

TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT

FRÁ ÁRINU 1997

RANNSÓKNARNEFND FLUGSLYSA

## 1997

### TF-CCP út af Straumsvík

1 Rannsóknarnefnd flugslysa beinir því til Flugmálastjórnar, að hún setji sérstakar takmarkanir um lágmarksreynslu flugmanns á YAK-52 og aðrar vandmeðfarnar flugvélar sem skráðar eru eða kunna að verða skráðar hér á landi, varðandi starfrækslu í listflugi.

2 Rannsóknarnefnd flugslysa beinir því til Flugmálastjórnar, að hún skrái sérstakar takmarkanir í rekstrarfyrirmæli fyrir tilraunalofför (Experimental Aircraft), sem eiga við hverja sérstaka tegund, í samræmi við ákvæði um tilraunalofför í “reglugerð um flokkun loftfara” nr. 281/19. maí 1980 með áorðnum breytingum (RL-R3.5), grein 4.1.4.

3 Rannsóknarnefnd flugslysa mælir með því, að Flugmálastjórn beiti sér fyrir stofnun sambands listflugmanna sem hafi umsjón með listflugi og setji sér reglur þar um er Flugmálastjórn viðurkenni.

### OY-AUT á Reykjavíkflugvelli

Mælt er með því við Flugmálastjórn, að öll brautarljós Reykjavíkflugvallar, svo og þröskuldsljós verði staðsett í samræmi við kröfur ICAO skjalauka nr. 14 við Alþjóðaflugmálasáttmálann.

### TF-JVB á Freysnesflugvelli

1 Lagt er til við Flugmálastjórn, að hún sjái til þess, að eigendur/flugrekendur flugvéla sem viðhaldstilmæli Cessna Aircraft Co. MRB88-5 eiga við, láti framkvæma skoðun þá á flugvélunum sem viðhaldstilmælin lýsa.

2 Ítrekuð er eftirfarandi tillaga sem gerð var í öryggisátt eftir flugatvik sem varð á Freysnesflugvelli 5. júlí 1994: “Lagt er til að Flugmálastjórn skrái flugvelli þar sem atvinnuflugrekstur með farþega fer fram og flugbrautir þeirra séu rétt merktar. Viðhald og búnaður þeirra sé í höndum Flugmálastjórnar eða undir eftirliti hennar”.

3 Þá telur Rannsóknarnefnd flugslysa nauðsynlegt að sett verði hið fyrsta reglugerð um flugvelli, sbr. 55. gr. laga nr. 34/1964 um loftferðir.

### TF-UNG við Selfosflugvöll

Mælt er með því við Flugmálastjórn, að hún gefi út upplýsingabréf um nauðsyn þess, að upplýsingar um ástand loftfars séu ávalt tiltækar þeim sem næst tekur við því og er þá sérstaklega átt við einstaklinga í eigendahópum einkaflugvéla. Í þessu sambandi er sérstaklega bent á ábyrgð þeirra flugvirkja sem framkvæma viðgerðir og/eða skoðanir utan verkstæða.

### **TF-ABC á Tungubakkaflugvelli**

1 Rannsóknarnefnd flugslysa beinir því til Flugmálastjórnar, að hún setji sér starfsreglur sem fjalla um, hvenær krefjast skuli “sérstaks hæfniprófs” af einkaflugmönnum sem eiga aðild að flugatvikum og/eða flugslysum.

2 Rannsóknarnefnd flugslysa beinir því til Flugmálastjórnar, að hún hlutist til um að áhugamannasamtök sem stunda flugæfingar á flugvöllum án flugumferðarstjóra eða flugradiómanns, skipi einhvern úr röðum sínum sem stjórnanda á flugvellinum meðan flug fer fram, einkum ef tvö eða fleiri loftför eru í notkun.

### **TF-NPK við Blöndulón**

Mælt er með því við Flugmálastjórn, að hún setji reglur sem takmarka notkun flugbrautarinnar í Sandárstokkum við Blöndulón, við flugvélar af þeirri stærð og þyngd sem hún getur borið á viðunandi hátt.

### **TF-FTE á Reykjavíkflugvelli**

Rannsóknarnefnd flugslysa beinir því til Flugmálastjórnar, að viðhaldsaðilum flugvéla af gerðunum Cessna 150/152, verði gert að tryggja, að einstreymislöki í loftunarkerfi eldsneytisgeyma virki rétt, til þess að koma í veg fyrir hættulega leka í atvikum sem þessum.

### **TF-JML yfir Ísafjarðardjúpi**

1 Rannsóknarnefnd flugslysa leggur til, að Flugmálastjórn skyldi flugrekendur flugvéla í “afkastaflokki A” í flutningaflugi, til þess að nota flugherma við frumpjálfun og sípjálfun flugáhafna sinna.

2 Rannsóknarnefnd flugslysa leggur til, Veðurstofa Íslands athugi með hvaða hætti unnt sé að endurbæta veðurskeytakóða frá veðurathugunarstöðvum svo sem Æðey, þannig að þar megi geta um veðurfyrirbæri sem valdið geta vindhvörfum ef þeirra verður vart.

### **TF-HHD í Hamarsfirði**

Mælt er með því við Flugmálastjórn, að þyrluflugrekendur setji sér nánari ákvæði um fjölda flugferða eða flugtök og landingar í verkflugi á einum vinnudegi.

## 1998

### **TF-KLM/TF-TWO við Tungubakkaflugvöll**

1 Rannsóknarnefnd flugslysa beinir því til Flugmálastjórnar, að hún endurskoði reglurnar "Vallarsvið við Tungubakkaflugvöll" frá 10. júní 1997, þar sem m.a. efra borðið verði hækkað, þannig að unnt sé að fljúga umferðarhringinn í 1.000 feta flughæð innan vallarsviðsins. Einnig verði lögð rík áhersla á að flugmenn sem eru á flugi í vallarsviðinu eða hyggjast fljúga um það, tilkynni alltaf um ferðir sínar á vallarbylgjunni 118.2 mHz.

2 Rannsóknarnefnd flugslysa beinir því til Flugmálastjórnar, að sérstakir fræðslufundir verði haldnir um flug við flugvelli þar sem ekki er flugturn eða flugturnsþjónusta og þar sem mikið er um einka- og æfingaflug heimamanna og aðkomumanna, svo sem t.d. á Tungubökkum og á Selfosflugvelli.

### **TF-BKB á Nesjavallavegi**

1 Rannsóknarnefnd flugslysa mælir með því við Flugmálastjórn, að hún gefi út upplýsingabréf um nauðsyn þess að farið sé eftir starfsaðferðum flughandbókarinnar og að öll frávik frá þessum starfsaðferðum skuli viðurkennd af Flugmálastjórn áður en þau taki gildi, enda hafi notendur takmarkaðan aðgang að upplýsingum um grundvallarástæður einstakra þátta í fyrirskipuðum starfsaðferðum flughandbóka.

2 Rannsóknarnefnd flugslysa ítrekar tillögu sem gerð var eftir flugslys árið 1997 (M03797), þar sem upplýsingar um viðhald og lofthæfi flugvélar voru ekki tiltækar eða aðgengilegar þeim sem höfðu aðgang að flugvélinni. Þar sagði svo: "Mælt er með því við Flugmálastjórn, að hún gefi út upplýsingabréf um nauðsyn þess, að upplýsingar um ástand loftfars séu ávalt tiltækar þeim sem næst tekur við því og er þá sérstaklega átt við einstaklinga í eigendahópum einkaflugvéla. Í þessu sambandi er sérstaklega bent á ábyrgð þeirra flugvirkja sem framkvæma viðgerðir og/eða skoðanir utan verkstæða".

### **D-AGYA um 120 sjómíllur vestur af landinu**

The AAIB recommends, that the State of Registry and the State of Manufacture:

1 Perform detailed examination of the damaged sidewall panel and the associated electrical system.

2 Examine the damage tolerance of the subject sidewall panel and similar panels with integral heating elements, as a damage to the heating element by a sharp object from the inside of the cabin, can-not be excluded as the "damaged" spot was burnt away.

3 Perform inspections of subject sidewall panels and similar panels in other aircraft for evidence of damage or latent electrical failures.

4 Perform investigation into the design or performance of the protection circuits of the subject heating element, which allowed a potentially hazardous situation to develop.

#### **TF-JMK á Akureyrarflugvelli**

Rannsóknarnefnd flugslysa hefur samþykkt að ítreka í þessu sambandi við Flugmálastjórn, að brýna nauðsyn ber til þess að sett verði sem fyrst reglugerð um flugvelli sem m.a. taki til alþjóðlegra staðla sem varða merkingar flugbrauta og akbrauta.

#### **TF-NPK yfir Flóa í Árnassýslu**

1 Lagt er til að höfð sé stjórn á aldri vökvaleiðslna á hreyflum TF-NPK.

2 Lagt er til að vökvaprýstikerfi TF-NPK verði endurbætt með einstreymislokum þannig að vökví frá annarri hreyfildælu fari ekki inn á kerfi hinnar framan við eldvegg. Slíkar endurbætur voru settar í flugvélar Fieldair Limited, en stuðst var við ýmsar breytingar frá þeim þegar TF-NPK var breytt í dreifingarflugvél.

#### **TF-FIR við Húsavíkurflugvöll**

1 Rannsóknarnefnd flugslysa leggur til við Flugmálastjórn, að fyrirkomulagi loftvoga verði breytt þannig, að a.m.k. á flugvöllum sem hafa viðurkennt og útgefið blindað-flug, verði kyrruprýstingsop (static pressure port) loftvogarinnar staðsett utan húss þar sem það á við.

2 Rannsóknarnefnd flugslysa leggur til við Flugmálastjórn, að hún láti hanna símakerfi flugradiómanna og flugumferðarstjóra á flugvöllum þar sem einn maður er, þannig að dregið sé úr eftir mætti eða komið í veg fyrir truflanir vegna innhringinga frá óviðkomandi aðilum.

3 Rannsóknarnefnd flugslysa ítrekar tillögu sem flugslysanevnd gerði í rannsóknarskýrslu sinni eftir flugslys TF-ORN í Ísafjarðardjúpi hinn 21. janúar 1987, en hún var svohljóðandi: "Komið verði fyrir tækjum til hljóðritunar fjarskipta á a.m.k. áætlunarflugvöllum og varatæki sé tiltækt til uppsetningar ef/á meðan tækið er tekið til viðgerðar".

4 Rannsóknarnefnd flugslysa leggur til við Flugmálastjórn, að komið verði á skipulögðu kerfi prófana á tækjum sem flugumferðarstjórar og flugradiómenn nota til upplýsingagjafa, svo sem loftvogum, vindstyrk- og stefnumælum. Ennfremur að haldin verði kerfisbundin skrá yfir slíkar prófanir. Þetta verði hluti formlegrar úttektar og viðurkenningar á flugvöllinum og búnaði hans.

#### **TF-FTL yfir Mosfellsheiði**

Rannsóknarnefnd flugslysa samþykkti á fundi sínum hinn 14. þ.m. að ljúka málinu með bókun án skýrslugerðar og að leggja til við Flugmálastjórn, að hún mælist til þess í upplýsingabréfi, að gengið verði þannig frá gátlistum minni flugvéla, að þar sé t.d. fyrir gangsetningu hreyfils, sett inn atriði þar

sem flugmaðurinn staðfestir að hann hafi gengið úr skugga um að um borð sé nægilegt eldsneyti til fyrirhugaðs flugs.

#### **TF-EGD við Stykkishólm**

Rannsóknarnefnd flugslysa leggur til við Flugmálastjórn, að hún gefi út skýrar reglur um það efni sem fram kemur í Upplýsingabréfi (AIC B-11) frá 30. október 1987, "Grannskoðanir flugvéla og flugvélahreyfla".

#### **TF-KJO á Tungubakkaflugvelli**

Rannsóknarnefnd flugslysa leggur til við Flugmálastjórn, að Upplýsingabréf B-2/1988 verði endurútfært. Inn í það verði tekin tafla um afkastabreytur, sem birt er á bls. 55 í kennslubók í flugfræði útg. af Flugmálastjórn 1992, eða hliðstæðar upplýsingar.

#### **FI-431 og CIAW-09 við Keflavíkurflugvöll**

Í bréfi til Flugmálastjórnar benti nefndin á að enn einu sinni hafi komi fram að flugumferðarstjórnar í aðflugsstjórn hafi ekki möguleika til þess að sjá eða mæla flughraða flugvéla á ratsjárskjánum og það hafi átt þátt í atvikinu. Ennfremur segir þar að nefndin telji brýna nauðsyn til þess að úr þessu verði bætt.

#### **TF-HHG yfir Skeiðarárjökli**

Rannsóknarnefnd flugslysa bendir Flugmálastjórn á eftirfarandi:

1 Í flughandbók TF-HHG er ekki að finna nein sérstök ákvæði um forvarnir og/eða viðvaranir, þegar flogið er með farþega og hurð eða hurðir þyrlunnar hafa verið fjarlægðar fyrir flugið.

2 Í flugrekstrarbók Þyrlupjónustunnar hf. vantar verklagsreglur varðandi verkflug, þar sem farþegar svo sem fréttamenn og myndatökumenn eru við vinnu út um dyraop á flugi.

## 1999

### **FAXI-320 og ICB-700 við radíóvitann Botn**

Rannsóknarnefnd flugslysa leggur til við Flugmálastjórn að:

- 1 Kortagerð Flugmálastjórnar verði gerð markvissari ásamt því að skilgreina vel öll tákni sem notuð eru og notkun þeirra einnig.
- 2 Til þess að forðast misskilning, skuli kortadeild Flugmálastjórnar fjarlægja biðflughringi við frumaðflugsmið (IAF) og miðaðflugsmið (IF), á þeim kortum sem nú eru í gildi.
- 3 Útbúin verði stöðluð aðkomukort (Standard (instrumental) Arrival Maps (STAR)) fyrir helstu áætlunarstaði og biðflugsfjarlægðir á þau í stað þess að hafa þá á aðflugskortunum.
- 4 Aðflugsstjórn á Akureyri verði tryggt nægjanlegt loftrými til þess að geta sinnt þeirri flugumferð sem flýgur til og frá Akureyri auk þeirrar sem fer um Húsavík og Reykjahlíð.
- 5 Ratsjá aðflugsstjórnar á Akureyri verði endurnýjuð og ratsjargögn frá Gunnólfsvíkurfjalli (H2) verði aðgengileg aðflugsstjórn á Akureyrarflugvelli.
- 6 Flugmálastjórn taki til alvarlegrar athugunar, hvort unnt sé að setja inn "Short Term Conflict Alert" í ratsjárkerfi flugstjórnarmiðstöðvarinnar.

### **TF-VEL við Bakkflugvöll**

Rannsóknarnefnd flugslysa beinir því til Flugmálastjórnar að hún:

- 1 Veiti flugrekstri Flugfélags Vestmannaeyja ehf. nægilegt aðhald, sem dugi til þess að fylgt sé gildandi reglum í flugrekstri.
- 2 Setji skýrar reglur um veitingu heimilda til þess að nota afkastalittlar flugvélar í atvinnuflugrekstri, til þess að ekki leiki neinn vafi á með hvaða hætti almennum öryggiskröfum varðandi slíkan rekstur verði fullnægt.

### **TF-BAB í Sandskeiðsflugvelli**

Flugmálastjórn hafi sérstaka viðvörum um varasamt árstíðabundið ástand vélflugbrautar-innar á Sandskeiði, í hlutaðeigandi kafla um flugvelli í AGA-kafla í Handbókar flugmanna.

### **FXI-267 og TF-TOA við Reykjavíkurflugvöll**

Flugmálastjórn beiti sér fyrir því að samskiptaleiðir milli aðflugsstjórnar Reykjavíkurflugvallar og flugumferðar-stjórnans sem annast flugumferðarstjórn í flugturninum á Reykjavíkurflugvelli, verði endurskoðaðar og beinlínusamband verði sett upp milli APP og TWR.

### **TF-FKM við Fitjar á Kjalanesi**

1. Að settar verði reglur um veitingu heimilda til þess að reynsluflyjúga loftfari, þegar reynsluflugið er framkvæmt í því skyni að ganga úr skugga um lofthæfi þess, sbr.
  3. mgr. 26. gr. laga nr. 60/1998 um loftferðir.

2. Að settar verði reglur um að sambærilegar verklagsreglur við þær sem gilda fyrir verkstæði sem hlotið hafa viðurkenningu samkvæmt JAA reglum nr. JAR 145, skuli gilda fyrir aðra viðhaldsaðila, sem annast grannskoðun flugvélahreyfla, viðhald á aukahlutum þeirra eða meiriháttar viðgerðir og breytingar á hreyflum og loftförum, og að Flugmálastjórn efli eftirlit sitt með slíkum viðhaldsaðilum.

#### **TF-API á Akureyrarflugvelli**

Þar sem talsverð umferð ökutækja er um þetta svæði, mælir Rannsóknarnefnd flugslysa með því við Flugmálastjórn, að akstursleið flugvéla verði greinilega afmörkuð á svæðinu, sem annars er opið allri umferð.

#### **TF-ELF/TF-FTG á Reykjavíkflugvelli**

Vísað er til flugatviks sem varð 15. febrúar 1999 í brottflugi Dornierflugvélar Íslandsflug hf. frá Sauðárkróki. Rannsóknarnefnd flugslysa gerði ekki formlega skýrslu um það atvik, en fór þess þá á leit við Flugmálastjórn og Íslandsflug hf., að gátlistar DO-228 flugvéla yrðu endurskoðir.



## 2000

### **Flugslys fis flugvéla við Flúðarflugvöll og á Selfossflugvelli**

Rannsóknarnefnd flugslysa telur að brýna nauðsyn beri til þess, að Flugmálastjórn grípi nú þegar til aðgerða sem tryggja að farið verði að gildandi lögum og reglugerðum, hvað starfrækslu loftfara þessara varðar og er þá átt jafnt við opinbera aðila og stjórnendur loftfaranna”.

### **FXI-365 og vörubifreið á Hornafjarðarflugvelli**

Rannsóknarnefnd flugslysa leggur eftirfarandi til við Flugmálastjórn:

- 1 Að öryggisreglur sem Flugmálastjórn setur verktökum sem hún ræður til vinnu við athafna og öryggissvæði flugvalla verði endurskoðaðar með það að markmiði að koma í veg fyrir endurtekin atvik sem þetta.
- 2 Að hún sjái til þess, að bifreiðar og vinnutæki sem þurfa að fara inn á flugbrautir og/eða öryggissvæði þeirra, hafi búnað til beinna og tafalausra samskipta við flugturn-inn/flugradíóið á staðnum.
- 3 Að hún brýni sérstaklega fyrir starfsmönnum flugvalla og flugradíóstöðva á landsbyggðinni, hver tilkynningarskylda þeirra er.

### **TF-ROB á Reykjavíkurlflugvelli**

Rannsóknarnefnd flugslysa leggur til að Flugmálastjórn:

- 1 Sjái til þess, að lofthæfiskírteini flugvélar sem notuð er í kennslu og æfingaflugi flugnema sé ekki gefið útútgefið eða endurnýjað, nema því fylgi flughandbók á tungumáli sem notendur skilja eða útdráttur sem Flugmálastjórn samþykkir saminn úr henni á slíku tungumáli.
- 2 Sjái til þess, að flugskólar setji skýrari ákvæði í kennsluáætlanir eða handbækur sínar, sem taki til þjálfunar og færni flugkennara sem þjálfar flugnema og/eða aðra flugmenn flugvélar með stélhjól.

### **TF-SMS á Flúðafflugvelli**

Rannsóknarnefnd flugslysa beinir því til Flugmálastjórnar, að hún:

- 1 Kynni eigendum/notendum svo og viðkomandi flugvirkjum og viðhaldsaðilum flugvéla og hreyfilknúinna fisa, sem nota hreyfla með sama fyrirkomulag á blöndungum, niðurstöður rannsóknar þessa slyss.
- 2 Gefi út viðhaldslýsingu sem miðar að því að finna bilun svo sem þarna varð og þar með að hindra að atvik sem þetta geti orðið aftur

### **TF-FTE á Reykjavíkurlflugvelli**

Rannsóknarnefnd flugslysa beinir því til Flugmálastjórnar, að hún gefi sem fyrst út upplýsingabréf til flugvélaeigenda um vandamál sem geta hlotist af ryðmyndun á strokkbolum Textron Lycoming O-235 bulluhreyfla.

## 2001

### **TF-FIR á Reykjavíkurlflugvelli**

Rannsóknarnefnd flugslysa beinir því til Flugleiða hf. og Flugfélags Íslands hf., að fylgja því fast eftir að haldið sé aga í starfrækslu flugvélna og að farið sé í einu og öllu eftir verklagsreglum. Ennfremur að gæðadeildir flugrekendanna fylgi því sérstaklega eftir með úttektum, að farið sé eftir verklagsreglum varðandi þau atrið sem þarna kom fram.

### **TF-GTI við Reykjavíkurlflugvöll**

Rannsóknarnefnd flugslysa leggur til við Flugmálastjórn:

1 Að verklagsreglur flugöryggisviðs Flugmálastjórnar er varða skráningu notaðra loftfara til atvinnuflugs verði endurskoðaðar. Annað hvort verði þess krafist að innflytjandinn útvegi útflutningslofthæfisskírteini (CofA for Export) frá flugmálastjórn útflutningsríkisins, eða Flugmálastjórn Íslands framkvæmi sjálf skoðun á loftfarinu sem uppfyllir kröfur til útgáfu slíks skírteinis.

2 Að hún komi á gæðakerfi fyrir starfsemi flugöryggisviðs stofnunarinnar.

3 Að flugrekstrardeild flugöryggisviðs Flugmálastjórnar geri áætlun um formlegar úttektir á flugrekendum. Úttektirnar séu samkvæmt viðurkenndum aðferðum gæðastjórnunar.

4 Að hún leggi sérstaka áherslu á að viðhaldsaðilar flugvéla haldi nákvæma skráningu um það viðhald sem framkvæmt er, þ.á.m. að þeir skrái allar niðurstöður mælinga sem gerðar eru.

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

6. Að hún efli eftirlit sitt með flugi tengdu þeim miklu mannflutningum sem eiga sér

stað í tengslum við þjóðhátíðina í Vestmannaeyjum.

Rannsóknarnefnd flugslysa leggur til við samgönguráðherra:

6 Að hann endurmeti ákvörðun sem fram kemur í auglýsingu nr. 171 frá 9. mars 1998, um ótímabundna frestun gildistöku reglna sem byggist á JAR-OPS 1 og varðar flugrekstur minni flugvéla í atvinnuskyni.

### **TF-GTR á Reykjavíkurlflugvelli**

1 Rannsóknarnefnd flugslysa leggur til við Flugmálastjórn, að hún brýni fyrir flugrekandanum nauðsyn þess að viðhalda aga í starfrækslu loftfara.

2 Rannsóknarnefnd flugslysa beinir því til Flugskóla Íslands hf. að í síþjálfun flugkennara skólans verði tekin upp regluleg yfirferð flugatvika og flugslysa sem varða flugrekstur skólans.

### **TF-FIT í flugi til Ísafjarðar**

1 Veðurstofa Íslands yfirfari vandlega og skerpi reglur sem veðurfræðingar styðjast við þegar þeir gefa út SIGMET-viðvaranir, afmarka gildissvæði þeirra og fella slíkar viðvaranir úr gildi.

2 Flugmálastjórn geri viðeigandi ráðstafanir til þess að flugrekendur hvetji flugmenn sína til þess að tilkynna flugumferðarstjórn (PIREP) þegar þeir verða varir við afbrigðileg veðurskilyrði.

3 Flugmálastjórn og Veðurstofa Íslands fari sameiginlega yfir verklagsreglur um tilkynningar flugmanna (PIREP) til flugumferðarþjónustunnar til þess að tryggja að veðurupplýsingar sem flugmenn gefa berist til veðurfræðings sem er á vakt hverju sinni og komi þannig að tilætluðu gagni.

### **TF-FTE/FTR við Reykjavíkflugvöll**

RNF vísar til tillögu sem hún gerði um svipað atvik og beindi til Flugmálastjórnar í bréfi til hennar að efnið “Árekstrarhætta í sjónflugi í umferðarhring flugvalla” yrði tekið fyrir sem aðalumræðuefni (HOT TOPIC) á einum flugöryggisfunda næsta vetrar”. Hér var átt við veturinn 2000 - 2001.

### **TF-SIF við Urðarmúla á Snæfellsnesi**

1 Due to the multiple roles of the ICG and the “all weather operation” required, where superior knowledge and training to that of commercial aviation is necessary, the Aircraft Accident Investigation Board recommends that:

2 The Icelandic Coast Guard reviews the training curriculum for their flight crews regarding specific helicopter aerodynamics and the recommended responses to unusual situations that could arise due to low level turbulence.

3 Due to the apparent lack of re-current training requirements in meteorology in commercial aviation training curriculum, the AAIB recommends that:

4 The Icelandic Civil Aviation Administration issue an Aeronautical Information Circular on the risks of encountering hazardous wind shear in low-level turbulent flow, based on the analysis of the Icelandic Meteorological Office.

## 2002

### **N272BB við Þríðranga**

The Icelandic Civil Aviation Administration reviews its search and rescue procedures for utilizing radar data when searching for lost aircraft.

### **TF-JMB í Garðsárdal í Eyjafirði 5. ágúst 2001**

RNF beindi því til Flugmálastjórnar, að:

1 Hún endurútfæri upplýsingar sem fram koma í upplýsingabréfum (AIC) B-6, frá 8. júlí 1974, "Flugáætlanagerð og eldsneytiseyðsla" og B-12, frá 2. september 1984, "Flugþol í einkaflugi" og tryggji að útsending þeirra nái til allra flugskírteinishafa.

2 Hún skoði rekstur flugskóla með tilliti til reglna um útreikning á massa og jafnvægi flugvéla í kennsluflugi og gangi úr skugga um að í flugrekstrarhandbókum skólanna séu skýrar verklagsreglur um massa og jafnvægisútreikninga.

3 Settar verði verklagsreglur í flugkennslu um að flugnemar mæli með kvarða fyrir hvert flug hvert raunverulegt magn sé í hverjum eldsneytistank flugvélar og meti jafnframt hvort samræmi sé á milli flugtíma frá síðustu fyllingu eldsneytistanka, þeirrar eldsneytiseyðslu sem handbók flugvélarinnar gerir ráð fyrir og þess magns af eldsneyti sem magnmælar flugvélarinnar sýna að eftir sé í tönkum.

4 Hún sjái til þess að þegar ársskoðun er framkvæmd á litlum flugvélum þá staðfesti sá aðili sem skoðunina framkvæmir að prófun hafi verið gerð í samræmi við JAR/FAR 23.959 (a) og það staðfest að magnmælar eldsneytis séu í lagi og að þeir uppfylli þær kröfur sem framleiðandinn gerir um nákvæmni slíkra mæla.

### **TF-MYA á Stórákroppsflugvelli í Borgarfjarðarsveit 11. mars 2002**

RNF beindi því til Flugmálastjórnar Íslands:

Að ákvæði séu sett í flugrekstrarhandbækur flugskólanna um lágmarks nothæfa

breidd flugbrauta að teknu tilliti til flugbrautarástands (krap, snjór, ísing) og að

starfrækslumörk (hliðarvindsmörk, hámarks dýpt á krapa eða snjó, lágmarks bremsa)

viðkomandi flugvélategundar komi þar fram.

### **Björgunarþáttur vegna TF-GTI í Skerjafirði 7. ágúst 2000**

Samgönguráðherra óskaði eftir því í bréfi til RNF dagsettu 18. ágúst 2001 að nefndin skoðaði frekar björgunarþáttinn þegar flugvélin TF-GTI fórst í Skerjafirði 7. ágúst 2000. RNF lauk skoðun sinni á björgunarþættinum og sendi samgönguráðherra greinargerð með niðurtöðum sínum 12. mars 2002. Við skoðun nefndarinnar á björgunarþættinum komu fram

vísbendingar um nauðsyn á úrbótum varðandi viðbúnað og verklag á flugvelli í Reykjavík, sem flugmálayfirvöld og yfirstjórn leitar og björgunar á hafinu og við strendur Íslands mættu taka til athugunar. Vísbendingar þessar leiddu til eftirfarandi athugasemda RNF:

1 Þjónustusamningur um rekstur slökkviliðs á Reykjavíkflugvelli, milli FMS og SHS tekur ekki til köfunarþjónustu. Í gögnum Alþjóða flugmálastofnunarinnar (ICAO) er ekki gert ráð fyrir köfum í viðbragðsáætlun flugvalla. Jafnframt er ljóst að kröfur ICAO er lágmarksviðmiðun. Miðað við staðsetningu Reykjavíkflugvallar, þ.e. nálægð við sjó, bendir RNF á að kveðið verði skýrt á um köfun í viðbragðsáætlun Reykjavíkflugvallar enda hafa þrjú banaslys orðið á 12 ára tímabili þar sem flugvélar hafa farið í sjó við flugvöllinn. RNF bendir ennfremur á að SHS hefur haft kafara í sínum röðum um árabíl, enda er það samkvæmt gátlistum neyðaráætlunar Almannavarna, en tilviljun ræður hins vegar á hvaða stöð þeir starfsmenn SHS sem þjálfaðir eru sem kafarar eru á vakt hverju sinni.

2 RNF styður mat sérfræðinganna um að þyrlla LHG hefði ekki breytt neinu um aðdrif hinna slösuðu en nefndin telur hinsvegar að þyrllan hefði strax átt að vera sett í viðbragðsstöðu með útkalli "Alfa".

3 Gátlistar FMS hafa ekki verið uppfærðir í samræmi við þjónustusamning FMS við SHS. Fleiri atriði komu fram við yfirferð á gátlistum FMS og er að mati RNF þörf á endurskipulagningu neyðaráætlunar fyrir Reykjavíkflugvöll þar sem m.a. forgangsröðun á útkallslistum yrði yfirfarin og verklagsreglur varðandi boðun viðbragðsaðila gerðar markvissari.

4 Tveir bátar eru staðsettir á Reykjavíkflugvelli en þeir eru ekki sérstaklega hannaðir til að kafa frá og aðstaða í þeim til endurlífgunartilrauna er ekki góð. Báturinn sem notaður var við björgunarstörf í Skerjafirði er léttur og meðfærilegur bátur sem fljótlegt er að sjósetja. Hann er ætlaður til að bjarga fólki sem flýtur í sjónum og koma því í land á sem skemmstum tíma. Enginn fjarskiptabúnaður var í bátunum og uppblásanlegir flotprammar voru ekki um borð. Hinn báturinn er stærri en um leið ómeðfærilegri. Hann var ekki í nothæfu ástandi þegar slysið varð, orðinn gamall og lélegur að mati SHS. Í fundargerðum mánaðarlegra samstarfsfunda SHS og FMS sem haldnir voru eftir að samstarfssamningur þeirra tók gildi kemur fram að SHS og FMS eru sammála umað endurnýja þurfi björgunarbát fyrir Reykjavíkflugvöll. Í ágúst 2001 var gerð áætlun af Slysavarnarfélaginu Landsbjörgu og SHS um útkall báta björgunarsveitanna á höfuðborgarsvæðinu vegna flugslyss í sjó. Almenn er litið á þetta samkomulag sem bráðarbirgðalausn þar til neyðaráætlun fyrir Reykjavíkflugvöll hefur verið endurskoðuð og stærri björgunarbáturinn endurnýjaður. RNF leggur áherslu á að björgunarbáturinn verði endurnýjaður sem fyrst.

## 2003

### Flugatvik TF-FIO við Gardemoen flugvöll í Noregi

Endurútgáfa RNF á skýrslu rannsóknarnefndar flugslysa í Noregi um málið kom út 22. janúar 2003 og var þremur tillögum um úrbætur í flugöryggismálum beint til flugrekanda flugvélarinnar.

1. The company should also review the flight crew training regarding an unstabilized approach by a go-around.
2. That the company should consider its plan for colleague support in relation to accident and incidents.
3. That the company should consider utilizing the quick access recorders for continuous monitoring of flight operations standards.

Viðbrögð Flugmálastjórnar Íslands:

Matsnefnd flugöryggissviðs Flugmálastjórnar Íslands (FÖS) tekur undir tillögurnar. FÖS skoðaði málið strax í upphafi og var sátt við ráðstafanir flugrekandans. FÖS skoðaði flugritan og fylgdist með breytingum flugrekandans á þjálfunaráætlunum. Ennfremur kom FÖS ábendingum til hins norska rannsóknaraðila. Flugrekandinn hefur breytt þjálfunaráætlunum sínum og hefur komið á sérstöku verkefni til að fylgjast stöðugt með starfsaðferðum í flugi, þ.e.a.s. vöktun á flugritum. Ennfremur er matsnefndinni kunnugt um að félagið hefur endurbætt starfsreglur sínar ef flugatvik á sér stað svo og gert samstarfsamning við fagmenn hvað varðar stuðning við sitt fólk ef óvanaleg atvik eiga sér stað.

Viðbrögð flugrekanda flugvélarinnar:

Tillaga 1: Í tveimur hæfniprófum sem haldin voru í kjölfar birtingu tillögunnar voru sérstakar flugæfingar þar sem þetta atriði var æft sérstaklega. Í þeirri vinnu sem nú stendur yfir varðandi uppbyggingu reglubundinna hæfniprófa er ráðgert að slíkar æfingar verði framkvæmdar í hæfniprófum þriðja hvert ár.

Tillaga 2: Vinnuhópur var skipaður til að koma að tillögum til úrbóta. Þessi vinnu er ekki lokið. Áætluð verklok eru í október 2004.

Tillaga 3: Fest hefur verið kaup á gagnaöflunarkerfi og er uppsetningu lokið. Gagnasöfnun er hafin til reynslu samkvæmt Innleiðingaráætlun. Formelg verklok eru áætluð í október 2004.

## Flugatvik á Keflavíkurflugvelli

Skýrsla RNF um málið kom út 24. janúar 2003 og voru þrjár tillögur um úrbætur í flugöryggismálum gerðar.

RNF beindi því til:

1. Flugrekanda flugvélarinnar að merkingar á flugvélum félagsins sem ætlaðar eru til leiðbeiningar og viðvörunar fyrir starfsfólk séu yfirfarnar við reglubundnar skoðanir flugvéla.
2. Flugafgreiðslu flugvélarinnar að í ný- og endurbjálfun starfsfólks verði lögð áhersla á að kynna kerfi þeirra flugvéla sem þeir starfa við að jafnaði og varðar störf þeirra.
3. Flugafgreiðslu flugvélarinnar að hún endurskoði verklag við afgreiðslu flugvéla með tilliti til öryggis starfsfólks.

Viðbrögð Flugmálastjórnar Íslands:

Tillaga 1: Matsnefndin tekur undir tillögur RNF. FÖS hefur ekki beint eftirlit með IGS eða annarri sambærilegri starfsemi nema í gegnum flugrekendur en í því eftirliti hefur komið fram að IGS hefur að gefnu tilefni breytt starfaðferðum sínum. Flugrekandinn hefur endurbætt verklag sitt varðandi merkingar og er því fylgt sérstaklega eftir í úttektum FÖS með flugrekendum með stór loftför.

Viðbrögð flugrekanda flugvélarinnar:

Tillaga 1: Stofnað hefur verið verkþáttur (Task) í viðhaldakerfum flugvéla til að mæta tillögu RNF. „Task 57-11-00-00-01 Inspect/renew all FAA required placards” var stofnað og verður framkvæmt í annarri hverri C-skoðun.

Viðbrögð flugafgreiðslu flugvélarinnar:

Tillaga 2: Sérstök áhersla er nú lögð á kynningu kerfa véla sem þjónustaðar eru af IGS. Það er nú gert á námskeiði sem heitir „Öryggi á hlaði”. Kennslugögn, sem notuð eru, koma meðal annars úr viðhaldsbókum viðkomandi véla til glöggvunar í þjálfun.

Tillaga 3: Breyting á verklagi við afgreiðslu flugvéla með tilliti til öryggis starfsfólks. „Öryggi á hlaði og undirbúningur farangurs til hleðslu verklag úr rekstrarhandbók flugrekandans eru notaðar til þjálfunar á öryggi starfsmanna við afgreiðslu flugvéla.

## **Flugatvik TF-FTL við Höskuldarvelli**

Skýrsla RNF um málið kom út 24. janúar 2003 og voru tvær tillögur um úrbætur í flugöryggismálum gerðar.

RNF beindi því til Flugmálastjórnar Íslands að:

1. Hún geri ráðstafanir sem tryggi að viðhaldsaðili flugskólans tileinki sér agaðri vinnubrögð og fylgi eftir leiðbeiningum framleiðanda flugvéla um viðhald og eftirlit eldsneytiskerfa þeirra.
2. Hún gangi eftir því að verklag við skráningu frávíka í flugdagbækur, svo sem leka eða óhreininda í eldsneytiskerfi, sé fylgt eftir af flugmönnum, flugkennurum og nemendum flugskólans.

Viðbrögð Flugmálastjórnar Íslands:

Tillaga 1: Matsnefnd FÖS tekur undir tillögu RNF og hafði lofthæfideild FÖS þegar samband við viðhaldsaðila flugskólans, með bréfi og fór fram á að verklag við eftirlit með eldsneytiskerfum yrði tekið til skoðunar. Viðhaldsaðili flugskólans hefur gert ráðstafanir til að endurnýja alla "Fuel Strainer Bowls" sem nauðsynlegt er að gera um leið og varahlutir berast og vélar koma inn til skoðunar. Þetta atriði hefur einnig verið sett á gátlista viðhaldsaðilans fyrir 100 tíma skoðanir. Lofthæfideild FÖS telur viðhaldsaðilann hafa brugðist við með fullnægjandi hætti og málinu lokið af þeirra hálfu.

Tillaga 2: Matsnefnd FÖS tekur undir tillögu RNF og er lögð sérstök áhersla á þetta atriði í úttektum á flugskólum nú um sinn.



## Flugatvik TF-ULF við Dagverðarnes í Dalasýslu

Skýrsla RNF um málið kom út 8. maí 2003 og voru þrjár tillögur um úrbætur í flugöryggismálum gerðar.

RNF beindi því til Flugmálastjórnar Íslands að hún:

1. Sjá til þess að snúningshraðamælar flugvéla með “Sensenich” 76EMM loftskrúfur og “Lycoming” O-360 hreyfla með holan sveifarás verði kvarðaðir með reglulegu millibili.
2. Upplýsi flugmenn og flugvéltækna um sýndarfærslu (“parallax”) í mælitækjum og hættuna sem henni getur fylgt.
3. Tryggi í eftirliti sínu með viðhaldi lítilla flugvéla að viðhaldsaðgerðir á flugvélum og íhlutum þeirra séu skráðar á viðeigandi hátt í viðhaldsdagbækur og/eða vinnupappíra. RNF hefur gert samskonar tillögu áður, m.a. eftir rannsókn á flugslysi í TF-HRB 5. júní 1995 (M-07595).

Viðbrögð Flugmálastjórnar Íslands:

Tillaga 1: Matsnefnd FÖS tekur undir tillögu RNF. Viku eftir atvikið eða 5. júlí 2002 sendi lofthæfideild FÖS út upplýsingabréf til umráðenda flugvéla með loftskrúfu af gerðinni “Sensenich” 76EM. Í bréfinu er gengið eftir því að tryggt sé að ákveðnum lofthæfifyrirmælum verði fylgt eftir og að snúningshraðamælar sýni rétt á “kritisku” bili frá 2150–2350 snúninga. Sömuleiðis að viðhaldsvottorði verði skilað inn til FÖS, en málinu verður endanlega fylgt eftir við endurnýjun lofthæfiskírteinis af hálfu FÖS.

Tillaga 2: Matsnefnd FÖS tekur undir tillögu RNF en telur að ekki sé nauðsyn á sérstöku átaki í þessu skyni og kynning á flugöryggisfundi á þessu máli í heild sinni hafi tekist vel. Ennfremur er rétt við sem flest tækifæri að benda á skýrslur RNF, sem eru mjög aðgengilegar á netinu.

Tillaga 3: Matsnefnd FÖS tekur undir tillögu RNF og sendi lofthæfideild FÖS út dreifibréf dags. 13. mars 2003 til viðhaldsaðila lítilla flugvéla þar sem hnykkt er á mikilvægi þess að ganga vel frá viðhaldsgögnum, nauðsynlegum skráningum í viðhaldsdagbækur, hvaða gögn tilheyri viðhaldsskrám o.fl. Þá var með bréfinu sendur nýr uppfærður gátlisti á íslensku.

## Flugatvik TF-JME á Hornafjarðarflugvelli

Skýrsla RNF um málið kom út 8. júlí 2003 og voru þrjár tillögur um úrbætur í flugöryggismálum gerðar.

RNF beindi því til Flugmálastjórnar Íslands að hún:

1. Sjái til þess að útreikningur í "Airport Analyzes and Route Performance Manual" flugfélagsins, fyrir þessa flugvélategund, sé í samræmi við reglur JAR-OPS 1 og leiðbeiningar í flughandbók flugvélarinnar.
2. Geri áætlanir um reglulegar prófanir og kvörðun á Tapley mælum til þess að staðreyna réttar mælingar í samræmi við fyrirmæli framleiðanda.
3. Geri samanburðarmælingar á mismunandi tækjabúnaði til bremsumælinga og skrifi leiðbeinandi efni til flugmanna, flugumferðastjóra og flugvallavarða um takmarkanir búnaðarins.

Viðbrögð Flugmálastjórnar Íslands:

Tillaga 1: FÖS barst skýrsla frá flugstjóra TF-JME í umræddu flugi og skoðaði ratsjármynd af aðflugi vélarinnar þar sem ekkert óeðlilegt kom fram. Samkvæmt upplýsingum frá flugrekandanum hefur félagið gert samning við sænskt fyrirtæki um flugvallarútreikninga. Útreikningar eru í vinnslu fyrir Metró vélar félagsins og verða útreikningar gerðir á Twin Otter vélar félagsins í kjölfarið.

Tillaga 2 og 3: Matsnefndin tekur undir tillögur RNF og var flugvalla- og leiðsögusviðs (FLS) falið að fylgja tillögunni eftir. Verklagsregla um prófanir og kvarðanir Tapley mæla FMS hefur verið gefin út og staðfest af framkvæmdastjóra FLS. Tilgangur/markmið verklagsreglunnar er að stuðla að áreiðanleika í bremsumælingum framkvæmdum með Tapley mælum FMS, með reglulegum prófunum og kvörðunum á þeim. Gildi Tapley mælanna er borin saman við gildi SAAB-friction tester og skal gildi tapley mælisins vera innan við tiltekið uppgefið bil. Þann 19. desember 2003 var sent út upplýsingabréf til umdæmisstjóra og AFIS manna á flugvöllum FMS til að áréttta mikilvægi þess að vanda til gerð METAR og SPECI skeyta og upplýsinga um veður og ástand brauta sem þar koma fram.

## Flugslys TF-SMS á Keflavíkurflugvelli

Skýrsla RNF um málið kom út 11. júlí 2003 og voru tvær tillögur um úrbætur í flugöryggismálum gerðar.

RNF beindi því til Flugmálastjórnar Íslands að hún sjái til þess að:

1. Settar verði verklagsreglur um tvískoðun í kjölfar viðhalds eða samsetningar á stjórnækjum heimasmiðaðra loftfara.
2. Merkingar verði settar við tengingar á stjórnraumum stjórnflata heimasmiðaðra loftfara sem auðkenni rétta tengingu.

Viðbrögð Flugmálastjórnar Íslands:

Tillaga 1 og 2: Matsnefnd FÖS tekur undir tillögur RNF. Lofthæfideild FÖS fór fram á það við Flugsmíð, félagsskapinn sem um ræðir og er viðurkenndur af FMS/FÖS, að endurskoða handbók sína og verklagsreglur m.t.t. tillagna RNF. Fundur hefur verið haldin með Flugsmíð og þeir hafa skilað inn drögum að nýrri handbók. Handbókin og verklagsreglur verða endurskoðaðar í heild með sérstakri áherslu á skoðanir á nýsmíði og viðhalds/samsetningu heimasmiðaðra loftfara og tryggja merkingar ef hættu er á að mistökum við tengingu víra. Tekið er nú þegar mið af tillögum RNF við ársskoðanir og aðrar skoðanir tilnefndra skoðunarmanna Flugsmíðar þó svo að handbókar gerðinni sé ekki enn lokið. Reglugerð um heimasmiði nr. 216/1983 er í fullu gildi að mati FÖS og ekki talin ástæða til að breyta henni. Hins vegar telur matsnefndin rétt að fylgja málinu enn betur eftir við næstu endurskoðun á reglugerðinni og bæta inn ákvæði um viðurkennda handbók með verklagsreglum, svo og aðild flugvélasmiða að viðurkenndum félagsskap.

## **Flugslys TF-POU á flugvellingum á Forsæti**

Skýrsla RNF um málið kom út 28. ágúst 2003 og var ein tillaga um úrbætur í flugöryggismálum gerð.

RNF beindi því til Flugmálastjórnar Íslands, Landsvirkjunar, RARIK og Símans að þær:

1. Vinni saman að því að draga úr slyshættu vegna loftlína nálægt flugbrautum í samræmi við hindranamerkingar í viðbæti 14 við Alþjóðaðflugmálasáttmálann.

Viðbrögð Flugmálastjórnar Íslands:

Tillaga 1: Matsnefnd FÖS gerir engar athugasemdir við tillögu RNF. FÖS hafði samband við umdæmisstjóra flugvalla og benti þeim á niðurstöður skýrslunnar og bað þá að huga sérstaklega að flugvöllum í þeirra umdæmi þar sem loftlínur gætu verið varhugaverðar. Framkvæmdastjóri flugvalla- og flugleiðsögusviðs (FLS) hefur fundað með fulltrúa Landsvirkjunar. Síminn mun hafa svarað RNF því til að engar símalínur séu í námunda við flugvelli. Matsnefndin hefur farið fram á bréflaga við framkvæmdastjóra FLS að hann boði til fundar með fulltrúum Landsvirkjunar og RARIK sem fyrst.

## **Flugumferðaratvik TF-FTG/TF-FTN á Reykjavíkflugvelli**

Skýrsla RNF um málið kom út 29. október 2003 og var ein tillaga um úrbætur í flugöryggismálum gerð.

RNF beindi því til Flugmálastjórnar Íslands að hún:

1. Gefi út leiðbeinandi efni um verklag sem nota skal þegar talstöðvasamband rofnar í sjónflugi.

Viðbrögð Flugmálastjórnar Íslands:

Tillaga 1: Matsnefnd FÖS tekur undir sjónarmið RNF og telur að um alvarlegt atvik sé að ræða. FÖS hefur gengið frá upplýsingabréfi og sent áfram til útgáfu með leiðbeinandi efni um verklag sem skal nota þegar talstöðvarsamband rofnar í sjónflugi í formi upplýsingabréfs (AIC) sem gefið verður út í AIP. Upplýsingabréfið er frágengið og er í útgáfufuferlinu.

## Flugslys TF-ABJ við Akureyrarflugvöll

Skýrsla RNF um málið kom út 30. desember 2003 og var ein tillaga um úrbætur í flugöryggismálum gerð.

RNF leggur til að Flugmálastjórn Íslands sjái til þess að:

1. Í prófunaráætlunum heimasmiðaðra loftfara verði gert ráð fyrir að eldsneytismælar séu sérstaklega prófaðir og áreiðanleiki þeirra staðfestur. Hið sama gildi þegar meiriháttar breytingar eru gerðar á eldsneytiskerfi heimasmiðaðra loftfara eftir útgáfu lofthæfiskírteinis.

Viðbrögð Flugmálastjórnar Íslands:

Tillaga 1: Matsnefnd FÖS vekur sérstaka athygli á því sem er talið vera meginorsök slyssins á bls. 8 í skýrslu RNF en þar segir: “Það er álit RNF að orsök slyssins hafi verið sú að hreyfill flugvélarinnar missti afl sökum þess að eldsneyti gekk til þurrðar. Það var flugmannsins að ganga úr skugga um að .....”. Í kjölfar flugslyssins í Garðsárdal þ. 5. ágúst 2001, var bætt við ákvæði 4.8.1 í rg. nr. 488/1997 um almannaflyg um áfyllingu eldsneytis að “mæla skuli með kvarða eða á jafngildan hátt, eldsneytismagn ... “. Nefndin telur að þegar hafi verið gengið eins langt formlega og hægt er í þeirri viðleitni að flugmenn geri sér grein fyrir nauðsyn þess að ganga úr skugga um að nægilegt eldsneyti sé um borð fyrir fyrirhugað flug. Hvað varðar sjálfa tillöguna þá getur matsnefndin tekið undir það að gera eigi prófanir á heimasmiði eftir meiri háttar breytingar, jafnt á eldsneytismælum sem öðru.

## 2004

### Flugslýs TF-FTR við Eystra-Miðfell í Hvalfirði

RNF beinir því til Flugmálastjórnar Íslands að hún:

1. Bæti aðbúnað á flugvellingum á Stóra-Kroppi í samræmi við aukið vægi hans við flugkennslu.
2. Merki óskráða flugvelli á sjónflugskort.
3. Leiti leiða til þess að neyðarsendar flugvéla séu þannig staðsettir eða þannig útbúnir að minni líkur séu á að þeir skemmist við brotlendingu.

Viðbrögð við tillögu 1.

Matsnefnd Flugöryggissviðs Flugmálastjórnar Íslands (FÖS) tekur undir tillöguna þrátt fyrir að nefndin telji hana ekki beinast gegn orsökum viðkomandi slyss. Það er á framkvæmdaáætlun Flugmálastjórnar að flugvöllurinn á Stóra-Kroppi fái aukið vægi í flugkennslu og þá með bætingu flugbrautar í huga en ekki er fyrirhugað að lýsa völlinn upp.

Viðbrögð við tillögu 2.

Matsnefnd FÖS tekur undir að flugmenn þurfi að hafa auðveldan aðgang að upplýsingum um það hvar er að finna hugsanlega neyðarlendingarstaði eins og aflagða flugvelli eða lendingarstaði og telur brýnt að flugmenn leggi upp með þá vitneskju í farteskinu hvar hugsanlegir neyðarlendingarstaðir eru á flugleið sinni. Matsnefnd tekur hinsvegar ekki undir það að Flugmálastjórn Íslands merki óskráða flugvelli á sjónflugskort. Ástæðan er sú að það getur orkað tvímælis ef stofnunin gefur út upplýsingar þar sem gefið er í skyn að um heppilegan nauðlendingarstað sé að ræða án þess að tryggt sé með eftirliti að svo sé. Ennfremur gætu slíkar upplýsingar sem túlkaðar væru á ofangreindan hátt leitt til skaðabótaskyldu.

Viðbrögð við tillögu 3.

Matsnefnd FÖS tekur ekki undir tillöguna þar sem hún telur að neyðarsendar séu almennt þannig staðsettir að sem minnst líkur séu á því að þeir geti skemmst við brotlendingu um leið og tekið er tillit til þess að hægt sé að komast að sendunum til þess að viðhalda þeim. Flestar flugvélar eru búnar neyðarsendum þegar þær koma frá framleiðanda og hefur flugvélaframleiðandinn þá valið sendunum stað með tilliti til þeirra þátta sem mestu máli skipta við slíka staðsetningu.

Matsnefnd FÖS ákvað í framhaldi af þessu flugslysi að rita flugskólum sérstakt bréf þar sem brýnt var að starfsmenn skólanna virði verklag og verklagsreglur í hvívetna. Í bréfinu kemur það meðal annars fram að Flugöryggisvið óskar þess af yfirkennurum flugskóla að þeir sjái til þess að farið sé eftir verklagsreglum flugrekstrarhandbóka varðandi veðurlágmörk fyrir kennsluflug auk annars verklags sem þar er lýst. Einnig að þessar verklagsreglur séu endurskoðaðar reglulega og kynntar ítarlega fyrir flugkennurum og nemendum.

Þá kemur það einnig fram í bréfinu að Flugöryggisvið vill brýna fyrir flugkennurum og nemendum hversu mikilvægt það er að afla veðurupplýsinga frá viðurkenndum aðilum fyrir hvert flug.

Að lokum kemur það fram í bréfinu að flugskólum er bent á að skoða áherslur í þjálfun varðandi val á hugsanlegum nauðlendingarstöðum.



## **Flugatvik TF-FKR á Reykjavíkflugvelli**

RNF beinir því til Flugmálastjórnar Íslands að hún:

1. Hvetji til þess að verklag við skráningu frávíka í flugdagbækur sé fylgt eftir af flugmönnum í einkaflugi.

RNF hefur nokkrum sinnum gert samsvarandi tillögu í öryggisátt, meðal annars í skýrslu um flugatvik sem átti sér stað á Höskuldarvöllum þann 11. maí 2002.

Viðbrögð við tillögu 1.

Matsnefnd FÖS tekur undir að hvetja beri til þess að verklag við skráningu frávíka í flugdagbækur sé fylgt eftir af flugmönnum í einkaflugi og hefur FÖS birt, á vefnum, tilkynningu í formi AIC einkaflugmönnum til hvatningar. Bréfið var birt í byrjun desember 2003.

## Flugatvik TF-ELN á Keflavíkurflugvelli

23. júlí 2003. Skýrsla RNF var gefin út 14. maí 2004 og voru gerðar fimm tillögur í öryggisátt.

RNF beinir því til:

1. Flugmálastjórnar Íslands að hún íhugi að taka upp eftirlit með beinum úttektum hjá íslenskum þjónustuaðilum/verktökum er þjónusta íslenska flugrekendur og viðhaldsaðila.
2. Flugþjónustu Keflavíkurflugvallar (IGS) að hún skrái verklag sem notað er við afgreiðslu flugvéla í verklagshandbók og tryggji að starfsmenn fyrirtækisins hafi aðgang að handbókinni og verði þjálfaðir í að vinna samkvæmt samþykktu verklagi.
3. Flugþjónustu Keflavíkurflugvallar (IGS) að hún sjái til þess að gæðaúttektir séu gerðar reglulega á starfseminni til að tryggja að farið sé eftir því verklagi sem samþykkt hefur verið.
4. Íslandsflugs að tryggt sé í áætlunum um gæðaúttektir að úttektir séu gerðar reglulega á þeim þjónustuaðilum/verktökum sem fyrirtækið er með fasta samninga við.
5. Íslandsflugs að tryggt verði að upplýsingar um vöruflutning viðhaldsdeildar með flugvélum félagsins komi fram á hleðsluskrá og öðrum hleðslugögnum

Viðbrögð við tillögu 1.

Matsnefnd FÖS getur tekið undir það að flugöryggissvið geri úttektir hjá íslenskum fyrirtækjum sem annast afgreiðslu fyrir íslenska flugrekendur og er það gert í samræmi við flutningaflugsreglugerð og þá kafla hennar sem fjalla um afgreiðslu á jörðu niðri. Slík úttekt á sér eingöngu stað í tengslum við úttekt á íslenskum flugrekendum. Beinar úttektir á afgreiðslu fyrirtækjum án atbeina flugrekanda hefur Flugmálastjórn Íslands ekki heimild til að gera enda eru slík fyrirtæki ekki háð leyfi Flugmálastjórnar. Matsnefndin mælir ekki með því að tekin verði upp íslens sérákvæði um heimildaveitingar slíkrar afgreiðslu fyrirtækja. Rétt er að geta þess að í ágúst 2004 var gerð mjög ítarleg úttekt á umræddu afgreiðslufyrirtæki í tengslum við úttekt á íslenskum flugrekanda.

Viðbrögð við tillögu 2.

IGS svarar tillögunni þanni að rekstrarhandbók IGS útgefin þann 9. febrúar er til staðar á öllum vinnustöðvum fyrirtækisins. Allir starfsmenn fá þjálfun í notkun

bókar og einnig sérþjálfun frá viðkomandi verkstjóra í verklagsreglum er snúa að þeirra störfum.

Viðbrögð bárust einnig frá Flugmálastjórn Íslands þar sem matsnefnd FÖS tekur undir það að mikilvægt sé að þeir aðilar sem skipt sé við vinni samkvæmt samþykktu verklagi verkkaupa og að verkkaupi geri gæðaúttektir reglulega. FÖS hefur þó ekki beina lögsögu yfir IGS og getur því ekki gert kröfu um að þeir séu með sína eigin verklagsbók. Reglugerð um flutningaflug, sem byggir á JAR-OPS 1, gerir hinsvegar ráð fyrir því að ósamþykktir þjónustuaðilar vinni samkvæmt flugrekstrarhandbók flugrekandans.

Viðbrögð við tillögu 3.

IGS tekur það fram að samkvæmt kafla 3.3.2 verða gerðar úttektir ástarfsemi IGS. Nú þegar rekstrarhendbókin er komin til fullrar notkunar munu verða gerðar reglulegar úttektir samkvæmt bókinni.

Viðbrögð bárust einnig frá Flugmálastjórn Íslands þar sem matsnefnd FÖS tekur undir að mikilvægt sé að þeir aðilar sem skipt sé við vinni samkvæmt samþykktu verklagi verkkaupa og að verkkaupi geri gæðaúttektir reglulega. Þá er matsnefndinni kunnugt um að IGS hafi tekið upp nýtt gæðakerfi.

Viðbrögð við tillögu 4.

Íslandsflug hefur bætt inn á úttektaráætlun sína reglulegum úttektum á þeim þjónustuaðilum / verktökum sem fyrirtækið er með fasta samninga við.

Viðbrögð bárust einnig frá Flugmálastjórn Íslands þar sem matsnefnd FÖS tekur undir þessa tillögu og tekur jafnframt fram fram að Flugrekstrardeild FÖS hefur boðað úttekt á gæðakerfi hins sameinaða flugrekanda Íslandsflugs og Flugfélagsins Atlanta og verður sérstaklega hugað að þessum þætti varðandi þjónustuaðila í úttektinni.

Viðbrögð við tillögu 5.

Skömmu eftir flugatvikið tók viðhaldsdeild Íslandsflugs upp það verklag að koma upplýsingum til Flight Dispatch hjá félaginu þegar vöruflutningar viðhaldsdeildarinnar eiga sér stað. Flight Dispatch sér svo um að koma viðeigandi upplýsingum í hleðsluskrár.

Viðbrögð bárust einnig frá Flugmálastjórn Íslands þar sem matsnefnd FÖS tekur undir tillöguna og tekur jafnframt fram að frá þessu hafi verið gengið með verklagsreglu 30 júlí 2003. Þessu er fylgt eftir í almennum úttektum FÖS.

## Flugatvik TF-HIS við Stíflisdalsvatn

RNF beinir því til Flugmálastjórnar Íslands að hún:

1. Hafi eftirlit með að gátlistar flugvéla séu í samræmi við handbækur þeirra og að á þeim komi meðal annars fram hvaða flugvél gátlistinn tilheyrir, útgáfudagur og útgefandi.

Viðbrögð við tillögu 1.

Matsnefnd FÖS tekur undir það markmið sem í tillögunni felst að farið sé eftir handbók flugvéla. Hinsvegar er aðeins einn samþykktur gátlisti fyrir minni flugvélar og hann er að finna í flughandbók flugvélarinnar (Aeroplane Flight Manual) eða fylgiskjali með honum. Flughandbókin og þá um leið gátlistinn hafa beina skírskotun til tegundaskírteinis flugvélarinnar og er það því ekki á valdi Flugmálastjórnar að samþykkja einhvern annan (fyrir stærri flugvélar er að auki oft fyrir hendi flugaðferðahandbók sem oftast verður B-hluti flugrekstrarhandbókar flugrekanda og er sem slík samþykktur af Flugmálastjórn).

Þá tekur matsnefndin það fram að flugstjóra beri að fara eftir þessum opinbera gátlista flughandbókarinnar við starfrækslu flugvélarinnar. Það að flugmenn hafi komið sér upp verklagi, sem þeir nefna gátlista, sér til þæginda og stuðnings við að uppfylla skilyrði flughandbókarinnar um starfrækslu loftfarsins, sér matsnefndin ekkert athugavert. Hinsvegar getur Flugmálastjórn ekki haft eftirlit með slíku óopinberu verklagi og telur það líka óþarfa forræðishyggju að skoða sérstaklega hvort flugmenn hafi skrifað rétt upp gátlista sinn það sem stendur í flughandbókinni. Flugmálastjórn mun eftir sem áður skoða hvort flughandbækur séu til staðar og eigi við loftfarið sem hluta af sínu almenna eftirliti.

## Flugatvik TF-ELH við Bíldudal

RNF beinir eftirfarandi tillögum til Flugmálastjórnar Íslands en tillögurnar byggja á tillögum flugumferðarþjónustusviðs Flugmálastjórnar vegna atviksins:

1. Að stofnunin setji vinnureglur um samanburð á loftþrýstingi staðar við loftþrýsting svæðis (region).
2. Að settar verði hertar reglur um aðgengi óviðkomandi fólks að vinnustöð flugvallarvarða í flugturni til að koma í veg fyrir truflun.
3. Að kannað verði hvort æskilegt sé að koma upp loftþrýstingsmælum í flugturnum landsins með stafrænan „digital“ aflestur til að minnka líkur á röngum aflestri.
4. Að flugvallarvörðum verði gert að uppfylla ákveðnar heilbrigðiskröfur hvað varðar sjón og heyrn.

Jafnframt ítrekar RNF tvær tillögur sem gerðar voru

eftir flugatvik TF-FIR við Húsavíkflugvöll hinn 22. júní 1998 en þær hljóðuðu svona:

5. Rannsóknarnefnd flugslysa ítrekar tillögu sem flugslysanevnd gerði í rannsóknarskýrslu sinni eftir flugslys TF-ORN í Ísafjarðardjúpi hinn 21. janúar 1987, en hún var svohljóðandi:

„Komið verði fyrir tækjum til hljóðritunar fjarskipta á a.m.k. áætlunarflugvöllum og varatæki sé tiltækt til uppsetningar ef/á meðan tækið er tekið til viðgerðar“.

6. Rannsóknarnefnd flugslysa leggur til við Flugmálastjórn, að komið verði á skipulögðu kerfi prófana á tækjum sem flugumferðarstjórar og flugradíómenn nota til upplýsingagjafar, svo sem loftvogum, vindstyrk- og stefnumælum. Ennfremur að haldin verði kerfisbundin skrá yfir slíkar prófanir. Þetta verði hluti formlegrar úttektar og viðurkenningar á flugvellinum og búnaði hans.

Viðbrögð við tillögu 1.

Matsnefnd FÖS tekur undir tillöguna og tekur það fram að Flugvalla- og leiðsögusvið (FLS) hefur skrifað verklagsreglu.

Viðbrögð við tillögu 2.

Flugvallarverðinum á Bíldudal voru gefin fyrirmæli um að tímanlega áður en að vél nálgast flugvöllinn tryggi hann að hann sé ekki ónáðaður við störf sín í flugturni og sé þess þörf þá loki hann hurðinni að sér.

Ekki hafa verið gefnar út hertari reglur vegna aðgengis að flugturnum að öðru leiti. Hinsvegar telur Matsnefnd FÖS rétt að taka það fram að á flugvöllum FMS, að gjögri og Bakka undanskildum, er aðgengi að flugturni með þeim hætti að fara þarf fram hjá / inn á bakvið undirritunarborði flugrekanda og er starfsmaður við störf vel áður en vél kemur.

Viðbrögð við tillögu 3.

Stafrænir mælar eru nú þegar til staðar á öllum helstu fluvöllum, s.s. AR, EG, HN, IS, RK og VM. FLS hefur ákveðið að endurnýja allan veðurbúnað á áætlunarflugvöllum sem ekki hafa stafræna mæla nú þegar, en stafrænir mælar eru hluti af þeim búnaði. Miðað við fjárveitingar má reikna með að þetta taki 10 ár.

Viðbrögð við tillögu 4.

Matsnefnd FÖS leggur til að mælt verði með því að við gerð flugvallahandbóka að þar verði krafa sett inn um að farið sé í læknisskoðun hjá heimilislækni einu sinni á ári og vottorði framvísað um góða sjón og heyrn.

Farið er að huga að reglugerð um skírteinisútgáfu þeirra sem vinna tæknistörf á flugvöllum (flugvallarverðir/Starfsfólk AFIS).

Viðbrögð við tillögu 5.

Í samgönguáætlun fyrri 2007-20011 er gert ráð fyrir því að þessi búnaður verði settur upp á þá áætlunarflugvelli þar sem hann vantar. FLS vinnur að því að reyna að flýta þessu. Í úttekt 1. júlí 2004 var samskonar atriði lokað v/skýrslu RNF (M-03698/AIG-13).

Viðbrögð við tillögu 6.

FLS hefur skrifað verklagsreglu sem fjallar meðal annars um að skoðanir sem skulu framkvæmdar ýmist árlega eða annaðhvert ár. Í úttekt 1. júlí 2004 var samskonar atriði lokað v/skýrslu RNF (M-03698/AIG-13).

## 2005

### **Flugumferðaratvik OY-RCA og N46PW vestur af Íslandi**

1. Air Atlantic training, quality audits and quality inspections should emphasis flightcrew adherence to company SOP's.

Ekki hafa borist upplýsingar um viðbrögð frá flugrekanda en matsnefnd Flugöryggissviðs Flugmálastjórnar Íslands (FÖS) gerði ekki athugasemdir.

### **Flugslys TF-SAC á flugvellingum við Sandskeið**

RNF beindi tillögum sínum til Flugmálastjórnar og Svifflugfélags Íslands.

RNF beindi því til:

1. Flugmálastjórnar Íslands að hún íhugi að taka upp eftirlit með ástandi og viðhaldi tækjabúnaðar þess sem svifflugsfélögin nota við iðkun svifflugs.

RNF beindi því til:

2. Svifflugfélags Íslands að félagið endurskoði og samræmi leiðbeiningar um neyðarviðbrögð til svifflugmanna.

Matsnefnd FÖS tók undir báðar tillögurnar. Ennfremur var tillaga nr. 2 tekin upp á kennarafundi Svifflugfélags Íslands með það að markmiði að samræma kennslu.

## **Flugslys TF-FTT á Raufarhafnarflugvelli**

RNF beinir því til:

1. Áhugamannafélaga um flug, flugklúbba og Flugmálastjórnar Íslands að fjallað verði árlega um flug að vetrarlagi á flugöryggisfundum sem þessir aðilar standa að.

RNF beinir því til:

2. Flugskóla Íslands að hann hafi flug að vetrarlagi sem árlegt umræðuefni í síþjálfun flugkennara þar sem meðal annars verði fjallað um klæðnað, lágmarksbúnað, veðurfar, val flugleiða og ástand flugbrauta.

Matsnefnd FÖS tók undir báðar tillögurnar, fór yfir vanhugsuð flug og agaðar fyrirmyndir á flugöryggisfundi árið 2005 og birti glærur á vefsvæði sínu [www.caa.is](http://www.caa.is). Ennfremur ræddi eftirlitsmaður skírteinadeildar FMS tillögu nr. 2 í úttekt sinni hjá Flugskóla Íslands 21. nóvember 2005.



## 2006

### **Alvarlegt flugatvik TF-JML á Reykjavíkflugvelli**

RNF leggur til við Flugfélag Íslands

1. að sjá til þess að leiðbeiningar um notkun handhemils í sérstaklega útbúnum gátlistum og þjálfunarhandbók séu í samræmi við leiðbeiningar í gögnum framleiðandans

Viðbrögð bárust ekki frá Flugfélagi Íslands en félagið er hætt rekstri þessara flugvéla. Viðbrögð bárust frá Matsnefnd FÖS sem tók undir tillöguna og tóku jafnframt fram að ljóst er að á gátlistum flugmanna fyrir flugtak kemur fram að handhemill skuli athugaður fyrir flugtak. Matsnefnd FÖS gerði þó ekki sérstakar ráðstafanir varðandi þetta atriði á þeim forsendum að engin vél með þessa virkni handhemils er í rekstri hér á landi.

### **Flugslys TF-API (Cessna 152) á Akureyrarflugvelli**

RNF beinir því til flugmanna að:

1. Flugmenn noti gátlista sem að lágmarki innihalda þau atriði sem gefin eru út af framleiðanda viðkomandi loftfara

Matsnefnd FÖS tekur undir tillöguna og telur að taka beri tillöguna upp líkt og áður hefur verið gert á flugöryggisfundum.

Auk þess voru tilmæli til einkaflugmanna varðandi gátlista tilkynning birt á heimsíðu Flugmálastjórnar Íslands þann 11. mars.

## **Flugumferðaratvik í Flugstjórnarmiðstöðinni í Reykjavík**

The AAIB recommends that the Icelandic Civil Aviation Administration:

1. Identify and make every effort to remove single points of failure in all their safety critical systems in-order to reduce the likelihood of similar failures.

Matsnefnd FÖS tekur undir tillöguna.

However the ICAA / ISAVIA Air Traffic Management Division has in place procedures for Risk Assessment and Mitigation which are carried out before installation of new systems. Operational procedures for total failure of equipment are parts of systems.

## **Flugumferðaratvik TF-OII og TF-FBA við Reykjavík**

Rannsóknarnefnd flugslysa beinir því til:

1. Flugumferðarstjóra að upplýsa eftir bestu getu um þekkta flugumferð inn og út úr stjórnunni loftrými.

Matsnefnd FÖS tekur undir tillöguna.

2. Flugmálastjórnar Íslands að kanna færslu á ytra endamiði sjónflugsleiðar 4 á eða út fyrir svæðamörk flugstjórnarsviðs Reykjavíkurflugvallar (Reykjavík CTR).

Matsnefnd FÖS tekur undir tillöguna og hefur beint því til Verklagsdeildar FUS að skoða hvort rétt sé að færa stöðumiðið (Vatnsendahlíð) að svæðamörkum. FÖS fylgir þessu máli eftir í úttektarkerfi sínu.

## **Flugumferðaratvik TF-ELJ við Feneyjar á Ítalíu**

RNF beinir því til:

1. Flugmálastjórnar Íslands að hún upplýsi flugrekendur, flugáhafnir og flugumferðarstjóra um vandamál tengdum kallnúmerum.

Matsnefnd FÖS tekur undir tillögunina og sendi flugrekstrardeild flugöryggissvið Flugmálastjórnar Íslands bréf til allra flugrekstrarstjóra og gæðastjóra íslenskra flugrekenda dagsett þann 28. september 2006. Í bréfinu var afrit af skýrslu RNF og voru menn hvattir til að kynna sér sérstaklega viðauka 2 í skýrslunni sem fjallar um atriði sem flugrekstaraðilum er bent á þegar kemur að úthlutun kallnúmera. Matsnefndin telur ekki ástæðu til frekari aðgerða hjá flugumferðarstjórum.

## Flugslys TF-ARR á Sharjah flugvelliðum í Dubai

Rannsóknarnefnd flugslysa í Sameinuðu Arabísku furstadæmunum fór með rannókn málsins og gerði átta tillögur í öryggisátt :

1. The State of Registry / Operator is recommended to re-examine the content of the operator's CRM courses to ensure the following subjects are adequately addressed.
  - a. Decision analysis process at critical phases of flight
  - b. Mind perception
  - c. Lessons from past accidents/incident

Matsnefnd FÖS tekur undir tillöguna. Flugrekstrardeild hefur ýtt úr vör mun viðameira verkefni á sviði CRM sem felur m.a. í sér endurmat á innihaldi CRM námskeiðs Atlanta eins og tillaga Rannsóknarnefndarinnar leggur til. Sérfræðingur Flugmálastjórnar sem er með BA í sálfræði og MA í Human Factors mun leggja mat á námskeiðið.

2. The State of Registry / Operator is recommended to conduct further investigation as to the failure of incorporating Service Bulletin 2607081-32-030 Revision 3 dated 31st May 2001 by all concerned parties and to take the appropriate action.

Matsnefnd FÖS tekur ekki undir tillöguna eins og hún hljóðar enda er það val flugrekenda að fylgja "Service Bulletins" og ekki hlutverk FÖS að framfylgja þeim. AAI ákvað að fara að tilmælum í umræddu SB og hefur bætt við "ultrasonic" skoðun á felgum þegar hjól eru til viðgerða á verkstæði. Þá hafa þeir farið að tilmælum framleiðanda samkvæmt CMM-32-45-01 og takmarkað notkunartíma felguhellinga við 10 ár. Matsnefndin styður þessar ráðstafanir AAI.

3. The State of Registry / Operator is recommended to conduct a comprehensive investigation in respect to the repeated incidents involving the operator's B747-200 fleet undercarriage and wheels to determine whether there is any correlation.

Matsnefnd FÖS tekur undir tillöguna. Viðamikil rannsókn fór fram með þátttöku felguframleiðandans á felgubrotunum sem leiddi ekki í ljós galla í felgunni en staðfesti þó að felgan hafi brotnað vegna álags. Önnur atvik hafa ekki verið rakin til sömu ástæðu. Hjól losnaði undan þegar ró á splittbolta losnaði. Fleiri rær fundust lausar í flotanum og kom í ljós að nylonlæsirær

höfðu verið endurnýttar. Tæknideild AAI hefur brugðist við því á viðeigandi hátt.

4. The State of Registry / Operator is recommended to disseminate the appropriate information relating to this accident as much as possible for the purpose of preventing similar occurrences.

Matsnefnd FÖS tekur undir réttmæti þessarar tillögu í öryggisátt en telur aðgerðir ekki eiga við hér á landi þar sem Atlanta Icelandic er eini flugrekandinn í landinu sem er með Boeing 747-200 vélar í rekstri.

Matsnefndin telur að Atlanta Icelandic hafi gert allt í sínu valdi til að læra af atvikinu auk þess sem Boeing og Allied Signal eru upplýstir um slysið og væntanlega þeirra verkferli að koma upplýsingum um atvikið til sinna viðskiptavina.

5. The state of Registry /Operator is recommended to ensure that the operator take the necessary steps to reemphasize in training that its cockpit crew respond to an emergency in accordance only with Standard Operating Procedures.

Matsnefnd FÖS tekur undir tillöguna. Air Atlanta gaf út minnisblað til flugáhafna, FLT-MO-2005-012, dagsett 9. nóvember 2005, þar sem brýnt var fyrir áhafnameðlimum að fara eftir SOP félagsins og tilkynnt um aukna áherslu á þetta í flughermum og línuflugum. Flugrekstrardeild FÖS hefur einnig haft þetta sérstaklega í huga við reglubundið eftirlit sitt.

6. The state of Registry /Operator is recommended to ensure that the operator reviews the Standard Practices Procedures adopted by its line maintenance provider in the use of watermist to cool hot and overheated brakes.

Matsnefnd FÖS tekur undir tillöguna. Sú aðferð að kæla bremsur með vatnsúða er ekki notuð á línuviðhaldsstöðvum AAI. Þessari aðferð er líst í handbókum Lufthansa sem kom að viðhaldi TF-ARR þó ekki hafi fengist staðfest að aðferðin hafi verið notuð á vélina. AAI hefur gert viðeigandi ráðstafanir til þess að þessi aðferð sé og verði ekki notuð á þeirra flugvélar.

7. The state of Registry /Operator is recommended to ensure that the operator urgently revises its procedures to ensure that all recommendations by the manufacturer issued through Service Bulletins are strictly complied.

Matsnefnd FÖS tekur ekki undir tillöguna enda er það val flugrekenda að fylgja “Service Bulletins” enda ekki hlutverk FÖS að sjá til þess að þeim sé framfylgt. Sjá lið 2.

8. The Airport Authority is recommended to ensure that the elevated approach lights and their supporting structures for the approach to Runway 12, which are located within the RESA for Runway 30 Are made frangible in accordance with the requirements of Annex 14.

Matsnefnd FÖS telur þessa tillögu ekki eiga við Flugmálastjórn Íslands né því eftirlitshlutverki sem stofnunin gegnir og tekur því ekki afstöðu til tillöguna.