



YFIRLIT ÁRSINS 2016

FLUGSVIÐ



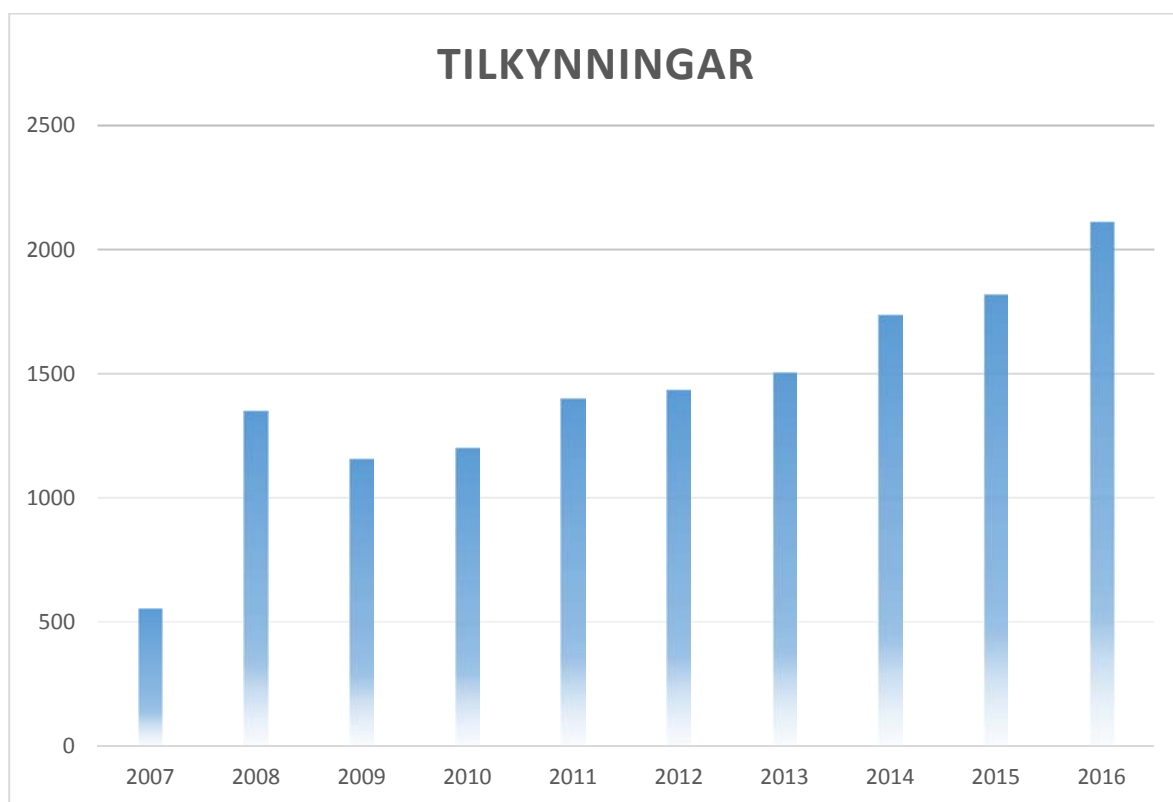
Efnisyfirlit

TILKYNNINGAR UM ATVIK - ALVARLEG FLUGATVIK - FLUGSLYS	3
TEKIÐ TIL RANNSÓKNAR Á ÁRINU	4
RANNSÓKNIR SEM LOKIÐ VAR ÁRINU	5
NEFNDARFUNDIR	6
TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT	7
ERLENT SAMSTARF 2016	9
BANASLYS	10
OPNAR RANNSÓKNIR Í ÁRSLOK 2016	12

TILKYNNINGAR UM ATVIK - ALVARLEG FLUGATVIK - FLUGSLYS

Á árinu 2006 tók gildi reglugerð um aukna tilkynningaskyldu atvika í flugi. Tilkynningar um atvik sem ekki flokkast sem alvarleg eða slys eru fyrst og fremst tilkynnt til Samgöngustofu. Flugsvið RNSA fær afrit af þeim tilkynningum í þeim tilgangi að ákveða hvort viðkomandi atviki flokkist sem alvarlegt og þannig tekið til rannsóknar. Þá eru tilkynnt atvik greind hjá Samgöngustofu og nýtast í úttektum og öðru eftirliti.

Á árinu 2016 bárust flugsviði RNSA alls 2.110 tilkynningar um flugatvik, alvarleg flugatvik og flugslys og er þetta talsverð fjölgun frá gildistíma reglugerðarinnar eða um fjórum sinnum fleiri tilkynningar.



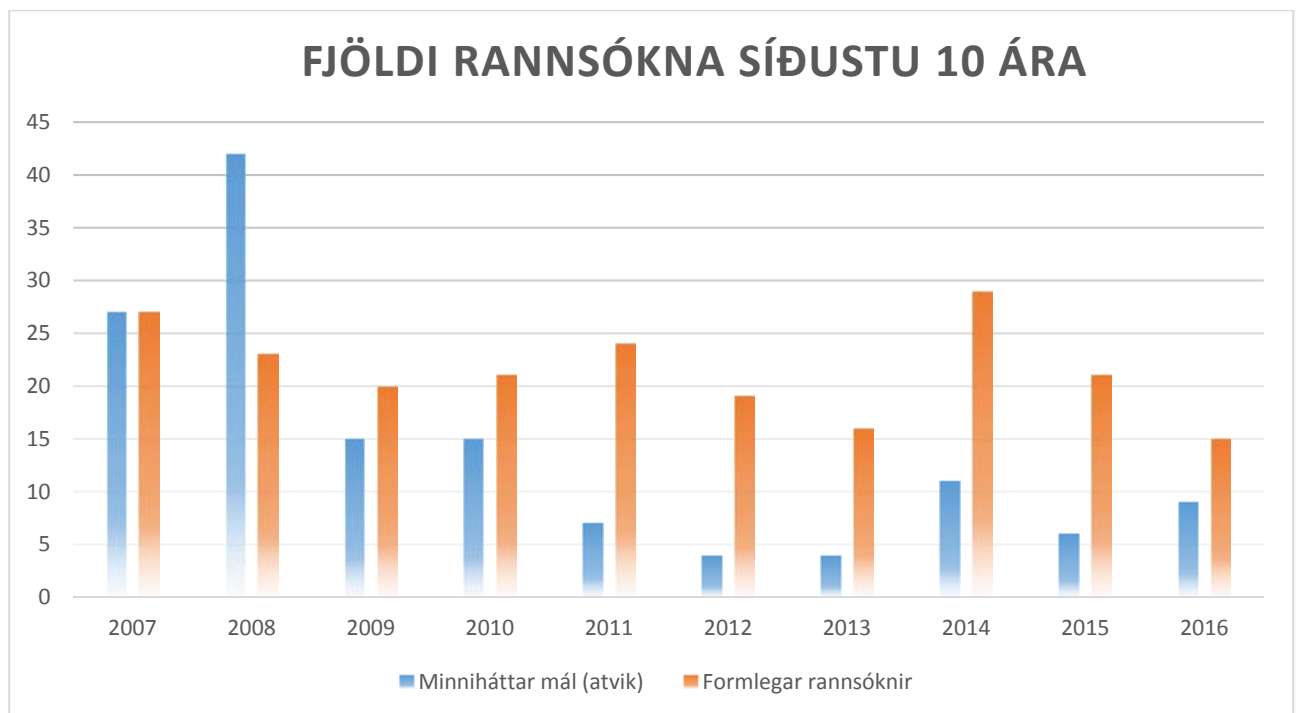
Þess ber að geta að aukning á fjölda tilkynninga má ekki endilega rekja til þess að öryggi í flugi sé að rýrna heldur frekar að áhöfn, flugrekendur, flugumferðarstjórar og aðrir sem koma að flugrekstri eru duglegri að tilkynna en áður.

TEKIÐ TIL RANNSÓKNAR Á ÁRINU

Flugsvið RNSA skoðaði 24 mál af þeim 2.110 atvikum sem tilkynnt voru og skráði 15 þeirra sem flugslys eða alvarleg flugatvik sem tekin voru til formlegrar rannsóknar. Níu þeirra reyndust við nánari skoðun minniháttar mál og voru endurskilgreind sem „Minniháttar – Atvik“ og voru því ekki skoðuð nánar. Á töflunni hér að neðan má sjá yfirlit skráðra mála hjá flugsviði RNSA á árinu 2016.

Málsnúmer	Flokkun	Skráning	Tegund	Staður	Dags
2016-005F001	Alvarlegt flugatvik	TF-FGB	DA-20	BIRK	10.2.2016
2016-006F002	Alvarlegt flugatvik	TF-GHG	Cessna 152	Hólmanvík	13.2.2016
2016-008F003	Alvarlegt flugatvik	757/767	757/767	Á flugi (LHR-KEF)	3.2.2016
2016-009F004	Atvik - Minniháttar	TF-JMG	Fokker F50	Á flugi (RVK-EGS)	21.2.2016
2016-010F005	Alvarlegt flugatvik (Sameinað máli nr. M-03614/AIG-27)	OY-HIT / TF-FTZ	AS350 / 172S	BIRK	24.2.2016
2016-011F006	Atvik - Minniháttar	TF-AMU	747-400	Saudi Arabia	9.3.2016
2016-012F007	Atvik - Minniháttar	TF-FIH	757-200	Noregi	9.3.2016
2016-013F008	Atvik - Minniháttar	TF-LIF	AS332L1	Þykkvabæ	28.3.2016
2016-017F009	Atvik - Minniháttar	TF-LLX	757-200	Á flugi (DEN-KEF)	23.3.2016
2016-021F010	Alvarlegt flugatvik	TF-ISE	Cessna 172	Eyjafirði	21.4.2016
2016-051F011	Alvarlegt flugatvik	TF-BCX	Yak 52	BIRK	21.5.2016
2016-052F012	Flugslys	HB-ZOO	AS355	Nesjavelli	22.5.2016
2016-055F013	Flugslys	TF-200	Kitfox 4-1200	Úlfársdal	4.6.2016
2016-057F014	Atvik - Minniháttar	TF-ISY	757-200	Á flugi (KEF-BGO)	20.6.2016
2016-059F015	Atvik - Minniháttar	TF-ISZ	757-200	Á flugi (KEF-LHR)	24.6.2016
2016-061F016	Flugslys	TF-313	Zenith STOL CH 701	Hörgárdalsheiði	6.7.2016
2016-062F017	Alvarlegt flugatvik	TF-KAJ	Piper PA-18-150	Tungubökkum	20.7.2016
2016-063F018	Alvarlegt flugatvik (Sameinað máli nr. 2016-008F003)	TF-ISN	767-300	Á flugi (LHR-KEF)	4.8.2016
2016-064F019	Alvarlegt flugatvik (Sameinað máli nr. 2016-008F003)	TF-FIW	Boeing 757-200	Á flugi (MAD-KEF)	11.8.2016
2016-070F020	Atvik - Minniháttar	OY-1027	ACCREP	Grænland	5.8.2016
2016-071F021	Alvarlegt flugatvik	C-FOGJ	Boeing 767-300	Yfir Atlantshafi	10.9.2016
2016-131F022	Alvarlegt flugatvik	TF-ISR	Boeing 757-200	Á flugi (GLA-KEF)	19.10.2016
2016-146F023	Alvarlegt flugatvik	TF-KNA	Supercruiser SQ12	Heiðmörk	2.12.2016
2016-147F024	Atvik - Minniháttar	TF-ISO	Boeing 767-300	Á flugi (JFK-KEF)	5.12.2016

Þróun á fjölda mála sem tekin hafa verið til rannsókna á síðustu 10 árum.

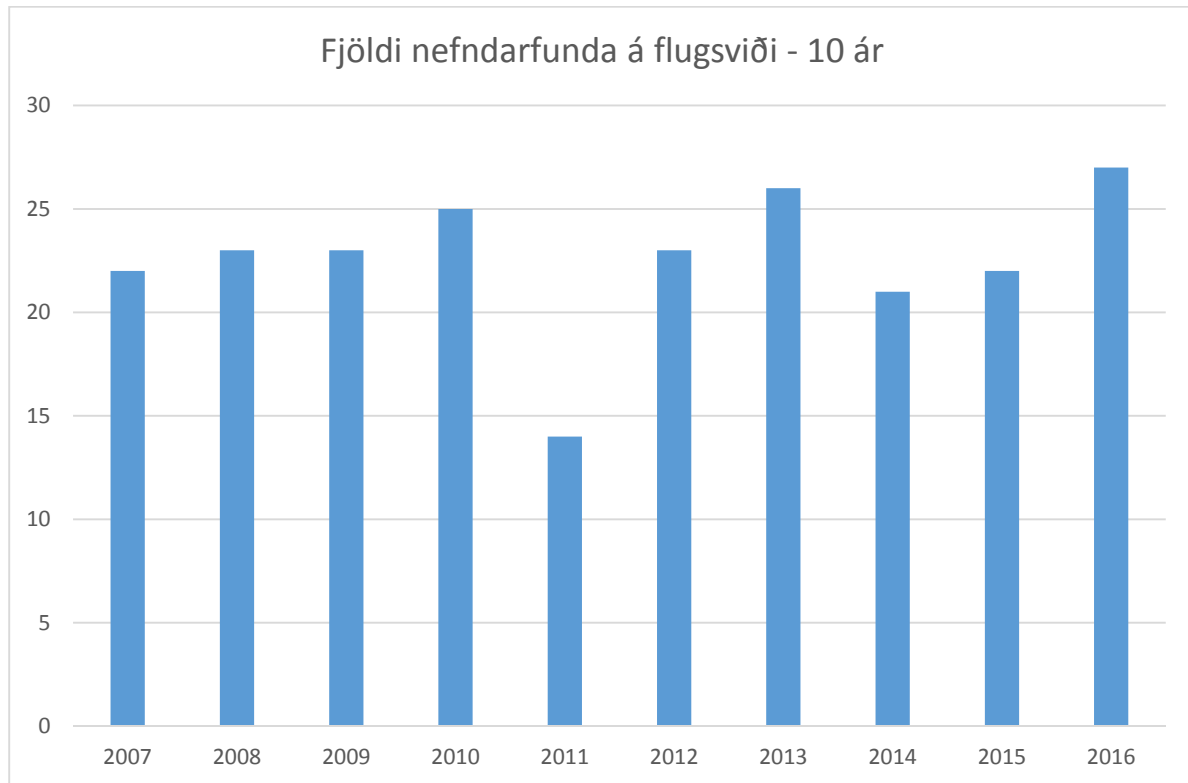


RANNSÓKNIR SEM LOKIÐ VAR ÁRINU

Á árinu 2016 lauk flugsvið RNSA alls 40 málum. Þar af var 2 málum lokið með útgáfu á lokaskýslu, 12 málum var lokað með bókun, 3 málum var lokað með því að sameina þau öðrum málum og 23 mál voru endurskilgreind sem atvik en ekki alvarleg atvik og voru því ekki rannsökuð nánar.

NEFNDARFUNDIR

Á árinu 2016 voru haldnir 27 nefndarfundir á flugsviði RNSA og voru alls 25 mál til umfjöllunar. Er þetta talsvert yfir meðaltali fyrri ára, en almennt eru haldnir fundir á flugsviði RNSA á tveggja vikna fresti, að undanskildu sumar- og jólaeyfum og heldur flugsvið að meðaltali 22 fundi á ári.



Helstu verkefni á nefndarfundum er yfirferð á drögum um lokaskýrslur, meðferð þeirra athugasemda sem gerðar eru við drög ásamt meðferð lokaskýrslna. Þá eru tæknileg atriði rannsókna einnig til umfjöllunar á nefndarfundum.

TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT

Alls voru gerðar 10 tillögur í öryggisátt og 4 tilmæli á árinu 2016 á flugsviði og voru þær eftirfarandi.

RRJ-95B of Russian experimental registry 97005 accident at Keflavik airport on 21. July 2013:

Sukhoi Civil Aircraft:

- Ensures sufficient resources for flight dispatch operation, independent of the flight crew, during flight tests
- Review the flight test program and take the necessary steps to ensure that arming of door slides is performed prior to flight
- Clarify the AFM procedures to require both TQLs to be operated in cases where a failed engine has not been identified and secured

Isavia:

- Take the necessary steps to ensure that Keflavik Airport's emergency plan is activated without a delay, following an accident occurrence
- Take the necessary steps to ensure that the AIP is adhered to
- Set up formal procedures for Flight Certification / Flight Testing at the BIKF airport, based on the work of the in-house task group

ICETRA:

- Set up a procedure for approval of Flight Certification / Flight Testing that are performed at Icelandic airports and in Icelandic airspace. The procedure should ensure that the airport/ATC service provider (Isavia) is informed/consulted as applicable

Russian Ministry of Industry and Trade:

- Ensure that on-site flight certification officers maintain an independent auditing role from the flight crew of the manufacturer

The Interstate Aviation Committee and EASA:

- In conjunction with the manufacturer, ensure that necessary changes are made to the emergency escape slide design of RRJ-95B aircraft EASA certified under type certificate EASA.IM.A.176 to meet the maximum wind requirements of EASA CS-25.810(iv)

TF-TOP á hálendi Íslands þann 2. ágúst 2014:

Veðurstofa Íslands:

- RNSA beinir því til Veðurstofu Íslands að gæta þess að upplýsingar í flugveðurskilyrðum samræmist upplýsingar á veðurkortum.

Þau tilmæli sem nefndin gaf út á flugsviði voru eftirfarandi.

RRJ-95B of Russian experimental registry 97005 accident at Keflavik airport on 21. July 2013:

Ministry of Interior:

- Revise regulation article 4(a) of regulation 650/2009 to change the color code green to another color

TF-TOP á hálendi Íslands þann 2. ágúst 2014:

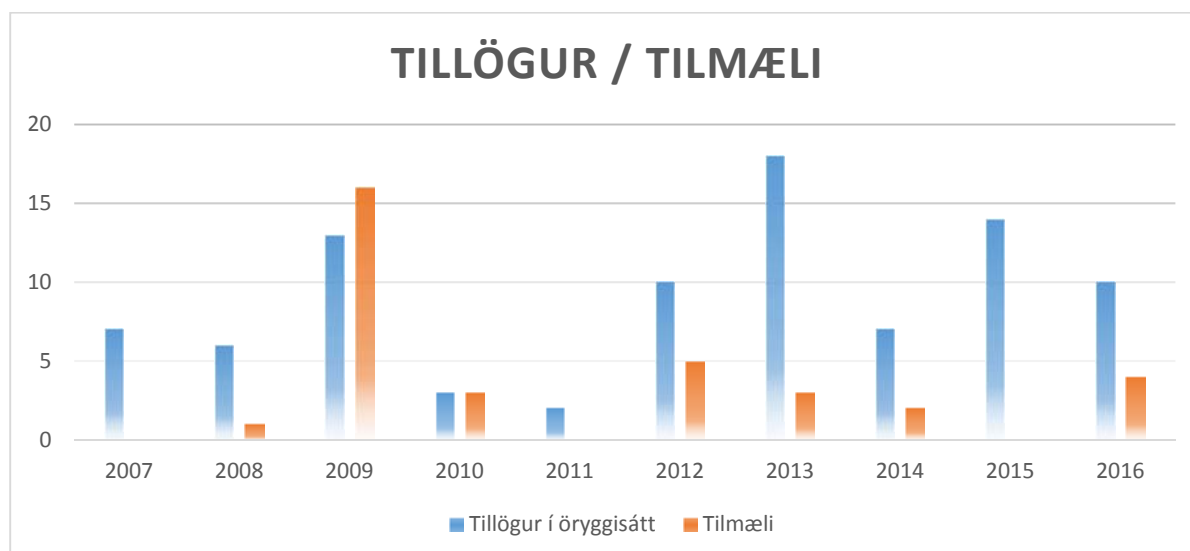
Flugmenn er hyggja á sjónflug:

- að ganga úr skugga fyrir flug um að veður á flugleið þeirra uppfylli kröfur um sjónflugsskilyrði og láta ekki ytri þrýsting eða fyrirhuguð eigin plön hafa áhrif á ákvörðun sína.
- að kynna sér ítarlega upplýsingar um skýjahuluspá (sem og aðrar flugveðurupplýsingar) sem finna má á vef Veðurstofu Íslands, vedur.is/vedur/flugvedur.

Isavia:

- að kanna hvort bæta megi úr drægi VHF sambands við flugstjórn yfir á hálendinu.

Eftirfarandi súlurit sýnir samanburð síðustu 10 ára á útgáfu á tillögum í öryggisátt og og tilmælum á flugsviði.



ERLENT SAMSTARF 2016

Rannsakendur á flugsviði taka þátt í Evrópusamstarfi rannsóknarnefnda flugslysa, bæði á vettvangi ENCASIA og ECAC. Þá sótti formaður RNSA aðalfund ICAO í september, ásamt fulltrúum Innanríkisráðuneytis, Samgöngustofu og Isavia. Í október var haldin á Íslandi alþjóðleg ráðstefna flugslysarannsakenda (ISASI) og voru samtals þátttakendur um 320 manns hvaðan af úr heiminum.

Þegar flugslys eða alvarleg flugatvik eru tekin til rannsóknar hafa önnur ríki svo sem hönnunarríki, ríki framleiðanda og skráningaríki loftfara, rétt til þátttöku í rannsókninni. Í tengslum við rannsókir sem í gangi voru á árinu 2016 var flugsvið RNSA í samstarfi við erlendar rannsóknarnefndir, svo sem NTSB (Bandaríkin), AAIB (Bretland), MAK (Rússland), TSB (Canada), Havarikommisjonen (Danmörk), SHK (Svíþjóð), Onnettomuustutkintakeskus (Finland), BEA (Frakkland), BFU (Þýskaland), Versa (Austuríki), SCAAI (Póland), TSB (Ungverjaland) og ANSV (Ítalía).

Í tengslum við námskeið og þjálfun, þá sótti starfsmaður á flugsviði námskeið í þyrlu- og hreyflarannsóknnum til SCSÍ í Kaliforníu í október og nóvember. Einnig hélt SCSÍ tvö námskeið á Íslandi í flugslysarannsóknnum í apríl, var annað þeirra grunnnámskeið í flugslysarannsóknnum og hitt námskeiðið í rannsóknnum á öryggiskerfum flugfélaga (SMS). Þá tók RNSA þátt í þjálfun fyrir jafningjaskoðun Evrópskra flugslysanefnda (Peer review) en ENCASIA stendur meðal annars fyrir skoðun rannsóknarnefnda allra Evrópuríkja.

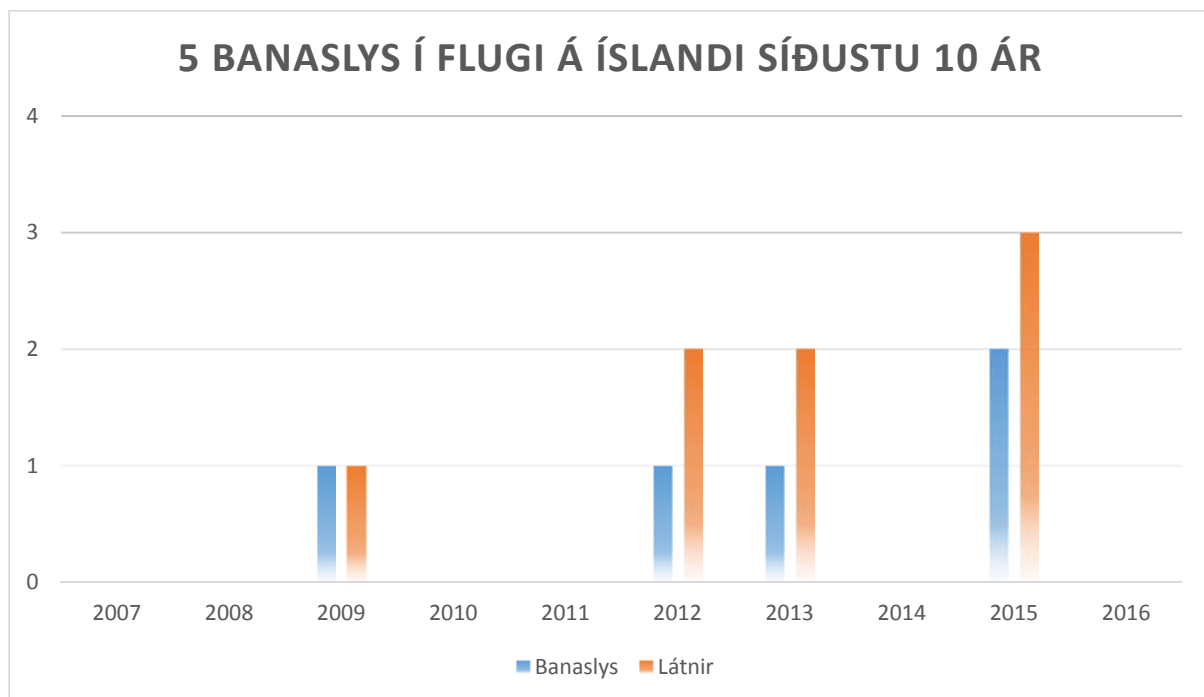
Flugsvið RNSA tók að venju þátt í flugslysaæfingum sem haldnar eru reglulega um allt landið. Á árinu 2016 komu rannsakendur frá Litháen, Danmörku, Bretlandi og Lúxemburgh til Íslands í þjálfun og til þess að kynna sér það hvernig slíkar æfingar nýtast flugsviði RNSA.

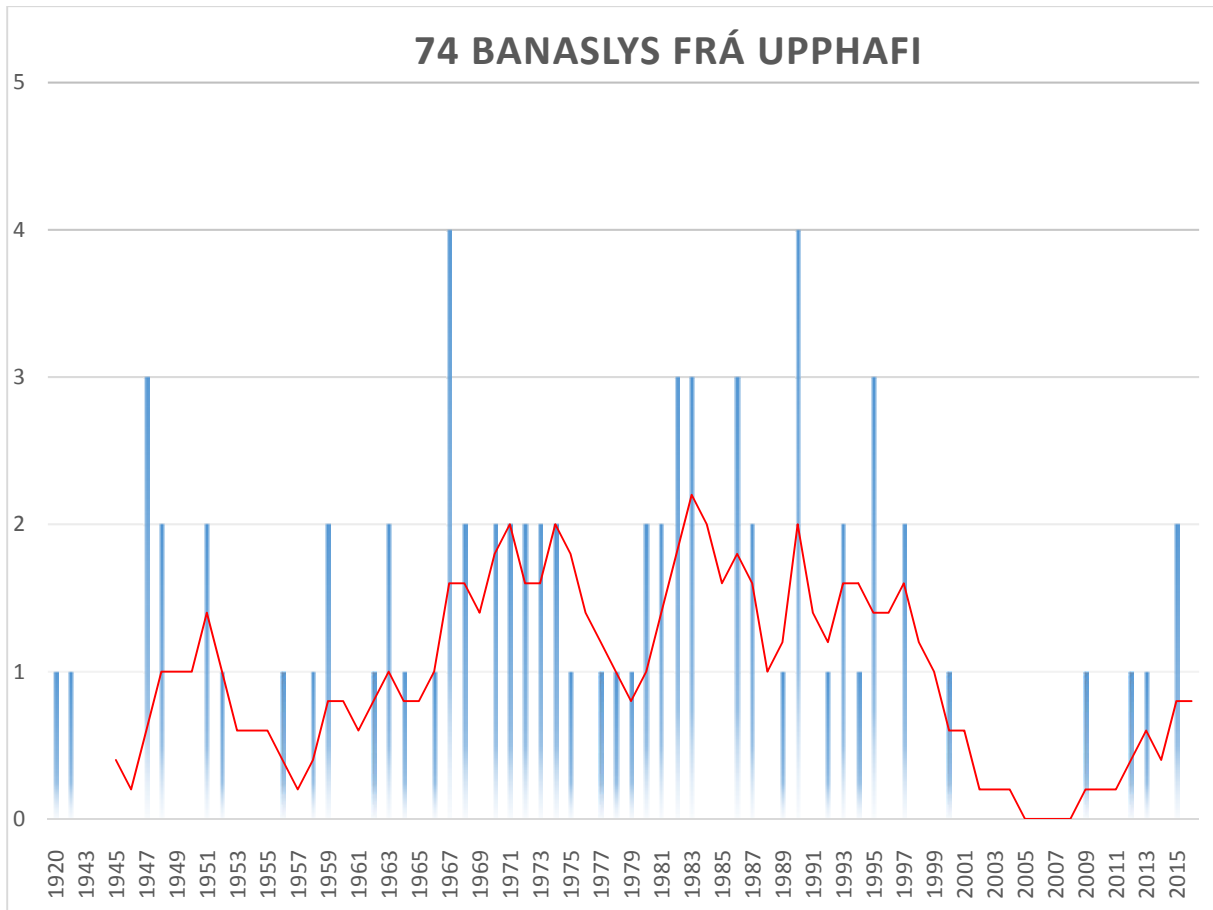
BANASLYS

Engin banaslys urðu í flugi á árinu 2016.

Fimm banaslys hafa verið í flugi á íslensk skráðum loftförum á síðustu 10 árum. Eitt varð árið 2009 þegar einkaflugvél TF-GUN flaug á rafmagnsvír í Selárdal og einn maður lést. Tveir menn létust árið 2012 þegar fis TF-303 var í kennsluflugi, ofreis og fór í spuna á Reykjanesi. Árið 2013 létust tveir menn þegar sjúkraflugvél TF-MYX brotlenti á Akureyri. Þá voru tvö banaslys á árinu 2015. Það fyrra varð þegar N610LC, einkaflugvél af gerðinni DHC-2 Beaver brotlenti í Barkárdal í ágúst 2015 með þeim afleiðingum að ferjuflugmaður lést og flugmaður slasaðist töluvert. Það síðara varð þegar TF-IFC, kennsluflugvél af gerðinni Tecnam P2002JF brotlenti í Kapelluhrauni sunnan Hafnarfjarðar í nóvember 2015 með þeim afleiðingum að tveir menn létust. Það eru um 19 ár síðan tvö banaslys voru í flugi á einu ári en það var árið 1997.

Alls hafa því átta manns farist í fimm flugslysum á síðustu 10 árum á Íslandi.





OPNAR RANNSÓKNIR Í ÁRSLOK 2016

Í lok ársins 2016 voru 19 mál sem ekki var búið að ljúka og er það fækkun um 7 mál frá fyrra ári. Þar af voru 6 mál frá árinu 2016, 4 mál frá árinu 2015, 8 mál frá árinu 2014 og 1 mál frá árinu 2013.

Þrátt fyrir fækkun opinna mála á flugsviði RNSA hefur á undanförunum árum verið unnið að umfangsmiklum rannsóknum. Því hefur meðalaldur opinna mála sem eftir standa við árslok hækkað á milli ára. Ef litið er á meðaltal síðustu 10 ára hafa mál tekið um 1,2 ár an var 1,7 ár við árslok 2016. Að einhverju leiti er þetta í temgslum við aukinn fjölda banaslysa en einnig hefur verið unnið að tímafrekum rannsóknum þótt ekki hafi verið um banaslys að ræða. Nánari upplýsingar um opin mál má sjá á vef RNSA.

