

LOKAÐ MEÐ BÓKUN

Málnr.: **24-065F017**

Dags: **16. nóvember 2024**

Staður: **Í klifri frá BIIS á leið til BIAR**

Lýsing: **Klifur í óþrýstijöfnuðum stjórnklefa olli súrefnisskortir hjá flugmanni**

Flugvél TF-NLE (Textron B200GT - KingAir) var í sjúkraflugi frá Reykjavík (BIRK) til Akureyrar (BIAR), með viðkomu á Ísafirði (BIIS). Lendingaraðstæðurnar á Ísafirði voru krefjandi veðurfarslega og eftir landinguna gleymdist að slökkva á hiturum fyrir skrúfublöð. Eftir að einn sjúklingur hafði verið tekinn frá



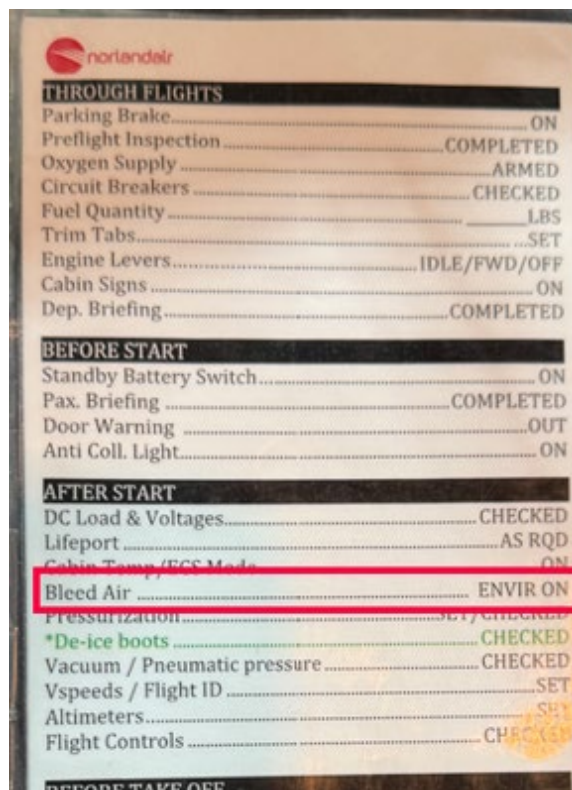
borði á Ísafirði var lagt af stað að nýju til Akureyrar, en þá voru tveir flugmenn, sjúkraflutningamaður og einn sjúklingur áfram um borð í flugvélinni.

Flugstjórinn var með 3490 heildarflugtíma, en 44 flugtíma (59 flugleggi/sectors) á Textron B200 (KingAir), og hafði tiltölulega nýlega skipt yfir á þessa flugvélagerð og var því með litla reynslu á hana. Hann hafði hins vegar umtalsverða reynslu á Twin Otter, sem ekki er þrýstijöfnuð, hjá sama flugrekanda. Einnig hafði hann fyrri reynslu á Bombardier Dash 8-200 og Boeing 747, en báðar þær flugvélategundir eru þrýstijafnaðar.

Aðstoðarflugmaðurinn var með 327 heildarflugtíma, þar af 194 flugtíma (247 flugleggi/sectors) sem aðstoðarflugmaður á Textron B200 (KingAir).

Í fluginu frá Ísafirði til Akureyrar var það aðstoðarflugmaðurinn sem flaug flugvélinni, en flugstjórinn hafði flogið flugvélinni í fluginu á undan til Ísafjarðar.

Þegar hreyflar voru ræstir að nýju á Ísafirði, þá var straumflæði (AMP) flugvélarinnar óvenjuhátt (þar sem eftir landinguna á undan hafði gleymst að slökkva á hiturum fyrir skrufblöð). Benti flugstjórinn aðstoðarflugmanninum á þetta, en truflaði um leið vinnuflæði (workflow) aðstoðarflugmannsins við undirbúning flugsins (AFTER START CHECK LIST). Varð þetta til þess að aðstoðarflugmaðurinn gleymdi að setja afhleypiloft á (Bleed Air – ENVIR ON), en



staðfesti þó að svo væri.

Fór þetta einnig framhjá flugstjóranum. Flugmennirnir kláruðu undirbúning flugsins og tóku svo á loft frá flugvælinum á Ísafirði.

Þegar flugvélina klifraði í gegnum FL100 fór flugstjórinn yfir stjórnstækin og mæla. Hann sá ekkert óeðlilegt að, en þá var þrýstiklefinn í 4-5 þúsund feta hæð (sem er óvenjuhátt). Þar sem að flugstjórinn hafði litla reynslu á þessa flugvélategund, þekkti hann ekki hvað var eðlilegt.

Þegar flugvélina klifraði í gegnum FL170 kom viðvörðun vegna hæðar þrýstiklefa (CABIN ALT WARNING). Gaf flugstjórinn þá skipun um neyðarlækkun (EMERGENCY DESCENT) og að súrefnisgrímur skyldu settar á. Tók flugstjórinn þá eftir að aðstoðarflugmaðurinn brást ekki strax við.

Grunaði flugstjórann að aðstoðarflugmaðurinn ætti við súrefnisskort (HYPOXIA). Tók þá flugstjórinn við stjórn flugvélarinnar og hóf lækun. Aðstoðarflugmaðurinn átti í vandræðum með að setja súrefnisgrímuna á sig. Aðstoðaði flugstjórinn því aðstoðarflugmanninn við að setja á sig súrefnisgrímuna og setti flugstjórinn í kjölfarið súrefnisgrímuna sína á sig. Hafði flugvélin þá lækkað í FL150 – FL160. Lýsti flugstjórinn yfir neyð við flugstjórn vegna bilunar í þrýstibúnaði og lækkaði í FL080.

Eftir lækkunina fóru flugmennirnir yfir það sem hafði gerst. Sáú þeir þá að í mælaborði loguðu tvö græn ljós sem gáfu til kynna að afhleypiloft væri ekki á (L BL AIR OFF / R BL AIR OFF). Gleymst hafði að setja afhleypiloftið á og var flugvélin því ekki þrýstijöfnuð á fluginu.



Afturkallaði flugstjórinn neyðarboð sem sent hafði verið til flugstjórnar og hélt fluginu áfram til Akureyrar þar sem lent var án frekari vandræða.

Flugrekandinn hafði áramótin á undan tekið við samningi við Heilbrigðisráðuneytið um sjúkraflug á Íslandi og var enn í stækkunarferli.

Flugstjórinn hafði ekki flogið síðustu tvær vikur á undan og aðstoðarflugmaðurinn hafði ekki flogið í mánuð, áður en þeir lögðu af stað frá Akureyri til Reykjavíkur um morguninn. Að auki höfðu flugmennirnir aldrei flogið saman áður og þekktu því ekki til reynslu og takmarkanna hvor annars.

Aðstoðarflugmaðurinn hafði meiri reynslu á flugvélategundina (197 flugtíma) en flugstjórinn (44 flugtíma). Sameiginleg reynsla flugmannanna á flugvélategundina var lítil.

RNSA lokaði málinu með bókun á nefndarfundi þann 5. júní. 2025.