

## RANNSÖKNARNEFND FLUGSLYSA

### Skýrsla um flugslýs þann 15.07.1973 TF-REA

#### 1. RANNSÖKNIN

- 1.1. Um flugið.
- 1.2. Slys á mönnum
- 1.3. Skemmdir á flugvélinni
- 1.4. Aðrar skemmdir
- 1.5. Upplýsingar um áhöfnina
- 1.6. Upplýsingar um flugvélina.
- 1.7. Veðurskilyrði
- 1.8. Radió leiðsögutæki
- 1.9. Fjarskipti
- 1.10. Flugvöllur og útbúnaður hans
- 1.11. Flugriti (Flight recorder)
- 1.12. Flakið
- 1.13. Eldur
- 1.14. Atriði varðandi björgun.
- 1.15. Skoðun og rannsókn.

#### 2. ÁLYKTANIR OG NIÐURSTÖÐUR

- 2.1. Ályktanir
- 2.2. Niðurstöður
  - a) Það sem kom í ljós.
  - b) Orsök eða líkleg orsök slyssins.

#### 3. UPPÁSTUNGUR NEFNDARINNAR

## SKÝRSLA UM FLUGSLYS TF-REA

Flugvél: Mooney Super 21 M20E TF-REA 731.  
Hreyflar: Einn Lycoming 10-360-AIA 200 hestöfl.  
Eigandi: [REDACTED]  
Flugrekstur: [REDACTED]  
Flugmaður: [REDACTED] látinn  
Farþegar: Þrír - látnir.  
Slysstaður: Í suðvesturbrún Snjófjalla, í um 740 metra (2430 feta) hæð yfir sjávarmáli. Staðarákvörðun 64°59'20" N-21°10'50" V.  
Dagur/stund: 15. júlí 1973 um klukkan 17:00 (16:58).

### YFIRLIT

Síðdegis sunnudaginn 15. júlí lagði flugvélin TF-REA, sem var af gerðinni Mooney M20E, af stað í leigu-eða einkaflug frá Reykjavík á leiðis til Þórshafnar á Langanesi. Flugmaðurinn, [REDACTED] ætluðu að fara norður í einkaerindum.

Flugvélin lagði af stað frá Reykjavík klukkan 16,09 og var áætlaður flugtími til Þórshafnar tvær klukkustundir.

Flugþol var fjórar klukkustundir og þrjátíu mínútur. Lágskýjað var á suðvesturlandi og fékk flugmaðurinn sérheimild til að fljúga sjónflug út úr flugvallarsviði Reykjavíkur vegna þess að hann hafði ekki réttindi til blindflugs.

Klukkan 16,13 lét flugmaðurinn vita að hann væri kominn út úr flugvallarsviði Reykjavíkur við Skaga. Síðan var ekki haft talsamband við flugvélinu svo vitað sé.

Þegar flugvélin kom ekki fram á Þórshöfn á áætluðum tíma, var hafin fyrirspurn um hana, og síðar leit. Erfitt var að leita úr lofti vegna þoku. Leitarflokkar voru sendir til leitar á landi.

Morguninn eftir, þann 16. júlí fannst flak flugvélarinnar ofarlega suðvestan í Snjófjöllum vestur af Holtavörðuheidi. Allir þeir, sem með flugvélinni voru, voru látnir. Þyrta landhelgisgæzlunnar var send á slysstaðinn, og með henni fulltrúar Loftferðaeftirlitsins og fulltrúi úr Rannsóknarnefnd flugslysa.

Þyrnan lenti á slysstaðnum um klukkan 09:00 þann 16. júlí og flutti hina látnu til Reykjavíkur.

## 1. RANNSÖKNIN

### 1.1. UM FLUGIÐ

Flugvélin TF-REA, sem var af gerðinni Mooney M20E, fór í leigu-eða einkaflug frá Reykjavík á leiðis til Þórshafnar. Flugmaður var [REDACTED] og með honum var [REDACTED] og [REDACTED].

Ekki hefur enn fundist hleðsluskrá, farþegaskrá eða flugáætlun fyrir þetta flug. Það eina í sambandi við flugáætlun, sem fundist hefur er skrifað af starfsmanni í Reykjavíkflugturni. Þar segir:

"TF-REA sjónflug (VFR) BIRK 1600 (með byggð sem næst G1) BITH 1800 Flugþol 04:30. Flugmaður [REDACTED] plús þrír farþegar".

Flugvélin fór frá Reykjavíkflugvelli klukkan 1609 þann 15. júlí 1973 og áætlaður komutími á Þórshöfn 1809.

Í talviðskiptum við flugturninn í Reykjavík klukkan 1607 segir eftirfarandi:

"Einar Alfred (TF-REA) Flugtaksstaða á braut þrír tveir og Einar Alfred er heimilt special VFR (sjónflug) út úr vallarsviði við Akranes, og það er heimilt flugtak, þrjúhundruð gráður tilu hnútar kalla úr vallarsviði".

Klukkan 1613 kallar TF-REA:

" Reykjavík turn Einar Alfred ég er út úr vallarsviði við Skaga".

Síðasta talsamband við flugvélinasem vitað er um var klukkan 1613 á 118.1 Mhz, sem er kalltíðni Reykjavíkturns:

" Einar Alfred turn takk fyrir og hlusta á flugstjórn á leiðinni".

TF- REA Roger".

Ekki er vitað um nein talviðskipti eftir þetta á 119.7 MHz, sem er kalltíðni flugstjórnar.

Lítið er unnt að segja um ferðir flugvélarinnar frá því er hún fór út úr flugvallarsviði við Skaga og þar til hún fannst í Snjófjöllum.

Þegar flugvélin kom ekki fram eftir áætlaðan komutíma til Þórshafnar, var hafin eftirgrennslan. Kom þá í ljós að margir töldu sig hafa heyrt í flugvél og séð.

Mjög erfitt hefur reynst að rekja flugleið TF-REA. Nefndin telur líklegt að flugmaðurinn hafi flogið frá Skaga upp Borgarfjörð hjá Dalsmynni og snúið þar við eða skömmu norðar og að hann hafi síðan farið þar yfir heiðar og norður í Dali.

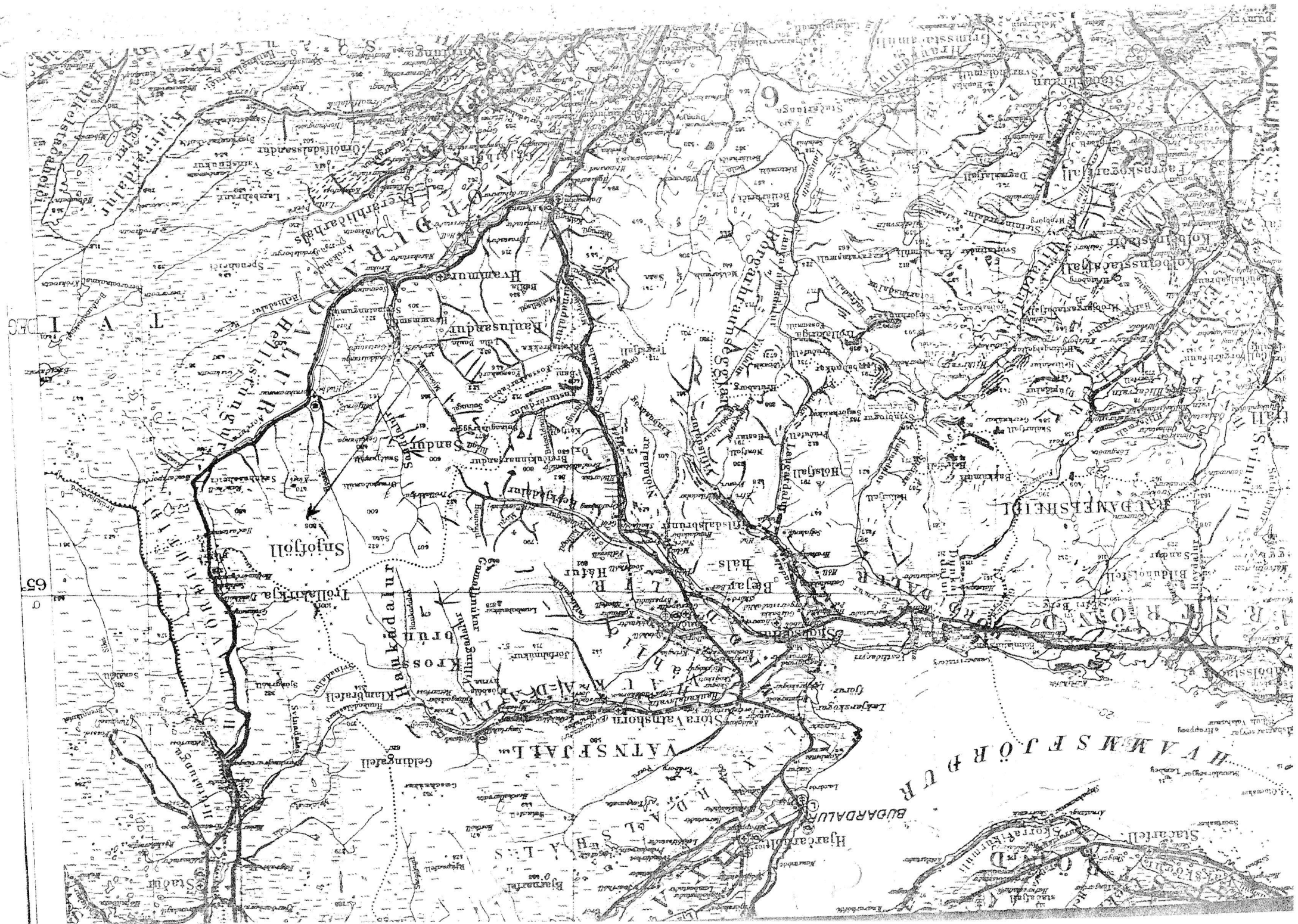
Vera kann að flugmaðurinn hafi reynt að fara yfir Laxárdalsheiði, en snúið við. Flugvél sást fara inn yfir Haukadalsvatn. Einnig sást til flugvélar frá bænum Stóra-Vatnshorni við norðaustur horn Haukadalsvatns.

Nefndin hefur kannað hvort fólk búsett innst í Haukadál hafi orðið vart við ferðir flugvélar um þetta leiti, en svo reyndist ekki vera. Þó var okkur sagt að heyrst hefði til flugvélar, sem virtist fljúga mjög lágt yfir bæinn Saurstaði, sem er skammt innan við sunnanvert Haukadalsvatn.

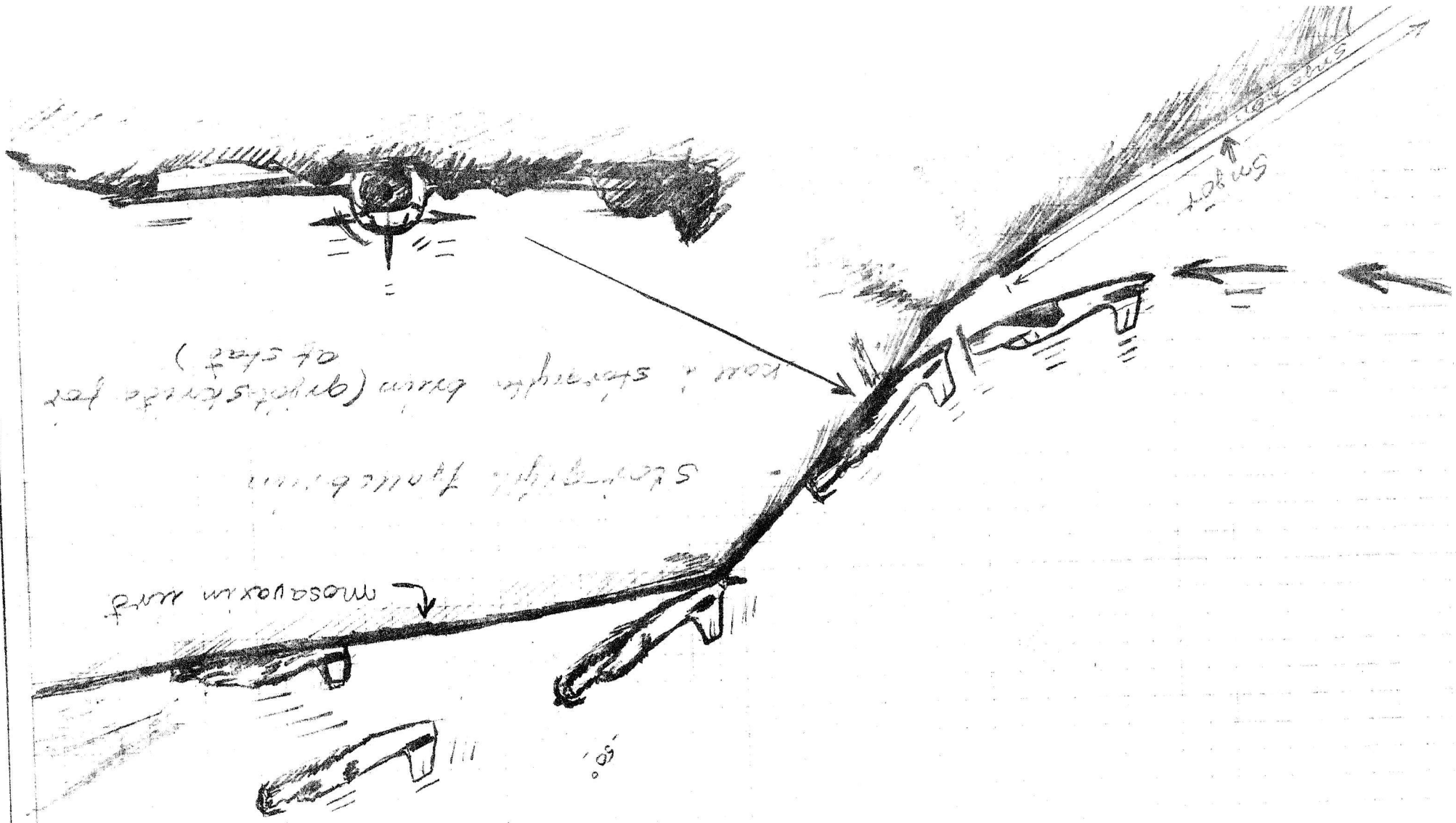
Flugveður inn Haukadál var mjög lélegt, svo flugmaðurinn kann að hafa snúið við og þá jafnvel flogið inn Reykjadal. Samkvæmt meðfylgjandi landakorti eru lág fjöll innan við Reykjadal. Þessi fjöll eru um 600 metrar (2000 fet) á hæð, líklegt þykir að flugmaðurinn hafi hækkað flugið til að komast yfir þau, og þar með farið upp í eða upp milli skýjalaga og flogið til austurs eða norðausturs.

Flak flugvélarinnar fannst næsta morgun í fjallsbrún ofan við stóra snjófönn suðvestan í Snjófjöllum í um 740 metra (2430 fet) hæð. Hæsti hnúkur Snjófjalla er í 808 metra (2650 fet) hæð.

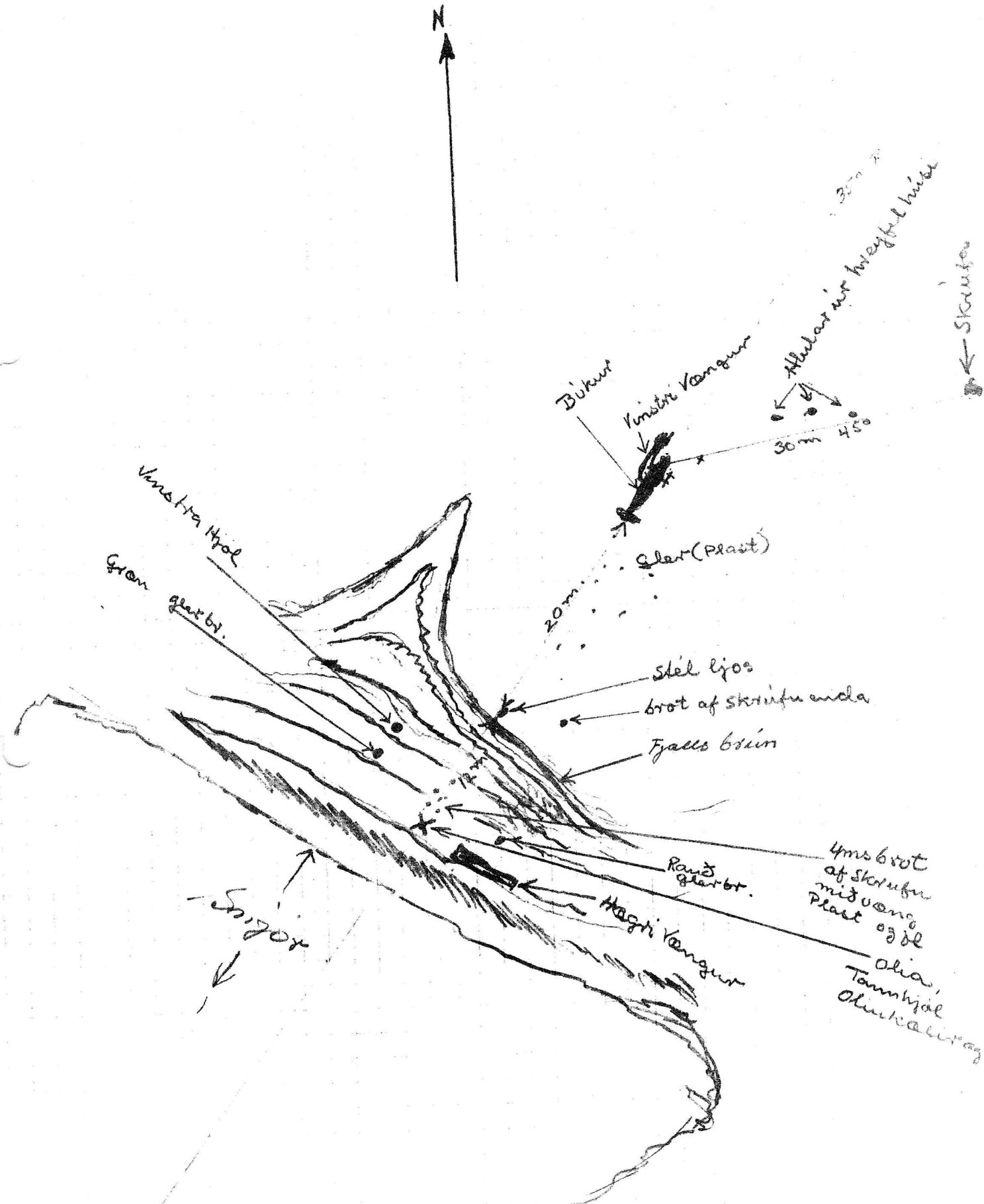
Flugmaður sem flaug yfir Holtavörðuheidi á leið suður á líkum tíma og TF-REA hefði átt að vera þar, ef hún hefði flogið þá leið, sagði að flugveður hefði verið sémilegt í Hrútafirði en þó hefði virst ófært yfir heiðar vestur í Dali. Þegar hann kom upp á Holtavörðuheidi var skyggni mjög lélegt og hann varð að fljúga mjög lágt til að fylgja þjóðveginum yfir heiðina að Fornahvammi.



TRAINING AND RESEARCH FROM 1908-1911  
FRUGS 216 T.F. REN 10/11/1912



RANNSOKNINGARFLUGSÖÐA  
 FLUGSKYLD TA-REA 15. júlí 1973



## 1.2. SLYS Á MÖNNUM

SLYS	AHÖFN	FARÞEGAR	ADRIR
DAUÐI	1	3	
MEIÐSLI			
ENGIN			

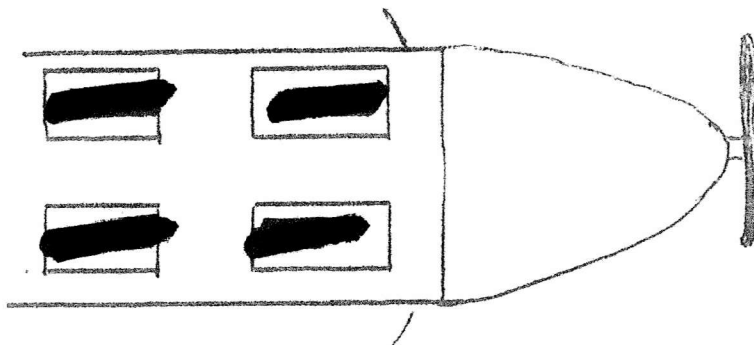
Nöfn þeirra sem létu lífið:

Flugmaður

Farþegar

Farþegar

Farþegar



## 1.3. SKEMMDIR Á FLUGVÉLINNI

Flugvélin gjöreyðilagðist.

## 1.4. ADRAR SKEMMDIR

Engar

## 1.5. UPPLÝSINGAR UM AHÖFN

Flugmaður: [REDACTED] 1948.

Réttindi: Flugnemaskírteini [REDACTED] 1968

Einkaflugmannsskírteini [REDACTED] 1969.

Atvinnuflugmannsskírteini [REDACTED] 1970.

Skírteini síðast endurnýjað [REDACTED] 1972 í gildi til [REDACTED] 1973.

Heildarflugtímar við endurnýjun 665 klukkustundir þar af á Mooney M20E 121 klukkustundir.

Ath. [REDACTED] hafði ekki blindflugsréttindi samkvæmt upplýsingum Löttferðaeftirlitsins.



## 1.6. UPPLYSINGAR UM FLUGVÉLINA

Flugvélin TF-REA var af gerðinni Mooney M20E. Super 21 og var fjöggra sæta farþegaflugvél.

Mooney M-20E, er lágþekja, málmklædd og hefur þrjú hjól (eitt nefhjól og tvö aðalhjól) sem eru tekin upp eftir flugtak. Flugvél þessari var hægt að stjórna úr báðum framsætum þar sem tvö stjórnþaki fyrir stýri voru í flugvélinni.

Framleiðslunúmer TF-REA var 731 hún var framleidd í Kerrville Texas U.S.A. árið 1965.

Samkvæmt lofthæfnisskírteini flugvélarinnar no. 152, var flugvélin fyrst skrásett hér á landi þann 30. júlí 1965, sem eign [REDACTED] fleiri.

Síðast var lofthæfnisskírteini flugvélarinnar endurnýjað 29. júní 1973, og var gildistími þess til 29. júní 1974.

Þann 14. júlí 1973 hafði flugvélinni TF-REA verið flogið, samkvæmt viðhaldsbók flugvélarinnar í 2351 klukkustundir.

Ársskoðun lauk samkvæmt bók þann 29. júní 1973, flugtímar frá þeirri skoðun eru um 23 flugstundir.

Flugvélin var knúin einum "Lycoming 10-360-A1A, 200 hestafla hreyfli. Skrúfan var tveggjablaða málmskrúfa af "HARZELL" gerð.

Hreyfillinn var endurnýjaður og settur á flugvélina 221 flugtímum fyrir slysið, sama er að segja um skrúfu.

Tómaþungi flugvélarinnar átti að vera samkvæmt lofthæfnisskírteini no. 152 744 kg, en leyfður hámarkþungi 1.168 kg. Þar sem hleðsluskrá flugvélarinnar hefur ekki fundist (eða trúlega ekki verið gerð) áætla nefndin eftirfarandi þunga við flugtak frá Reykjavíkflugvelli:

Tómaþungi sk. Lofth.sk.	744 kg
Flugmaður	65 kg
Olía fyrir hreyfill	7 kg
Eldsneyti í 04:30, 52 U.S. gall.	141 kg
3 farþegar + handfarangur á (70)	210 kg
2 litlar ferðatöskur um	14 kg
1 hvílupoki um	3 kg
1 bjórkassi (12 flöskur) um	4 kg
	<hr/>
	1188 kg
Áætlaður flugtaksþungi	1188 kg
Leyfður þungi	1168 kg
Yfirþungi við flugtak um	20 kg

## 1.7. VEÐURSKILYRÐI

Eftirfarandi skýrsla er gerð eftir beiðni nefndarinnar af Veðurfræðing er var á vakt er flugvélin fór.

### Skýrsla um flugveður á leiðinni Reykjavík-Holtavörðuheidi þ. 15. júlí 1973

Undirritaður var á vakt á veðurstofunni þennan dag. Um miðjan dag talaði [REDACTED] við mig um sjónflug til Þórshafnar. Eg taldi það fært með gát, en versti tálminn væri að komast úr Borgarfirði upp á Holtavörðuheidi. Vindur var vestlægur, um lo hnútar og fremur lágskýjað. Skýjahæð mældist 12-1300 fet í Reykjavík, en neðar voru skýjalýjur, sem ekki komu fram á mæli, og taldar 1-3/8 í 7-800 fetum. Slík ský gátu auðveldlega þétzt í 8/8, þar sem vindur stóð upp eftir fjalla- hlíðum eða höllum. Það tel ég t.d. að hafi getað orðið á Hallarmúla austan við mynni Norðurárdals (260 Metra hæð). Innflugið í dalinn gat þar með orðið nokkuð torsótt.

Um efra borð skýja er helzt að fá upplýsingar frá [REDACTED] og [REDACTED] flugmönnum Flugstöðvarinnar, og mér sýnist eftir viðtölum við þá, að toppar hafi varla verið hærri en 5-7000 fet, og jafnvel lægri. Allvíða sást niður til jarðar gegnum þessi ský, en þó þykir mér ólíklegt, að það hafi verið sunnan Holtavörðuheidar og Norðurárdals.

[REDACTED] Flugstöðinni flaug þrisvar sjónflug yfir Holtavörðuheidi þennan dag og taldi skilyrðin hafa verið góð.

[REDACTED] kom einnig suður sjónflug síðari hluta dags. Hann taldi hafa verið lægst ský á leiðinni af Holtavörðuheidi niður í Norðurárdal og eftir lýsingu hans munaði ekki miklu, að þar mætti fljúga í gegn.

Samkvæmt þessu virðist mér, að skilyrðin hafi verið nokkuð breytileg á þessu svæði og stundum erfið.

Norðan heidar var greinilega betra, og samkvæmt skeytum frá Þóroddsstöðum var þar 600-1000 m. skýjahæð kl. 15 og 18, og fært bæði yfir Holtavörðu- og Laxárdalsheidi, enda hlífa þeim báðum fjöll vestur undan í vesturáttinni.

Hafi leið flugvélarinnar hins vegar legið um Dali, hefur þar sennilega verið lágskýjað víða við fjöllin og torsótt flug þaðan austur um til Borgarfjarðar. Og þótt ský virtust vel yfir Laxárdalsheidi frá Þóroddsstöðum að sjá, er mögulegt, að lægra hafi verið Laxárdalsmegin, sunnar en svo að sæist frá Þóroddsstöðum. Þar gat skýin lagt óhindrað inn úr Hvammsfirði. Skyggni var yfirleitt gott neðan skýja.

Að öðru leyti kemur veðrið fram á meðfylgjandi kortum.

Reykjavík 17.07.1973

[REDACTED]

## 1.12. FLAKID

Þann 16. júlí klukkan um 0900 flugu fulltrúar Loftferðaeftirlitsins þeir [REDACTED] og [REDACTED] ásamt manni úr Rannsóknarnefnd flugslysa, með þyrilu Landhelgisgæzlunar á slysstaðinn. Tilgangurinn var að sækja hina látnu og rannsaka slysstaðinn.

Þegar þangað var komið sem er suðvestan í Snjófjöllum vestur af Holtavörðuheidi í um 740-750 metra hæð yfir sjó (2430-2460 fet) voru þar staddir um 15 menn úr leitarflokkum. Þeir biðu ef aðstoðar þeirra þyrfti við.

Þegar komið var fljúgandi að slysstaðnum, sást hægri vængur flugvélarinnar samankrampaður í brekkubrún rétt ofan við mjög stóra snjófönn, sem náði frá fjallsbrún og langt niður suðvestur hliðar fjallsins. Fyrir ofan fjallsbrúnina í litlum hliðarhalla lá búkur flugvélarinnar ásamt hreyfli og vinstra væng. Allt var mjög mikið beyglað og brotið.

Við nánari athugun á búk flugvélarinnar kom í ljós að hægri vængur og mestur hluti úr hægri hlið farþegaklefans var rifin frá og lá í brekkubrún, þar sem flugvélin skall fyrst til jarðar.

Flugmaðurinn var í vinstra framsæti með öryggisbelti, farþegi sem setið hafði hægra megin í aftara sæti hafði kastast um 5-6 metra út úr flakinu um 45 gráður til hægri, farþegar úr framsæti og vinstra aftursæti lágu við hlið flaksins hægra megin.

Allir munu hafa verið með öryggisbelti en festingar beltanna slitnað við áreksturinn. Ofan á framsætum og ofan á þeim, sem þar voru var hluti af farangri, hvílupoki, bjórkassi og fleiri lausahlutir.

Allur farangur sem hefur verið í farangursgeymslu aftan við aftara sæti hafði kastast fram.

Allar rúður voru brotnar í flakinu og gólf gengið upp og nefhjól einnig uppúr gólfi framan við flugmanns sæti. Mælaborð og stýrishjól voru mjög mikið brotin.

Um 5 metra ofan við fönnina suðvestan í brekkubrúninni var olfubrák á stórum kletti. Þar hefur flugvélin skolið í brekkubrúnina auðsjáanlega í mjög bröttu klifri. Á þessum stað er fjallsbrúnin um 50 gráður halla upp frá snjófönninni upp á sjálfa brún fjallsins. Þessi stórgrytta fjallsbrún er um 15 metra há.

Þar sem olfubrúkin var, fundum við ýmsa smáhluti úr hreyfli, botni búksins og nokkur stykki, sem brotnað hafa af skrifublaðaðum. Þar lá einnig, um 5-6 metra vinstra og hægra megin, glerbrot úr siglingaljósnum af vængendum, margir smáhlutir höfðu grafið í stórgrytta skriðu, sem hefur farið af stað er flugvélin skall í brúnina.

Hægri vængur var mjög samanþjappaður frá framkanti. Þar sem hann hefur rifnað frá við búkinn.

## 1.8. RADIO LEIÐSÖGUTÆKI

1 sett King 160. 360ch VHF og VOR loc.  
1 sett ADF Bendix  
1 sett "Compass system Remode".

## 1.9. FJARSKIPTI

Talviðskipti var haft við flugvélina fyrir flugtak og er flugvélina fer út úr flugstjórnarsviði á 118.1 M h z Reykjavíkurtur.

### Segulbandsúrdráttur:

<u>Tími</u>	<u>frá</u>	<u>Skilaboð</u>
1606	TFREA	Turn Einar Alfregð tilbúinn að aka í flugtaksstöðu.
1607	BIRKTWR	Einar Alfregð flugtaksstaða á braut þrír tveir og Einar Alfregð er heimilt SPECIAL VFR út úr flugvallarsviði við Akranes, og það er heimilt flugtak, þrjúhundruð gráður tíu hnútar. Kalla úr vallarsviði.
1607	TFREA	Roger Einar Alfregð.
1609	TFREA	Það var heimil hægri beygja, var það ekki fyrir Einar Alfregð.
1609	BIRKTWR	Jú Einar Alfregð heimil hægri beygja.
1609	TFREA	Roger.
1613	TFREA	Reykjavík turn. Einar Alfregð ég er út úr vallarsviði við Skaga.
1613	BIRKTWR	Einar Alfregð, turn takk fyrir og hlusta á flugstjórn á leiðinni
1613	TFREA	Roger.

Ekki er vitað um að talviðskipti hafi átt sér stað við flugvélina á 119, 7 M h z.

Í flaki flugvélarinnar fannst VHF Radió tæki stillt á 119,7 M h z.

## 1.10. FLUGVÖLLUR OG ÚTBUNADUR HANS

Óháð slysinu

## 1.11. FLUGRITI (FLIGHT RECORDER)

Enginn flugriti var í flugvélinni.

Vinstra aðalhjól hefur brotnað af á sama tíma og botn úr vinstra eldsneytisgeymi rifnaði frá, eða við áreksturinn.

Á sjálfri fjallsbrúninni eða 12 metra frá þeim stað, sem flugvélin kom fyrst til jarðar, fannst stélhornið ásamt ljósi (óbrotið).

Um 20 metra frá brekkubrún lá búkurinn ásamt vinstri væng, sem lá mjög illa rifinn ásamt hreyflinum sem hékk við búkinn.

Stél flugvélarinnar var ekki mjög illa farið þó hafði það þrykkst niður við fallið.

Ekki var unnt að sjá að búkurinn hafi komið við jörðu þessa 20 metra eða frá fjallsbrún að þeim stað, sem hann lá á.

Stefna á hlutum frá því er flugvélin fyrst snerti jörðu og þar sem búkurinn lá er nálægt því að vera 35 gráður réttvísandi, búkurinn hefur komið niður nær flatur og hafa hlutir kastast frá honum til hægri.

Skrúfan hefur kastast til hægri um 30 metra, um 45 gráður miðað við stefnu flugvélarinnar.

Þar sem búkurinn lá var lítil halli, mosa og lingvaxið og stórgrýtt víða.

### 1.13. ELDUR

Engin eldur.

### 1.14. ATRÍÐI VARDANDI BJÖRGUN

Eftir að fréttir bárust um að flugvélin kom ekki á áætluðum komutíma til ákvörðunarstaðar og ekkert talsamband haft við hana frá kl. 1613, var hafin eftirgrennslan um ferðir hennar. Um klukkan 1945 voru leitarflokkar beðnir að aðstoða við leit.

Flugvélar hófu leit um kl. 2145. Leitarveður var ekki gott sökum lágskýja (þoku). Næsta morgun fann leitarmaður flak flugvélarinnar, síðan sótti þyrla Landhelgisgæzlunar þá, sem með flugvélinni voru, sem án efa hafa látist samstundist við áreksturinn.

### 1.15. SKOÐUN OG RANNSÖKN

Allir voru spenntir í sætisólar. Málmfestingar á sætisólum hafa brotnað frá hægri framsæti og frá aftursætum. Að líkindum hafa festingar þessar brotnað við fyrstu snertingu.

Í vinstra framsæti var flugmaðurinn [REDACTED]

Tvær klukkur fundust, karlmannsúr og klukka á stýri flugvélarinnar en höfðu ekki stöðvast við slysið.

Mælar í flugvélinni voru flestir það illa farnir að ekki er takandi mark á þeim:

Stjórnþæki voru flest brotin og slitin frá.

Hæðarmælir sýndi 5730 fet.

Hæðarmælir stilltur á 29,92.

ADF sýndi 165 gráður.

ADF stilltur á 320 KC.

Seguláttaviti sýndi 80 gráður.

Talstöð var stillt á 119,7 M h z (Reykjavík flugstjórn)

VOR móttakari var stilltur á 111,2 M h z (Keflavík)

Tímasetningu á slysinu er ekki unnt að gera.

Í flakinu fundust eftirfarandi landakort:

1. Shell Vegakort sem var opið á lærum flugmanns þar sem sýndi yfir Dalina og slysstað.
2. Yfirlitskort af (Blað 8) Miðausturlandi.
3. Hlutar af "Radíónavigation" korti yfir Island.

Vængbörð (flaps) og hjól hafa verið uppi er slysið varð.

Skemmdir á skrúfublöðum og brot gáfu greinilega til kynna að hreyfillinn hafði verið í gangi og undir miklu afli, er flugvélin snerti jörðina.

Flugvélin var í mjög bröttu klifri er hún snerti jörðina, rétt ofan við stóra fönn, sem er neðan við brekkubrún, og sem nær um 200-300 metra niður nokkuð bratta hlið Snjófjalla að suðvestan verðu.

Öll burðarrör og bönd við farþegaklefa voru mikið brotin og boginn eða slitin í sundur.

Stangir fyrir bæði hæðastýrisstjórnþæki í stjórnklefa voru bogin niður og hálf brotin af.

## 2. Ályktanir og niðurstöður.

### 2.1. Ályktanir

a) Nefndin álitur, að eftir að flugmaðurinn hafði síðast samband við flugturninn í Reykjavík kl.16:13, hafi hann flogið sem leið liggur frá Akranesi, upp Borgarfjörð og eitt-hvað inn í Norðurárdal. Skýjahæðin mun hafa farið lakkandi eftir því sem austar kom í Norðurárdal og álitur nefndin að flugmaðurinn hafi snúið frá þeirri leið og flogið Miðdal, nálægt alfaraleið til botns Hvammsfjarðar.

Líklegt þykir að flugmaðurinn hafi reynt að komast yfir Laxárdalsheiði til Hrútafjarðar en orðið frá að hverfa vegna veðurs. Sterkar líkur benda til þess að hann hafi reynt að fljúga inn Haukadal en orðið frá að hverfa af sömu ástæðum. Lágskýjað var í Haukadal og því ósennilegt að flugvél hefði komist sjónflug upp úr Haukadal austur yfir botn Hrútafjarðar.

Ekki er vitað að nokkur hafi orðið var við ferðir flugvélar innarlega í Haukadal um þetta leiti, en við Stórvatnshorn og Saurstaði varð vart við flugvél, mjög lágt yfir Saurstöðum. Gæti það bent til þess að þar hafi flugmaðurinn snúið frá. Hugsanlegt er að flugmaðurinn hafi flogið inn Reykjadal, en nákvæman feril flugvélarinnar verður ekki hægt að rekja.

Nefndin telur, að við það að hækka flugið upp í, eða uppfyrir lágstu lög skýjanna, hafi flugmaðurinn flogið í mjög takmörkuðu skyggni, en haft í huga að þegar austar kæmi myndi veður fara batnandi.

Með norðaustlæga stefnu, í slæmu skyggni, suðvestan Snjófjalla gæti áberandi birta framundan hafa virzt gloppa í skýin. Nefndin telur að sú tilgáta sé sennileg að flugmaðurinn hafi beint flugvélinni í þessa gloppu, en vegna slæms skyggnis og annara veðurskilyrða, hafi hann ekki séð fyrr en um seinan, að þetta var stór fönn, ljósari en þokan í kring og því hafi það villt honum sýn.

Þetta fyrirbæri er vel þekkt af reyndum flugmönnum á Íslandi þ.e. jökulhetta, stórar fannir eða snævipakin hlíð fyrir ofan auða jörð, geta undir vissum kringumstæðum virzt skíma eða gloppa, sem lofi betra veðri framundan. Missýnir af þessu tagi hafa áður valdið flugslysum á Íslandi.

## 2.2. NIÐURSTÓÐUR

a) Það sem kom í ljós.

- 1) Flugvélin TF-REA var í eigu [REDACTED] og fleiri.
- II) Þann 14. júlí 1973 var TF-REA flogið af [REDACTED] og virtist allt þá í lagi með hana.
- III) Lofthæfnisskýrteini TF-REA [REDACTED] var í fullu gildi.
- IV) Samkvæmt viðhaldsbókum höfðu skoðanir farið fram og verið færðar inn ásamt flugtímum.
- V) Flugmaðurinn, [REDACTED] hafði flogið þessari flugvél meir en 120 klst. og hafði atvinnuflugmanns skírteini í gildi. Hann hafði ekki blindflugsréttindi.
- VI) Eldsneytisgeymar flugvélarinnar höfðu rifnað og var því ekkert eldsneyti sjáanlegt á slysstaðnum og engin ummerki um eld.
- VII) Greinileg merki benda til þess að loftskrúfan hafi snert jörð með miklum snúningshraða.
- VIII) Geta verður til um nákvæman þunga TF-REA við flugtak en hleðsluskrá hefur ekki fundist. Nefndin gerir ráð fyrir að flugvélin hafi verið lítilsháttar of þung við flugtak í Reykjavík, en það hafi ekki haft meín áhrif á slysið. Þungamiðju telur nefndin hafa verið innan marka.
- IX) Mælitæki til blindflugs, radíó siglingatæki og VHF taltæki voru í flugvélinni. VHF var stillt á bylgjusvið Flugstjórnar á Reykjavíkurflugvelli þ.e. 119,7. ADF var stillt á 320 KC. Gæti bent til að flugmaðurinn hafi verið að ná miðun á Reykholt (325 kc).
- X) Ekkert nákvæmt kort, til staðsetninga í sjónflugi, fannst á slysstað, fyrir utan kort af mið-austurlandi. Shell vegakort fannst hjá flugmanninum svo og tætlur af "Radíó-navigationkort" yfir Ísland.
- XI) Samkvæmt réttarefnafræðilegu mati (Rannsóknarstofa Háskólans í Lyfjafræði), var alkohol ekki í mælanlegu magni hvorki í blóði eða þvagi hins látna. (Flugmannsins).

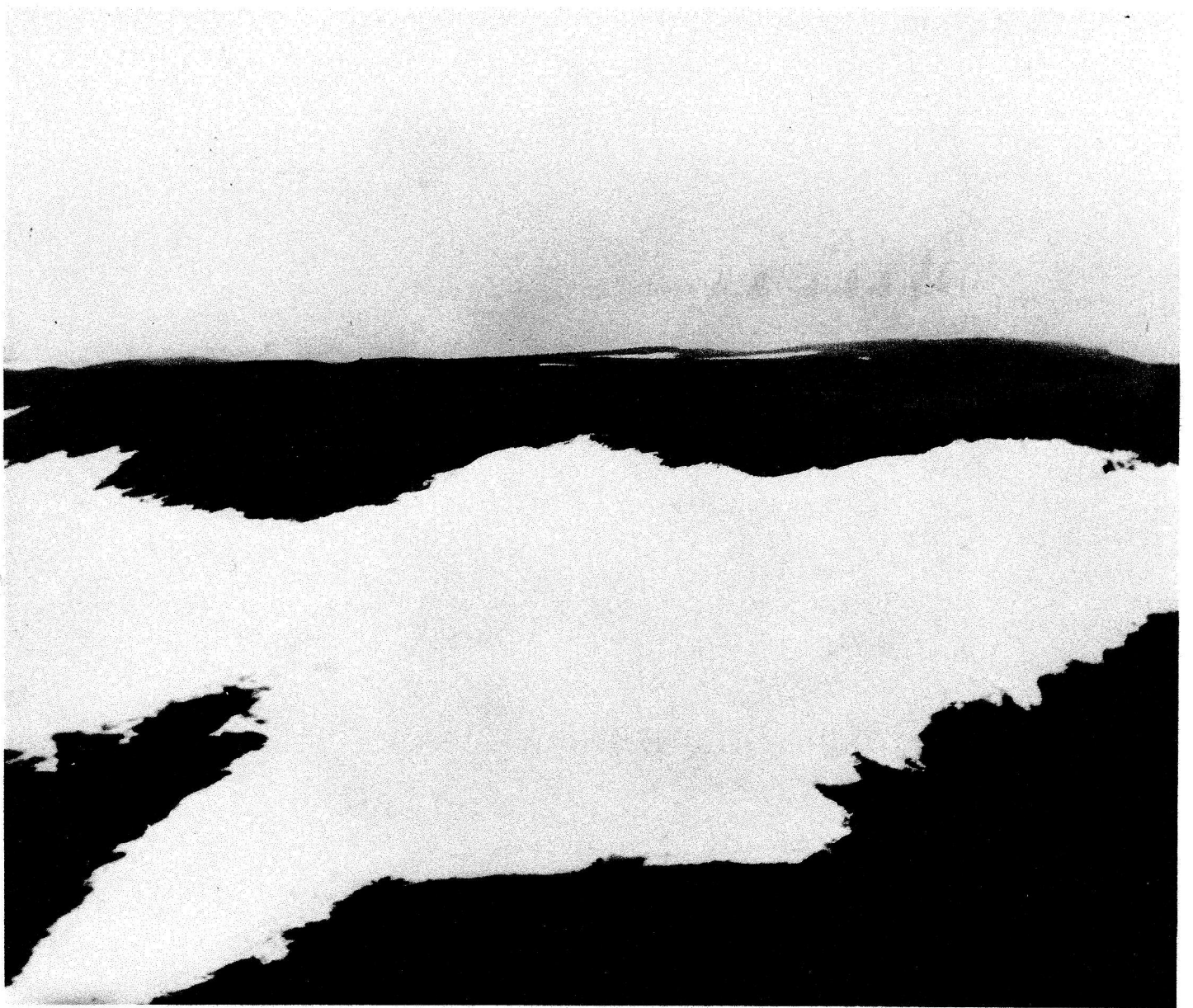


## 2.2. Niðurstöður

b) Nefndin telur orsök eða líklega orsök slyssins vera þá að flugmaðurinn hafi flogið inn í ófær sjónflugsskilyrði.

Fönnin við slysstaðinn gæti hafa virzt birta, sem flugmaðurinn hefði álitnið leið í betri flugskilyrði.

Vegna veðurskilyrða hefur flugvélin verið komin of nærri fönninni til þess að hægt væri að forða árekstri þegar flugmanninum varð ljóst að um missýn var að ræða.



SÉÐ YFIR FÖNN OG SLYSSTAÐ TIL NORÐURS



SÉÐ YFIR SLYSSTAÐ TIL NORÐURS  
(ath. væng við fönn og búk ofar)



SÉÐ YFIR SLYSSTAÐ TIL AUSTURS



BÚKUR FLUGVÉLARINNAR EFTIR SLYSIÐ