

## RANNSÓKNARNEFND FLUGSLYSA

Skýrsla um flugslys þann 02.06. 74 TF-JOI

### 1. RANNSÓKN

- 1.1. Um flugið
- 1.2. Slyss 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. Radio 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-JOI 2. júní 1974.

Flugvél: Beech Musketeer 23, TF-JOI, M 262.  
Hreyflar: Einn Lycoming O-320-D2B, 160 hestöfl.  
Eigendur: [REDACTED]  
Flugrekstur:  
Flugmaður: [REDACTED] látninn.  
Farþegar: Prír - látnir.  
Slysstaður: Sunnan til í Svínadal í Dalasýslu, suðaustan í Miðfjallí  
í um 200 metra (650 feta) hæð yfir sjávarmáli um 10 metra  
austan við þjóðveginn, eða  $21^{\circ}45'V$  -  $65^{\circ}17'N$ .  
Dagur/stund: 2. júní 1974 um klukkan 2110.

YFIRLIT

Bann 1. júní ætluðu nokkrir flugmenn að fljúga hópflug frá Reykjavík til Víkur í Mýrdal. Þar sem sjónflugsskilyrði til Víkur voru ófær þann dag, var hætt við að fara þangað.

Fimm piltar komu út á Reykjavíkurflugvöll og ákváðu þeir að fljúga sjónflug (VFR) til Akureyrar á premur flugvélum, TF-KAI, TF-MLP og TF-JOI.

Flugferðin norður til Akureyrar gekk að óskum og millilentu þeir á Blönduósí. Flogið var hópflug og höfðu flugmennirnir talsamband sín á milli.

Á Akureyri dvöldu piltarnir til klukkan um 1600 daginn eftir eða þann 2. júní, en þá lögðu þeir af stað áleiðis til Stykkishólms. Til Stykkishólms komu flugvélarnar um klukkan 1830.

Eftir um tveggja stunda dvöl þar var lagt af stað í mjög slæmum skilyrðum, og áætlað var að reyna að fljúga til Reykjavíkur ef veður leyfði. Á Stykkishólmi bættust tvær stúlkur við í TF-JOI.

Veður fór versnandi á Stykkishólmi á meðan dvalist var þar. Klukkan 2020 lögðu þó allar flugvélarnar þrjár af stað og var áætlað að reyna að fljúga til Reykjavíkur eins og fyrr segir.

Flugmennirnir gerðu enga flugáætlun frá Stykkishólmi til Reykjavíkur. Ætlunin var að athuga hvort unnt væri að komast yfir fjallgarðinn áleiðis til Reykjavíkur. Ef það tækist ekki, að snúa þá við til Stykkishólms. Þeir höfðu talsamband sín á milli.

Ein flugvélin TF-KAI komst til Reykjavíkur, önnur TF-MLP lenti aftur í Stykkishólmi, en sú þriðja TF-JOI viltist af leið og fórst í Svínadal í Dalasýslu í um 200 metra (650 feta) hæð yfir sjávarmáli.

Með flugvélinni fórust flugmaðurinn og þrír farþegar.

Að sögn sjónarvotta fórst flugvélin, er hún var að reyna að snúa við undir lágum skýjum í þróngum dalnum.

## 1. RANNSÓKN

### 1.1. UM FLUGID

Laugardaginn 1. júní 1974, klukkan 1732, hóf flugvélin TF-JOI sig til flugs frá Reykjavíkurflugvelli áleiðis til Akureyrar í einkaerindum. Flugáætlun sú, sem flugmaðurinn gaf flugstjórn í Reykjavík var svohljóðandi:

"TF-JOI BE 23, Reykjavík - Akureyri, (ein klukkustund og 45 mínútur) 1 klst. og 45 mín. Flugþol sjö (7) klukkustundir. Flugmaður [REDACTED] og einn farþegi."

Vegna veðurskilyrða fékk TF-JOI heimild fyrir undanþágu frá sjónflugsreglum í flugvallarsviði Reykjavíkurflugvallar, en þeirri heimild lauk við til-kynningu hans úr flugvallarsviði klukkan 1743.

Tvær aðrar flugvélar TF-KAI og TF-MLP fóru frá Reykjavík á svipuðum tíma í samfloti með TF-JOI.

TF-JOI lenti ásamt hinum flugvélunum á Akureyri klukkan 2020 eftir sö hafa breytt flugáætlun og millilent á Blönduósi.

Flugvélarnar voru um kyrrt á Akureyri aðfaranótt 2. júní, en þann dag flaug TF-JOI í nágrenni Akureyrar.

Um klukkan 1500 komu flugmenn áðurgreindra þriggja flugvéla í flugturninn á Akureyri og fengu álit veðurfræðings á flugskilyrðum á leiðinni Akureyri - Reykjavík, en það var í stuttu máli þannig, að skilyrði til sjónflugs á þeirri leið væru nokkuð góð, nema í grennd við Reykjavík, þar sem væri lágskýjað og þokubakkar. Tæpri klukkustund síðar komu sömu flugmennirnir og gerðu flug-áætlun Akureyri - Stykkishólmur. Flugáætlun TF-JOI var pessi:

"TF-JOI Akureyri - Stykkishólmur ein klukkustund og fjörutíu mínútur (1:40), flugþol fimm klukkustundir (5 klst.). Flugmaður [REDACTED] og einn farþegi."

Flugtak TF-JOI frá Akureyri var klukkan 1613, 2. júní 1974, og lending á Stykkishólmi klukkan 1830.

Veður á leiðinni frá Akureyri til Stykkishólms var gott, að öðru leyti en því, að við Stykkishólm var komið suddaveður.

Það var höfð um tveggja stunda viðdvöl í Stykkishólmi. Á meðan dvalist var þar hittu þeir félagar á TF-JOI tvær stúlkur og var ákveðið að þær fengju far með TF-JOI til Reykjavíkur.

Eftir að flugmennirnir og farþegarnir höfðu borðað á Stykkishólmi var þeim ekið út á flugvöll og gerði það [REDACTED]. Hefur talstöð í bifreið sinni og ætlaði hann að vera í sambandi við flugvélarnar eftir flugtak.

Ákveðið var að reyna að komast til Reykjavíkur ef veður leyfði, en snúa við til Stykkishólms aftur ef ófært væri. Flugmennirnir þrír gerðu enga flug-áætlun fyrir brottför frá Stykkishólmi og ekki munu þeir, sem vitað er um hafa kannað veðurútlit á leiðinni.

Flugtak var gert frá Stykkishólmi um klukkan 2020 þann 2. júní og flugvélarnar þrjár hópuðu sig saman yfir höfninni í Stykkishólmi.

Um þetta leyti var veður orðið mjög lélegt á Stykkishólmi, um 2 km skyggni og skýjahæð um 300 fet.

[REDACTED] fylgdist með flugvélunum eins og unnt var og sá hann þær í um 300 feta hæð, er þær flugu yfir hann, en missti fljótt sjónar af þeim vegna veðurs.

Aðlunin var að reyna að fljúga í samfloti til Reykjavíkur. Fyrst í stað flugu flugvélarnar í hópflugi og höfðu talsamband sín á milli. [REDACTED] gat hlustað á það.

TF-KAI mun hafa orðið viðskila við hinum flugvélarnar; TF-MLP og TF-JOI fljótlega vegna þess að TF-KAI er mun hægfleygari og hversu skyggni var lélegt.

Af samtali flugmanna á TF-MLP og TF-JOI heyrði [REDACTED], að flugvélarnar tvær flug í um 300 feta hæð inn Hvammsfjörð. Samkvæmt viðtali við flugmann á TF-MLP gátu flugmenn TF-MLP og TF-JOI séð hvorn annan, alveg að Snóksdal, en þær misstu þeir sjónar hver af öðrum, en höfðu talsamband sín á milli. Þegar komið var að Búðardal, en þær gátu þeir gert staðarákvörðun mun TF-JOI hafa haldið ein áfram, til að athuga hvort LAXÁRDALSHEIDI væri fær.

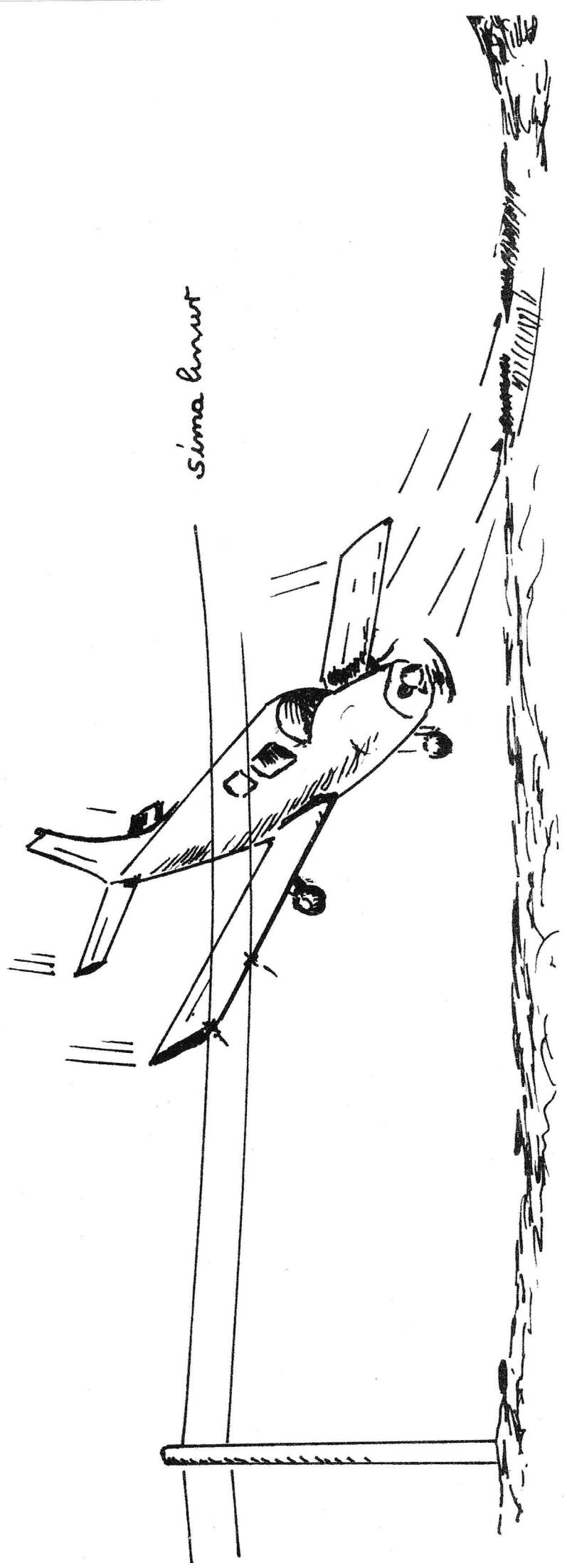
Flugmaðurinn á TF-JOI bað hina flugvélina (TF-MLP) að bíða, þær sem hún var stödd, líklega yfir eða í nágrenni Búðardals.

Eftir að TF-JOI kvaðst vera kominn í um 700 feta hæð, þá hætti [REDACTED] son að hlusta, þær sem hann hélt TF-JOI komna yfir Laxárdalsheiði.

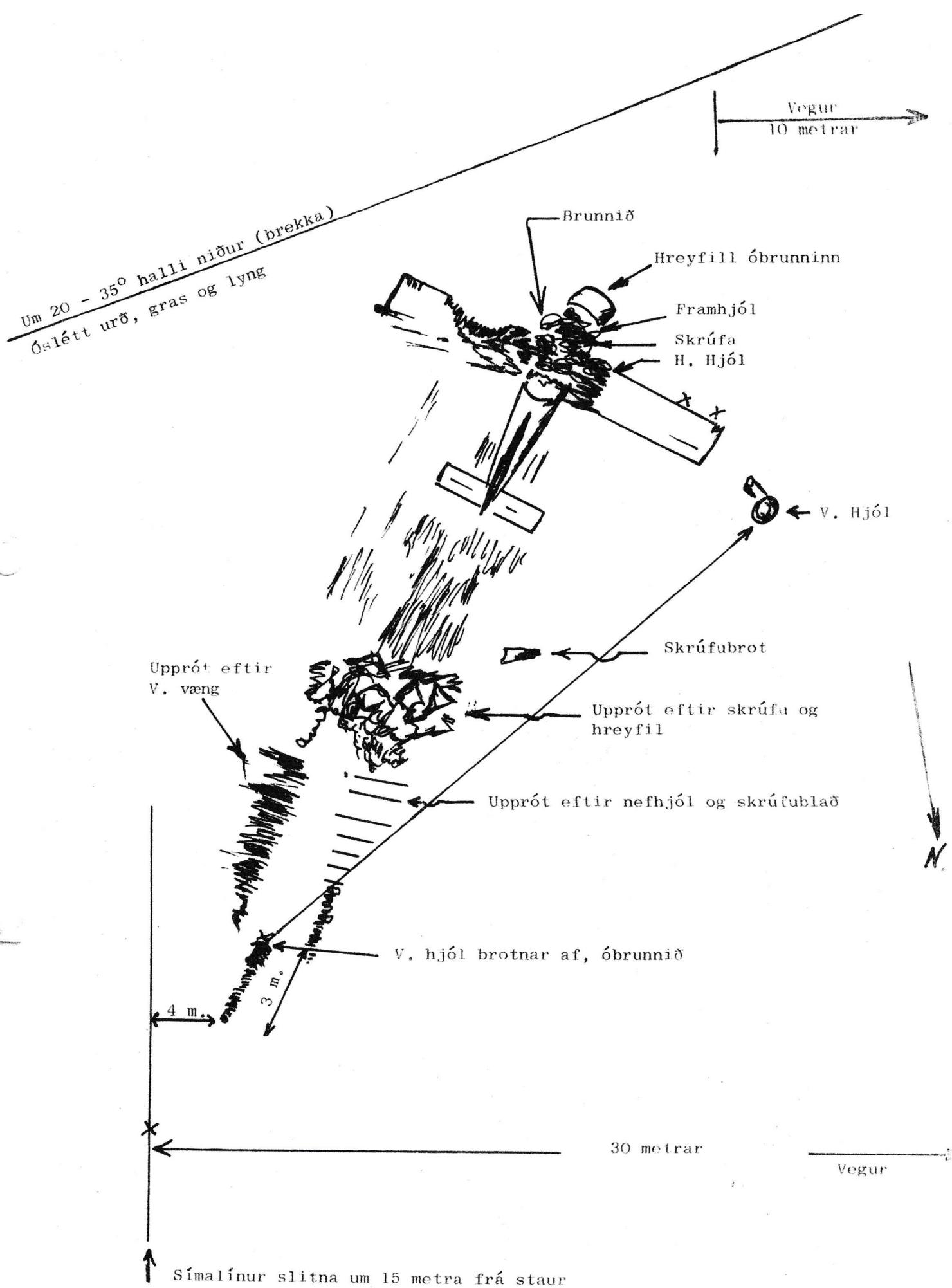
Samkvæmt frásögn flugmannsins á TF-MLP kvaðs flugmaðurinn á TF-JOI vera kominn í Laxárdal eða þær um kring og vera búim að sjá "GAT" í pokunni, en biður TF-MLP að bíða VEGNA ÞESS AÐ EKKI SÉ SVIGRÚM FYRIR BÁÐAR FLUGVÉLARNAR í DALNUM VEGNA ÞRENGSLA. Þá var klukkan 2100. Eftir um 10 - 15 mínútna bið yfir eða við Búðardal, og eftir að hafa reynt að ná talsambandi við TF-JOI, en án árangurs, ákvað flugmaðurinn á TF-MLP að snúa við og halda aftur til Stykkishólms, þær sem hann lenti klukkan rúmlega 2200.

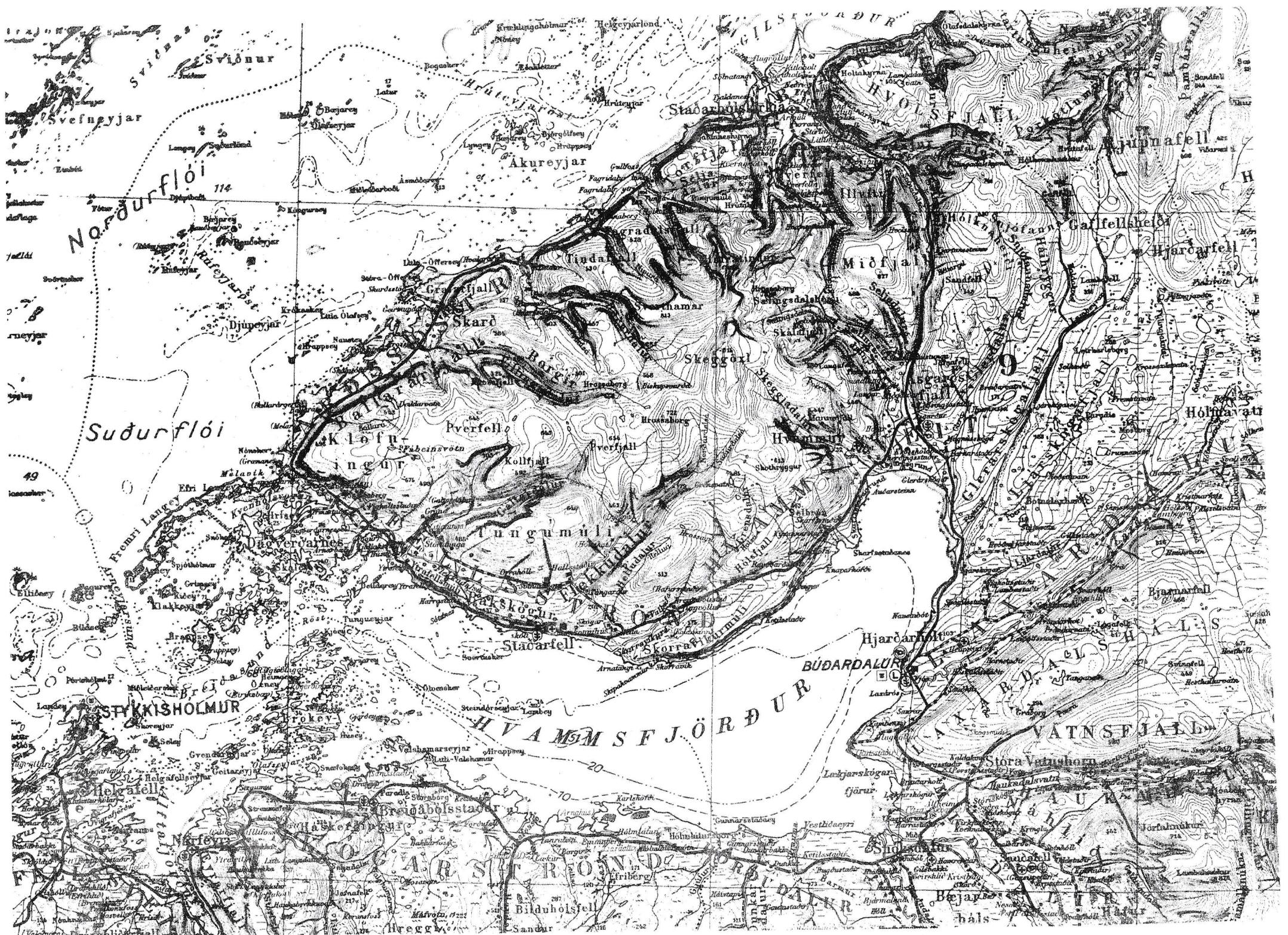
Um klukkan 2103 sást til ferða TF-JOI frá bænum Ásgarði í Hvamssveit. Það var [REDACTED] sem var staddur við fjárhús, heyrði og sá flugvél fljúga mjög lágt og hægt. Honum virtist flugvélin koma utan af firði og stefna hennar var á Tungumúla.

[REDACTED] í Hvammssveit sá stuttu síðar til flugvélarinnar eða um klukkan 2108. Hann sá flugvélina (TF-JOI) koma úr suðri og fljúga yfir túnið á Miðgarði, og flaug hún mjög lágt í um 10 - 15 metra hæð, eins og hún ætlaði að lenda þar. Hún hélt áfram í átt til Svínadals og inn með cystri hlíð dalsins. Skammt innan við Jónsvað sveigði flugvélin (TF-JOI) fyrst til hægri nær eystri hlíðinni og síðan til vinstrí í átt að vestari hlíð dalsins. Flugvélin lækkaði flugið meðan hún flaug þvert yfir dalinn. Leit svo út sem flugvélin myndi ætla að lenda á þjóðveginum sem liggur í Svínadal, því svo virtist sem hún hefði snúið við að fullu í dalnum og stefndi til suðurs, en allt í einu sá [REDACTED] hvar flugvélin hvarf bak við hæð á veginum og samstundis skall hún í jörðina og eldur kviknaði í henni.



Sima lemur







### 1.2. SLYS Á MÖNNUM

SLYS	ÁHÖFN	FARPEGAR	ADRIR
DAUÐI	1	3	
MEIÐSLI			
ENGIN			

Nöfn þeirra sem létu lífið:

Flugmaður



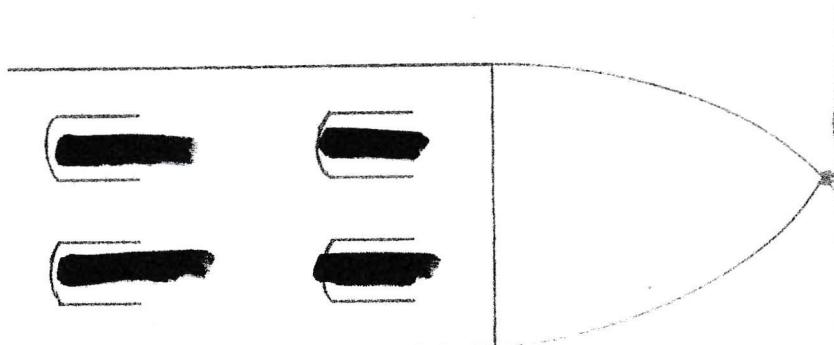
Farþegi



Farþegi



Farþegi



### 1.3. SKEMMDIR Á FLUGVÉLINNI

Flugvél Íslendinga gjöreyðilagðist.

### 1.4. AÐRAR SKEMMDIR

Símalínur slitnuðu og jarðrótt varð nokkuð.

## 1.5. UPPLÝSINGAR UM ÁHÖFN

Flugmaður: [REDACTED] 1948 í Reykjavík.

Réttindi: Flugnemaskírteini [REDACTED] 1971.  
Bóklegt einkaflugmannspróf [REDACTED] 1971.  
Einkaflugmannsskírteini [REDACTED] 1972.  
Bóklegt atvinnuflugspróf [REDACTED] 1973.  
Bóklegt blindflugspróf [REDACTED] 1973.

Einkaflugmannsskírteini í gildi til [REDACTED] 1974.

Síðasta læknisskoðun var [REDACTED] 1973.

Árituð réttindi fyrir næturflug.

Réttindi á Beech 23 innfært 30. apríl 1974.

Hæildarflugtími 310:10, þar af sem næst 30 klst. á Beech 23.

Reynsla í blindflugi 1:10.

Reynsla í fluglíkistæki 14:50 (O. Tynes)

## 1.6. UPPLÝSINGAR UM FLUGVÉLINA

Flugvél TF-JOI var af gerðinni Beech Musketeer 23, og var fjögurra sæta kennslu- og farþegaflugvél.

Beech Musketeer 23, er lágþekja málmklædd með þrjú hjóli (eitt nefljóli og tvö uðalhjóli), sem ekki eru dregin upp eftir flugtak.

Flughraði hennar í láréttu flugi er samkvæmt flugbók 71-151 míla á klukkustund.

Ofris- (stall) hraði hennar, vængbörð uppi, afl á hreyfli er í láréttu flugi ( $0^{\circ}$ ) 69 mílur, í 20 gráðu halla 71 míla, í 40 gráðu halla 79 mílur og í 60 gráðu halla 98 mílur.

Framleiðslunúmer TF-JOI var M262, hún var framleidd hjá Beech Aircraft Co., Wichita, Kansas U.S.A., árið 1963.

Samkvæmt lofthæfnisskírteini flugvélarinnar Nr. 223, stendur að flugvélin var fyrst skráð hér á landi þann 17. ágúst 1972, sem eign [REDACTED]

Síðast var lofthæfnisskírteinið endurnýjað 16. júní 1973, og var gildistími þess til 16. júní 1974.

Flugvélin var knúin einum Lycoming O-320-D2B, 160 hestafla hreyfli. Skrúfan var tveggja blaða málmskrúfa af "FLOTTORP FIC - 7660" gerð.

Tómaþungi flugvélarinnar átti að vera samkvæmt flugbók 1.300 lbs., en hámarksþungi skv. lofhæfnisskírteini 1.045 kg (2.300 lbs.).

Í flugtaki á Stykkishólmi mun flugvélin hafa verið um 2.060 lbs.

#### 1.7. VEÐURSKILYRDI

Eftirfarandi skýrsla er gerð eftir beiðni nefndarinnar um veðurfar þann 2. júní, og er undirskrifud af [REDACTED] veðurfræðingi:

##### "Greinargerð um veðurfar 2. júní 1974.

Á hvítasunnudag, 2. júní 1974, var veðri þannig háttar hér á landi, að austlæg átt var um norðaustanvert landið, vindhraði milli 10 og 25 hnútar. Viða rigndi á þessu svæði, og á annesjum var þoka, en í innsveitum var gott skyggni og skýjahæð 600 til 1500 metrar um morguninn, en lækkaði nokkuð með kvöldinu.

Vestan lands var hins vegar norðvestlæg átt, sums staðar rigning og skýjahæð yfirleitt lítil, einkum þegar leið að kvöldi, eins og nánar verður vikið að.

Betta veðurlag verður best skilið, þegar athuguð er lægða-lýsingin í útvarkinu þennan dag. Kl. 1655 var hún svohljóðandi: "Skammt fyrir suðaustan land er 992 ja millíbara lægð, sem pokast norðaustur. Þaðan er lægðardrag norðvestur yfir Vestfirði og vestur um Grænlandshaf --."

Vegna þess, að þjónusta Landssímans er minni á stórhátiðum en ella, bárust Veðurstofunni engin veðurskeyti fyrr en klukkan 18 frá Hjaltabakka eða Þóroddsstöðum. Því var erfitt að vita um veður í Húnavatnssýslum, Döllum og norður um Strandir, heldur varð að áætla það, t.d. eftir veðri í Borgarfirði og Skagafirði.

Klukkan 12 á hádegi var SSA-gola á Nautabúi í Skagafirði, skyggni 30 km og alskýjað í 1500 metra hæð. Í Síðumúla var ASA-gola, skyggni 45 km og 7/8 skýjað alls í 1500 metra hæð. Veðurskeyti barst þá ekki frá Stykkishólmi, en á Gufuskálum var NV-gola, súld, skyggni 15 km og alskýjað, þar af 6/8 í 100 til 200 metra hæð.

Klukkan 15 var veður orðið breytt í Síðumúla. Þá var þar suðvestan tvö vindstig (230/05), skúr, skyggni 35 km og alskýjað í 200 til 300 metra hæð. Í Stykkishólmi var þá VNV 3 vindstig (290/11), úrkoma í fjarlægð, skyggni 28 km og 7/8 skýjað í 200 til 300 metra hæð. Á Gufuskálum var VNV 4 vindstig (290/14), úrkoma í fjarlægð, skyggni 20 km og alskýjað, þar af 5/8 í 100 til 200 metra hæð.

Klukkan 18 komu loks skeйти frá Hjaltabakka og Þóroddsstöðum. Á Hjaltabakka var þá ASA eitt vindstig (110/02), rigning og alskýjað í 600 til 1000 metra hæð. Á Þóroddsstöðum var norðaustan gola (050/09), skúr, 15 km skyggni og alskýjað, þar af 4/8 í 300 til 600 metra hæð. Ekki var hægt að sjá þaðan, hvort fært væri til sjónflugs vestur yfir Laxárdalsheiði og talið ófært suður yfir Holtavörðuheiði. Í Síðumúla var suðvestan gola (230/09), 30 km skyggni, en sást í þokubakka, og alskýjað var í 100 til 200 metra hæð.

Í Stykkishólmi var vestan 4 vindstig (270/14), rigning, skyggni 4 km, alskýjað og þar af 4/8 í 50 til 100 metra hæð. Á Gufuskálum var VNV kaldi (290/17), súld og rigning, skyggni 12 km, og alskýjað, þar af 6/8 í um 100 til 200 metra hæð.

Klukkan 21 var veður að sjá ápekkt, en engin veðurskeyti bárust þá frá Húnabpingi né Borgarfirði. Í Stykkishólmi var vestan 4 vindstig (270/16), rigning, skyggni 4 km, alskýjað, og þar af 4/8 í 50 til 100 metra hæð. Á Gufuskálum var vestan 4 vindstig (270/16), rigning, skyggni 25 km, alskýjað og þar af 7/8 í 200 til 300 metra hæð.

Klukkan 24 var veðrið á Snæfellsnesi nær óbreytt. Í Stykkishólmi var vestan kaldi (270/18), rigning, skyggni 4 km, alskýjað og þar af 4/8 í 50 til 100 metra hæð. Á Gufuskálum var vestan stinningsgola, (270/14), rigning, skyggni 15 km, og alskýjað, þar af 4/8 í 300 til 600 metra hæð.

Af því, sem sagt hefur verið um veður frá einstökum stöðvum, er ljóst, að veður hefur mikið versnað til flugs um vestanvert landið frá því um hádegi til kvölds. Orsókin er sú, að lægðardragið, sem lá yfir landinu hefur færst norðar hægt og hægt, svo að vestan og norðvestan áttin færist norðar og austar, og henni fylgir úrkoma og lítil skýjahæð. Og það óvenjulega skeður, að úrkoman vex í lægðardraginu, þó að það grynnist. En loftþrýstingur hækkaði t.d. í Reykjavík um 9 mb á 12 klukkustundum, var 993.4 mb um hádegið, en 1002.6 mb á miðnætti. Á tímabilinu frá kl. 13 til 16 eru t.d. engin ský fyrir neðan 1200 fet, en kl. 17 versnar veðrið í bili og skýjahæð er þá aðeins 600 fet. Þó eru það aðeins 4/8, og næstu fjórar stundirnar eru lægstu ský milli 800 og 1100 fet. Til nánari glöggvunar fylgir hér með ljósrit af veðurathugunum fyrir Reykjavíkurflugvöll, teknum á klukkustundar fresti pennan dag. Einnig fylgja hér með ljósrit af veðurkortum fyrir Ísland á þriggja stunda fresti, frá hádegi til miðnættis. Á þeim sést, hvernig vindur mun hafa verið í lofti, og þar er að finna innritað veður frá athugunarstöðvunum.

Þar kemur vel fram, hvernig umrætt lægðardrag þokast norður eða norðaustur, og eins hvernig veður breytist frá einu korti til annars á stöðvunum. Í Síðumúla lækkar t.d. skýjahæðin úr 1500 metrum niður í 200 - 300 metra milli kl. 12 og 15, og kl. 18 er hún orðin aðeins 100 - 200 metrar.

Á norðanverðu Snæfellsnesi var veður allan daginn verra en svo, að hægt væri að kalla fært til flugs. En sérstaklega hefur þó versnað á tímabilinu frá klukkan 15 til 18, eins og vel kemur fram á skeytum frá einstökum stöðvum og áður er upp talið.

Reykjavík, 18. júní 1974.

Nefndin hefir undir höndum skýrslur nokkurra manna um veðurfar við Breiðafjörð b.e. allt frá Stykkishólmi að slysstað.

[REDACTED] flugvallareftirlitsmaður á Stykkishólmi segir m.a.: "Eg átti lítils háttar tal við einhvern flugmannanna og gat ekki skilið betur en að þeir mundu biða átekta. Fannst mér það að vonum, þar sem lágskýjað var, og skyggni slæmt, engin fjallasýn og heldur ekki inn yfir í Hvammsfjörð."

[REDACTED] kveðst hafa dvalið á flugvellinum eitthvað á aðra klukkustund og hafi flugúlit ekki verið neitt skárra þegar hann fór heim. Síðan segir [REDACTED] að það næsta, sem hann hafi orðið var við flugvélarnar var, að þær voru komnar á loft, stefndu til austurs og hurfu í sortann.

Nefndin hafði tel af [REDACTED] á Stykkishóimi, en hann er starfsmaður Vængja h.f. [REDACTED] ok flugmönnum til flugvallarins og ræddi við þá um veðrið m.a. [REDACTED] kveðst hafa ráðlagt flugmönnum að fara ekki vegna versnandi veðurs a staðnum. Samkvæmt upplýsingum [REDACTED] töldu flugmennirnir "hættulaust að kíkja á þetta". [REDACTED] hafði talstöð í bíl sínum og segir flugmennina hafa sagt sér, að skýjahæðin hafi verið um 300 fet. Síðan hlustaði [REDACTED] samtöl flugmannanna er þeir flugu inn Hvammsfjörð og að flughæðin hafi verið um 300 fet á þeirri leið. Þegar TF-JOI og TF-MLP voru við Búðardal segist [REDACTED] hafa heyrt flugmanninn á TF-JOI biðja þann, sem flaug TF-MLP að biða, par sem hann sé staddir. Segist þá flugmaðurinn á TF-JOI vera í 700 feta hæð. Taldí [REDACTED] að TF-JOI væri sloppinn yfir Laxárdalsheiði og slökkti á tæki sínu.

Nefndinni hefir borist skýrsla frá [REDACTED], sem staddir var að Borgum við Laxá á Skógaströnd.

[REDACTED] segir m.a. "Á sunnudagskvöldið um kl. 9, urðum við vör við flugvélaryðin í lofti, mjög nerri, svo ég fór út á hlað til að sjá hver þar færi, en við félagar höfum stöku sinnum flogið þarna vestur í góðum veðrum, og datt mér aðeins í hug að þarna væri einhver kunningi að koma í heimsókn, en þótti það þó mjög ótrúlegt í því mjög svo slæmt skyggni sem þarna var."

Segist [REDACTED] þá hafa sótt sjónauka sinn og séð að þarna var TF-JOI á ferð. [REDACTED] endar skýrslu sína með eftirfarandi orðum:

"Mjög lágskýjað var og slæmt skyggni, og ég hafði á orði við fólkis að ekki væri hann öfundsverður af kringumstæðunum, en sennilega væri betra skyggni í Búðardal og mundi hann sennilega vera á leið þangað, aðeins brugðið sér þarna yfir í leiðinni."

[REDACTED], Dölum, segir m.a. í skýrslu sinni, en [REDACTED] var sjónarvottur að slysinu.

"Staðurinn þar sem flugvélin kom til jarðar er í um það bil 200 metra hæð yfir sjó. (Vegurinn yfir Svínadal mest 220 m.y.s.) Eg áætla hæðarmismunum á þessum stað og þess, sem þokan náði niður í hlíðar hafi verið ca. 50 - 70 metrar. Mjög skammt fyrir innan þennan stað í dalnum náði þokan alveg niður í dalbotn (niður að á) og lokaði honum alveg. Þessu atriði veitti ég athygli strax og ég kom á slysstað. Þar sem þokan náði svo neðarlega í hlíðarnar var mjög skammt milli austur og vestur hlíðar undir þokunni."

Samkvæmt ofanskráðu ásamt öðrum athugunum nefndarinnar er það samdóma álit nefndarmanna að skilyrði til sjónflugs hafi alls ekki verið fyrir hendi á umræddu svæði þegar flugvélarnar voru á leið sinni til Reykjavíkur. Nefndin flaug með þyrlu Landhelgispæslunnar áleiðis að slysstað laust fyrir kl. 2300 þann 2. júní, en vegna mjög mikillar þoku og dimmviðris varð flugmaður þyrlunnar, að lenda nálægt Svignaskarði í Borgarfirði um kl. 2350.

#### 1.8. RADIÓ LEIÐSÖGUTAKI

King KX 150 Nav/Com (VHF).  
ARC 501 A ADF.

#### 1.9. FJARSKIPTI

Aðeins flugheimild frá Akureyri, eftir það var flogið sjónflug og höfðu flugvélarnar þrjár samband sín á milli.

#### 1.10. FLUGVÖLLUR OG ÚTBÚNADUR HANS

Óháð slysinu.

#### 1.11. FLUGRITI (FLIGHT RECORDER)

Enginn flugriti var í flugvélinni.

#### 1.12. FLAKID

Pann 2. júní klukkan 2259 flugu fulltrúi Loftferðaeftirlitsins, [REDACTED] og tveir úr Rannsóknarnefnd flugslysa, með þyrlu Landhelgispæslunnar TF-GNA áleiðis á slysstað. Vegna veðurs (þoku) varð þyrlan að lenda í Borgarfirði og flutti lögreglubifreið mennina á slysstað.

Þegar á slysstað var komið voru þar fyrir menn sem höfðu komið að, fljótlega eftir að slysið varð. Á meðal þeirra var bóninn [REDACTED]

Slysstaðurinn er um 10 - 15 metra austan við þjóðveginn, sem liggur í Svinadal í um 200 metra hæð yfir sjávarmáli.

Greinilegt var, að er flugvél rakkst í jörðina hafði hún verið í vinstri beygju og stefnt nokkuð mikið niður á við í beygjunni, hún hafði næstum beygt 180 gráður miðað við stefnuna inn dalinn.

Við skoðun á slysstað kom í ljós að tveir símalínustrengir höfðu slitnað um 15 metra frá staur, en flugvél hefur slitið þá, er hún féll til jarðar í beygju.

Eftir að flugvél sleit vírana hefur hún snert jörð í um 4 metra fjarlagð frá símalínunni og runnið áfram um 20 - 25 metra vegalengd þar til hún nam staðar, þar lá flakið mjög brunnið og brotið.

Fyrsta jarðrót eftir flugvélina var sem áður segir í um 4 metra fjarlægð frá símalínunni, það er eftir vinstra aðalhjól. Þetta jarðrót er mjög grunnt, en verður dýpra og eftir um 3 metra hefur hjólið og leggurinn brotnað af og kastast um 20 - 25 metra vegalengd og lá þar óbrunnið hægra megin við flakið.

Á svipuðum stað og farið eftir vinstra hjól endar, mátti sjá far eftir fram-hjólið og upprót, þar sem skrúfublöðin hafa skorið jarðveginn. Þar örliðið vinstra megin er samsíða upprót eftir vinstri væng og verksummerki eftir eld.

Jarðvegurinn á þessum stað er grasi vaxin urð. Um átta metra frá þeim stað, þar sem flugvélin fyrst snerti jörðu (í stefnu upprótsins), er stallur, en í hann hefur skrúfan og hreyfillinn stungist og var þar mikið jarðrót. Þar rétt hjá fannst um 30 cm bútur af öðru skrúfublaðinu.

Síðan hefur meginhluti flaksins haldið áfram og stöðvast í um 20 - 25 metra fjarlægð frá fyrstu jarðsnertingu.

Þar hefur eldur einnig komist í hægri eldsneytisgeymi flugvélarinnar, nánar tiltekið, báðir eldsneytisgeymar og stjórn- og farþegaklefar brunnið. Meginhluti flaksins samanstóð af skrokk, vængjum og hreyfli.

Stjórn- og farþegarýmið var mjög illa brunnið ásamt farangursgeymslu. Þar var ekkert að sjá annað en ösku og bráðna málmklumpa.

Hreyfillinn var að sjá óbrunninn og lá hann fyrir framan flakið. Skrúfan var brotin af og fannst hún undir botni farþegaklefans ásamt framhjóli.

Stélið og afturhluti skrokksins var lítið brunnið.

Vinstri vængur var mjög dældaður og rifinn á framkanti fyrir miðjum væng, þar sem hann hefur rótað upp mold og grjóti. Vængendinn var lítið skemmdur.

Hægri vængur var lítið skemmdur, nema hvað hann var bráðnaður þar sem eldur hafði komið upp í eldsneytisgeymi. Vængurinn var lítt skemmdur og ljós óbrotin. Þar voru fór eftir símastrengina.

Hægra aðalhjól var undir hægri væng, brunnið.

#### 1.13. ELDUR

Flugvélin brann við áreksturinn. Um 20 - 25 gallon af eldsneyti munu hafa verið á geymum flugvélarinnar.

Farþega-, flugmanna- og farangursrými svo og eldsneytisgeymar í vængjum brann.

#### 1.14. ATRIÐI VARDANDI BJÖRGUN

Fimm mínútum eftir að slysið varð komu menn á staðinn, síðan læknir og sjúkra-bifreið, en eldur var þá mikill í flakinu. Um eða eftir miðnætti komu svo á staðinn menn frá Loftferðaeftirlitini og Rannsóknarnefnd flugslysa, gerðu þar athuganir og komu þeim látnu til Reykjavíkur.

### 1.15. SKOÐUN OG RANNSÓKN

Það er skoðun nefndarmanna, að allir, sem í flugvélinni voru hafi verið spenntir í sæti, því að spennur af sætisólunum, sem fundust voru læstar, en ólarnar voru ekki lengur til.

Í vinstra framsæti var flugmaðurinn [REDACTED] og við hlið hans farbeginn [REDACTED] og í aftari sætum stúlkurnar tvær, sem voru farþegar frá Stykkishólmri.

Það sem var eftir af mælitækjum voru svo illa farin, að ekki var hægt að lesa á þau, nema hæðarmæli, hann sýndi um 900 fet. Allt annað í stjórnklefa var bráðið og brunnið.

Vængbörð (flaps) hafa verið uppi, en hjólf voru niðri, þar sem ekki er hægt að taka þau upp.

Skemmdir á skrúfublöðum og brot af skrúfublaði, sem lá fyrir aftan flakið, gáfu greinilega til kynna að hreyfillinn hafi verið í gangi og undir afli, er flugvél snerti jörðina.

Það móttí greinilega sjá að vinstra aðalhjól, sem fyrst snerti jörðu, hefur brotnað af við miðjan hjólhalegg og kastast áfram, þar til það stöðvaðist rétt aftan við hægri vængenda óbrunnið.

## 2. ÁLYKTANIR OG NIÐURSTÖÐUR

### 2.1. ÁLYKTANIR

Nefndin álitur, að flugmaðurinn hafi flogið mjög lágt austur með Skógaströnd vegna lágra skýja og slæms skyggnis. Þegar kom að Búðardal, mun skyggni hafa verið eithvað skárra til norðurs, en vindur var norðvestan og eitthvert skjól mun hafa verið af fjöllunum norðan Hvammsfjarðar. Flugmaðurinn mun hafa haft í hyggju að komast yfir Laxárdal til Hrútafjarðar og síðan, sem leið liggur yfir Holtavörðuheiði til Borgarfjarðar. Vegna veðurs mun flugmaðurinn hafa villst af leið og álið mynni Svínadals vera mynni Láxárdals.

Flugmaðurinn kvaðst sjá "gat", begar hann nálgast mynni Svínadals og bað flugmanninn á TF-MLP að bíða átekta, þar sem ekki muni vera svigrúm fyrir báðar flugvélarnar í dalnum.

Lágskýjað var í Svínadal og lá þokan niður á veginn innarlega í dalnum. All stórir snjóskaflar, fannir, eru í innanverðum austurhlíðum dalsins og telur nefndin ekki ólíklegt, að þar sem flugmaðurinn talar um, að hann sjái gat í gegnum þokuna, hafi þessar fannir villt honum sýn.

Nefndin telur, að þegar flugmaðurinn hafi átt að sig á því að þoka lokaði dalnum framundan hafi hann orðið að snúa strax við. Vegna lágra skýja í Svínadal var svigrúm mjög lítið, til þess að framkvæma 180 gráðu beygju. Hefir flugmaðurinn því þurft að halla flugvélinni mikið í beygjunni, en bað rýrir flugeiginleikana verulega. Um bað bil er beygjunni var að ljúka mun flugvélín hafa tapað hæð og flugmaðurinn ekki hafa haft fulla stjórn á henni til þess að forða árekstri við jörð.

### 2.2. NIÐURSTÖÐUR

#### a) Það sem kom í ljós

- I) Flugvélín TF-JOI var skrásett sem eign [REDACTED]. Skv. afriti af kaupsamningi, sem nefndinni hefir borist hafði eigendum flugvélarnar TF-JOI fjöldað í sex (6) og hafi flugmaðurinn [REDACTED] verið einn af nýju eigendum.
- II) Loftþæfnisskírteini TF-JOI nr. 223 var í gildi.
- III) Okkur var tjáð af eigendum flugvélarnar, að viðhaldsbækur flugvélarnar hafi verið geymdar um borð í flugvélinni ásamt öðru. Þær urðu eldinum að bráð.
- IV) Flugskírteini [REDACTED] var í gildi og hafði hann flogið þessari flugvél um 30 klukkustundir samkvæmt upplýsingum Loftferðaeftirlitsins.
- V) Reiknað er með að um 20 - 25 U.S. gallon af eldsneyti hafi verið á eldsneytisgeymum flugvélarnar, er slysið varð.

- VI) Greinileg merki benda til þess, að loftskrúfan hafi snert jörðu með miklum snúningshraða. Blöðin voru nokkuð rífin og höggvin á framkanti.
- VII) Ekki er vitað til, að flugmennirnir hafi kannað veður-úlit í nágrenni Stykkishólms, eða á leið til Reykjavíkur fyrir brottför.
- VIII) Sjónflugsveður mun ekki hafa verið fyrir hendi við innanverðan Breiðafjörð um það leyti er slysið varð.
- IX) Flugvélin var undir hámarks þunga og þundi miðja mun hafa verið innan leyfðra marka.
- X) Samkvæmt rannsókn Rannsóknarstofu í lyfjafræði var alkóhól ekki í mælanlegu magni í blóði eða þvagi hins látna flugmanns.
- XI) Ekki er hægt að segja um hvaða kort eða flugleiðsögugögn hafi verið notuð af flugmanninum, þar sem allt var brunnið.

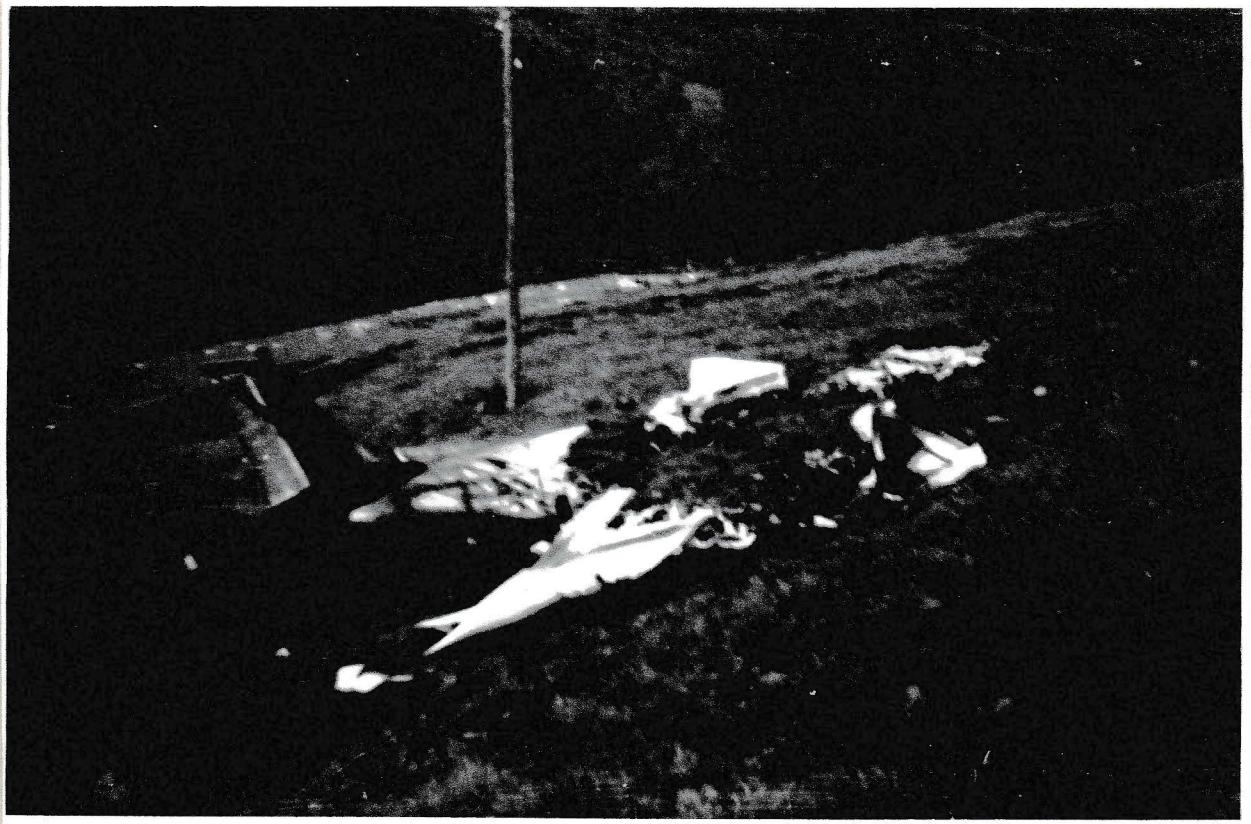
b) Orsök eða líkleg orsök slyssins

Nefndin telur orsök eða líklega orsök slyssins vera þá að flugmaðurinn villtist af réttri leið í ófærum sjónflugsskilyrðum. Vegna þrengsla og veðurskilyrða misheppnaðist flugmanninum að snúa við í dalnum.

### 3. UPPÁSTUNGUR NEFNDARINNAR

#### 3.1.

Nefndin ítrekar fyrri uppástungur sínar varðandi fyrirbyggjandi ráðstafanir gegn endurteknum flugslysum svipaðra ástæðna, og mælist eindregið til þess að hæstvirk ráðuneyti kanni til hlítar hvort ekki sé hægt að koma þeim í framkvæmd.



1. Flugvélarflakið eftir árkesturinn.



2. Mynd tekin til suðurs, sýnir jarðrót.



3. Mynd tekin til norðurs, inn Svínadal. (Séð yfir austurhlíðar dalsins).



4. Séð suður úr Svínadal.