

Mánudaginn 24. nóvember 1952.

Nr. 128/1951. **Ákærvaldið** (Bergur Jónsson hdl.)

gegn

Guðmundi Sívertsen (Einar B. Guðmundsson),

Árna Magnúsi Guðmundssyni (Einar Arnórsson)

og

Arnóri Kristjáni Hjálmarssyni

(Kristján Guðlaugsson).

Setudómari próf. Ólafur Lárusson

í stað hrd. Jóns Ásbjörnssonar.

Brot gegn 4. mgr. 42. gr. laga nr. 32/1929 og 219. gr. laga nr. 19/1940.

Dómur Hæstaréttar.

Hinir ákærðu eru allir sóttir til sakar fyrir brot á ákvæðum laga um loftferðir nr. 32/1929, „sbr. flugsamgöngureglur samkvæmt þeim“. Þá eru hinir ákærðu Guðmundur Sívertsen og Árni Magnús Guðmundsson einnig ákærðir fyrir brot á ákvæðum XXIII. kafla alm. hegningarlaga nr. 19/1940, en ekki tekur ákæran til XVIII. kafla sömu laga.

Að því er varðar ákæru fyrir brot á öðrum flugsamgöngureglum en þeim, sem felast í lögum nr. 32/1929 sjálfum, þá er hvorki greint í málshöfðunarskipun dómsmálaráðuneytisins né í málshöfðunartilkynningu eða stefnu héraðsdómara, við hvaða reglur þar sé átt. Er ákæran að þessu leyti svo óákveðin, að ekki kemur til athugunar, hvort ákærðu kunni að hafa gerzt sekir um brot á einhverjum slíkum reglum.

Ákærði Guðmundur Sívertsen var flugleiðsögumaður í flugvélinni Geysi hingað til lands hinn 14. september 1950. Sannað þykir af prófum málsins, að mistök hans um staðarákvarðanir, sem lýst er í héraðsdómi, hafi verið meginorsök þess, að flugvélinni var stýrt af réttri leið með þeim afleiðingum, að hún fórst á Vatnajökli. Hlutu tveir af áhöfn flugvélarinnar allmikil meiðsl í flugslysi þessu, svo sem nánar greinir í hinum áfrýjaða dómi. Varðar brot ákærða Guðmundar við 4. mgr. 42. gr. laga nr. 32/1929 og 219. gr. laga nr. 19/1940, og þykir refsing hans hæfilega ákveðin varðhald 4 mánuði.

Svo ber og að staðfesta ákvæði héraðsdóms um sviptingu atvinnuréttinda, að því er hann varðar.

Ákærði Árni Magnús Guðmundsson var flugstjóri flugvélarinnar í þessari ferð hennar. Telja verður, eins og í héraðsdómi greinir, að honum hafi borið að fylgjast betur en hann gerði með staðsetningum og leiðarreikningi flugvélarinnar og fullvissa sig um, eftir að flugvélin tók að nálgast landið, að hún væri örugglega ofar öllum fjöllum. Með því að gæta ekki skyldu sinnar um þetta hefur hann orðið samvaldur að slysinu. Varðar brot hans við 4. mgr. 42. gr. laga nr. 32/1929 og 219. gr. laga nr. 19/1940. Þykir refsing hans hæfilega ákveðin 4000 króna sekt til ríkissjóðs, og komi varðhald 25 daga í stað sektarinnar, ef hún verður ekki greidd innan 4 vikna frá birtingu dóms þessa.

Ákærði Arnór Kristján Hjálmarsson var flugumferðarstjóri á Reykjavíkurflogvelli, þegar slysið varð. Samkvæmt fyrirmælum um framkvæmd starfa hans bar honum að vísu að leggja fyrir flugvélinu Geysi að hækka flug sitt, fyrr en hann gerði. En þar sem hann gat ekki vænzt þess, að flugvélin væri komin eins langt af rétttri leið og raun varð á, þykir ekki vera svo náð orsakasamband milli þessarar vangæzlu hans og ófara flugvélarinnar, að honum verði að lögum gefin sök á slysinu. Og með því að framangreind vangæzla hans varðar ekki við nein ákvæði laga nr. 32/1929 og hann er ekki saksóttur fyrir brot í opinberu starfi, þá ber að staðfesta ákvæði héraðsdóms um sýknu hans.

Ákvæði héraðsdóms um greiðslu sakarkostnaðar í héraði eiga að vera óröskuð.

Ákærðu Guðmundur Sívertsen og Árni Magnús Guðmundsson greiði hvor um sig málflutningslaun skipaðs verjanda síns í Hæstarétti, kr. 3000.00.

Málflutningslaun skipaðs verjanda ákærða Arnórs Kristjáns Hjálmarssonar fyrir Hæstarétti, kr. 3000.00, greiðist úr ríkissjóði.

Annan áfrýjunarkostnað sakarinnar, þar með talin málflutningslaun skipaðs sækjanda í Hæstarétti, kr. 4000.00, greiði ríkissjóður að $\frac{1}{3}$ hluta og ákærðu Guðmundur Sívertsen og Árni Magnús Guðmundsson að $\frac{1}{3}$ hluta hvor.

Dómsorð:

Ákærði Arnór Kristján Hjálmarsson á að vera sýkn í máli þessu.

Ákærði Guðmundur Sívertsen sæti varðhaldi 4 mánuði. Staðfest er ákvæði héraðsdóms um réttindasviptingu hans.

Ákærði Árni Magnús Guðmundsson greiði kr. 4000.00 sekt í ríkissjóð, og komi varðhald 25 daga í stað sektarinnar, ef hún verður ekki greidd innan 4 vikna frá birtingu dóms þessa.

Ákvæði héraðsdóms um greiðslu sakarkostnaðar í héraði staðfestast.

Ákærði Guðmundur Sívertsen greiði málflutningslaun skipaðs verjanda síns í Hæstarétti, Einars B. Guðmundssonar hæstaréttarlögmanns, kr. 3000.00.

Ákærði Árni Magnús Guðmundsson greiði málflutningslaun skipaðs verjanda síns í Hæstarétti, Einars Arnórssonar hæstaréttarlögmanns, kr. 3000.00.

Málflutningslaun skipaðs verjanda ákærða Arnórs Kristjáns Hjálmarssonar í Hæstarétti, Kristjáns Guðlaugssonar hæstaréttarlögmanns, kr. 3000.00, greiðist úr ríkissjóði.

Allan annan áfrýjunarkostnað sakarinnar, þar með talin málflutningslaun skipaðs sækjanda fyrir Hæstarétti, Bergs Jónssonar héraðsdómslögmanns, kr. 4000.00, greiði ríkissjóður að $\frac{1}{3}$ hluta og ákærðu Guðmundur Sívertsen og Árni Magnús Guðmundsson að $\frac{1}{3}$ hluta hvor.

Dóminum ber að fullnægja með aðför að lögum.

Dómur aukaréttar Reykjavíkur 16. júní 1951.

Ár 1951, laugardaginn 16. júní, var í aukarétti Reykjavíkur, sem haldinn var í skrifstofu réttarins af Valdimar Stefánssyni sakadómara, kveðinn upp dómur í málinu nr. 2265—2267/1951: Ákæruvaldið gegn Árna Magnúsi

Guðmundssyni, Guðmundi Sívertsen og Arnóri Kristjáni Hjálmarssyni, sem tekið var til dóms sama dag.

Mál þetta er af ákærvaldsins hálfu höfðað gegn Árna Magnúsi Guðmundssyni flugstjóra, Hofteigi 23, og Guðmundi Sívertsen flugleiðsögumanni, Marbakka á Seltjarnarnesi, fyrir brot gegn lögum nr. 32 14. júní 1929 um loftferðir, sbr. flugsamgöngureglur samkvæmt þeim, og fyrir brot gegn XXIII. kafla almennra hegningarlaga nr. 19 12. febrúar 1940, allt jafnframt með hliðsjón af VII. kafla hegningarlaganna, svo og gegn Arnóri Kristjáni Hjálmarssyni, flugumferðarstjóra á Reykjavíkurflugvelli, fyrir brot gegn lögum nr. 32 14. júní 1929 um loftferðir, sbr. flugsamgöngureglur samkvæmt þeim, sbr. jafnframt VII. kafla hegningarlaganna.

Ákærði Árni Magnús Guðmundsson er kominn yfir lögaldur sakamanna, fæddur 9. ágúst 1916 á Ísafirði, og hefur, svo kunnugt sé, sætt þessum kærnum og refsingum:

1946 10/10 Kærður fyrir meint áfengis- og bifreiðalagabrot. Fellt niður með bréfi dómsmálaráðuneytisins.

1948 28/2 Sátt: 700 króna sekt fyrir brot gegn 2. mgr. 106. gr. hegningarlaganna og 78. gr. sbr. 96. gr. lögreglusamþykktar Reykjavíkur.

Ákærði Guðmundur Sívertsen er kominn yfir lögaldur sakamanna, fæddur 21. febrúar 1919 í Reykjavík, og hefur, svo kunnugt sé, sætt þessum kærnum og refsingum:

1940 29/4 Áminning fyrir illyrði við lögregluna.

1941 23/9 Sátt: 25 króna sekt fyrir ölvun á almannafæri.

1949 17/7 Dómur: 10 daga varðhald og sviptur réttindum til að öðlast ökuleyfi í 6 mánuði fyrir ölvun við akstur bifreiðar og akstur án réttinda.

Ákærði Arnór Kristján Hjálmarsson er kominn yfir lögaldur sakamanna, fæddur 30. marz 1922 í Reykjavík, og hefur, svo kunnugt sé, sætt þessum kærnum og refsingum:

1936 24/11 Áminning fyrir akstur á ljóslausu reiðhjóli.

1942 29/1 Sátt: 100 króna sekt fyrir brot gegn 1. mgr. 22. gr. bifreiðalaganna nr. 23/1941.

1947 6/6 Sátt: 50 króna sekt fyrir óleyfilegt bifreiðarstæði.

Að kvöldi fimmtudagsins 14. september síðastliðins fórst flugvélin TF-RVC Geysir, eign Loftleiða h/f hér í bæ, á Vatnajökli á leið með farm frá Luxemburg til New York með fyrirhugaðri viðkomu í Reykjavík. Farþegar voru engir, en áhöfn flugvélarinnar var þessi:

1. Flugstjóri ákærði Árni Magnús Guðmundsson.

2. Aðstoðarflugmaður Dagfinnur Stefánsson, Eskihlíð 12, fæddur 22. nóvember 1925.

3. Flugleiðsögumaður ákærði Guðmundur Sívertsen.

4. Loftskýtamaður Bolli Gunnarsson, Flókagötu 6, fæddur 1. júlí 1918.

5. Vélamaður Einar Runólfsson, Veltusundi 1, fæddur 13. apríl 1927.

6. Flugþerna Ingigerður Karlsdóttir, Bárugötu 35, fædd 21. júní 1927.

Í slysinu varð áhöfnin eftir atvikum fyrir furðulitlum meiðslum og

verður vikið nánar að þeim síðar. Flugvélin var af Skymastergerð, fjögurra hreyfla, hámarkstala þeirra, sem hafa mátti innanborðs, þar með talin áhöfn, var 53, smíðuð var hún í Bandaríkjunum Norður-Ameríku árið 1946, en keypt hingað til lands 1948. Síðan var hún notuð til farþega- og vöruflutninga fyrir Loftleiðir h/f, en einnig leigð ýmsum öðrum flugfélögum um lengri eða skemmri tíma, og í hinni síðustu ferð hennar hafði bandaríska flugfélagið Seaboard & Western hana á leigu. Þegar flugvélin fór í ferð þessa, var hún í lögmatu ástandi og áhöfnin með tilskildum atvinnuréttindum.

Lagt var af stað af Reykjavíkurlugvelli aðfaranótt 14. september kl. 3 og flogið til London með farþega. Þaðan var flogið til Luxemburg, og annaðist Seaboard & Western afgreiðslu flugvélarinnar þar. Þar voru sæti losuð úr vélinni og tekinn í hana farmur, sem var eign ýmissa erlendra aðila, en hann var einkum samkvæmt upplýsingum Loftleiða h/f vefnaðarvara, leðurvörur, úr og klukkur, postulínsvörur, ýmiss konar einkavarningur ferðamanna, vélahlutar, 18 lifandi hundar, gervisteinar, myndavélar, ilmvötn, vírar, ýmsar efnisvörur og eitt lík. Alls var farmurinn um 12 þúsund ensk pund að þyngd.

Í upphafi váttrygðu Loftleiðir h/f flugvélinna fyrir 230 þúsund Bandaríkjadollara, en um áramótin 1949—1950 var tryggingin lækkuð í 200 þúsund Bandaríkjadollara, og fyrir það fé var hún váttrygð, þegar hún fórst. Í síðustu ferð flugvélarinnar hafði hún nægilegt eldsneyti, og eigi hefur það fram komið, að nein tæki hennar, mælitæki eða annað, hafi bilað í ferðinni fram að slysi.

Aðfaranótt 13. september var ákærði Árni Magnús á Ísafirði hjá foreldrum sínum og kveðst hafa sofið þar eðlilegan svefn. Um hádegi hins 13. fékk hann símskeyti frá Loftleiðum h/f um, að hann ætti á næsta miðnætti að leggja af stað af Reykjavíkurlugvelli til Ameríku. Um fjögurleytið þenna dag kom hann til Reykjavíkur sem farþegi í flugvél.

Um kvöldið varð sú breyting á áætluninni, að ákærði skyldi fljúga Geysi um nóttina héðan til Luxemburg og hingað aftur, og þegar hann lagði af stað í ferð þessa, hafði hann ekkert sofið frá því nóttina áður. Á heimleiðinni virðist hann hafa blundað lítið eitt, en að öðru leyti neytti hann ekki svefns frá því að morgni 13. september og fram að slysi.

Ákærði Guðmundur kveðst hafa sofið eðlilegum svefni aðfaranótt 13. september. Að kvöldi þess dags lá hann fyrir í tvær til þrjár klukkustundir, en eftir það neytti hann ekki svefns fram að slysi.

Ferðin til Luxemburg gekk vel og var komið þangað um hádegi. Þar mataðist áhöfnin og beið síðan þar til lokið var að láta farminn í flugvélinna. Viðgerð fór þar eigi fram á vélinni né neinum tækjum í henni, þar sem hennar virtist engin þörf. Í Luxemburg er eigi veðurstofa, og fékk flugvélin ekkert veðurkort þar, en veðurlýsing var fengin frá Brüssel, aðallega um vinda og skýjamagn á ýmsum hlutum flugleiðarinnar heim, svo og vindaspá, sem ákærði Guðmundur segir að hafi reynzt röng að mestu leyti, og hafi gefið tækifæri til að samþröfa það á fyrri hluta leiðarinnar.

Kl. 16.30 lagði flugvélin af stað frá Luxemburg áleiðis til Reykjavíkur, og var áætlaður komutími þangað kl. 1 næstu nótt. Flogið var yfir Amsterdam og síðan norður yfir endilangan Norðursjó, og voru góð flugskilyrði á þeirri leið. Ákærði Árni Magnús var við stjórn flugvélarinnar á byrjun heimferðarinnar eða í á að gizka $1\frac{1}{2}$ klukkustund, en þá tók aðstoðarflugmaðurinn við stjórninni og hafði hana á hendi þar til á að gizka hálfri klukkustund fyrir slysið, að ákærði tók við henni aftur. Þegar aðstoðarflugmaðurinn tók við stjórninni, lagðist ákærði Árni Magnús til hvíldar og sofnaði aðeins. Hann vissi aðeins af því, þegar flogið var yfir North Ronaldsey, og sá vitann þar. Hann lagðist þá aftur til hvíldar, en fór á fætur, þegar flugvélin átti að vera yfir Færeyjum, og eftir það tók hann enga hvíld fram að slysinu.

Allt virðist hafa verið með felldu um stefnu flugvélarinnar til North Ronaldsey, og öruggt má telja, að yfir þá ey hafi verið flogið eða hinar nálægustu eyjar, sbr. síðar. Yfir Norðursjónum gerði ákærði Guðmundur staðarákvörðun með consol, og var hún í samræmi við hina áætluðu flugleið. Skilyrði til staðarákvarðana með consol voru að sögn ákærða Guðmundar sémileg framan af, en versnuðu, eftir því sem norðar dró. Ekki man þessi ákærði, hvar á leiðinni skilyrðin til mælinga með þessum tækjum urðu svo slæm, að tækjanna urðu engin not, og eigi man hann, hvort þetta var, áður en talið var, að farið væri framhjá Færeyjum eða ekki, en hann fullyrðir, að það hafi verið löngu fyrir slysið. Á leiðinni norður yfir Norðursjóinn notaði ákærði Guðmundur radióhæðarmælinn og loftþyngdarhæðarmælinn, sem báðir voru stilltir á standard þrýsting, til samanburðar, en með því má reikna út driftina. Þann útreikning segir hann hafa reynzt skakkan að nokkru leyti, og telur hann það hafa stafað af skekkju annars hvors hæðarmælisins, en eigi veit hann hvors. Hafði hann orðið var þessa sama fyrirbæris á flugi áður, en hann telur það oftast standa yfir einungis skamma stund og lagast svo af sjálfu sér. Í þetta sinn segir hann skekkjuna hafa verið um 5° , en eigi man hann, hvort hann bar mælana af þessu tilefni saman við mælana hjá flugmönnum. Á leiðinni frá Færeyjum til Íslands notaði hann þessa sömu mæla til driftarákvörðunar, en treysti þeim ekki vegna þeirrar skekkju, sem hann hafði orðið var við yfir Norðursjónum.

Á leiðinni til North Ronaldsey voru lorantæki flugvélarinnar eigi notuð, og sextantmiðanir engar gerðar á allri heimleiðinni.

Kl. 17.38 eða fáeinum mínútum eftir að vélin var yfir Amsterdam sendi loftskeytamaðurinn að beiðni ákærða Árna Magnúsar skeyti til flugstöðvarinnar í Prestwick og óskaði eftir áætluð veðurstofunna þar um hnattstöðu lægðarmiðju suðaustur af Íslandi kl. 18.00. Sjö mínútum síðar barst flugvélinni svar við þessu skeyti frá Prestwick, og segir þar, að lægðarmiðjan kl. 18.00 sé $61.00\text{ N } 10.00\text{ W}$. Þetta skeyti fékk loftskeytamaðurinn ákærða Árna Magnúsi, sem strax fékk ákærða Guðmundi það, og athuguðu þeir það í sameiningu. Eru loftskeytamaðurinn og ákærði Árni Magnús á einu máli um þetta og muna það gjörlla. Ákærði Guðmundur kvaðst í upphafi eigi minnast þessa, en síðar kvað hann sig ráma

í þetta og sé þessi gangur málanna í samræmi við starfsvenjur í flugvélinni.

Við North Ronaldsey var breytt um stefnu og skyldi stefnt á Færeyjar. Á þeirri leið var loraninn ekki notaður, en nokkrum radiómiðunum kveðst ákærði Guðmundur hafa náð. Voru það miðanir frá nálægum annars flokks stöðvum svo sem North Ronaldsey, Butt of Lewis og Suleskerry. Eigi kveðst hann vera viss um driftina milli North Ronaldsey og Færeyja, en driftarútreikningur hans byggðist aðallega á staðarákvörðun hans við North Ronaldsey og radiómiðunum, sem hann tók á þessari leið. Eigi segir hann vinda á þessum stöðum hafa verið mjög sterka og eigi man hann, hværrar áttar þeir voru.

Á þessum stöðum kveðst aðstoðarflugmaðurinn hafa tekið miðanir á vita á Hjaltlandseyjum og Orkneyjum og hafi þær reynzt skýrar og góðar, en eigi hafði hann neina samvinnu við ákærða Guðmund um miðanir þessar né skýrði honum frá þeim. Hins vegar fékk ákærði Guðmundur flugmönnum við og við miða með upplýsingum um stefnuna, vind o. fl.

Þegar komið var norður um Færeyjar, var orðið dimmt, en suður af þeim kl. 20.30 kveðst ákærði Guðmundur hafa náð staðarákvörðun eftir einni radiómiðun og einum vita, sem merkt er B á kortinu, lögregluréttarskjali nr. 9, og var hnattstaðan þá samkvæmt álitum hans 60° 05' N og 03° 48' W.

Enginn af áhöfn flugvélarinnar sá Færeyjar, en þegar ákærði Árni Magnús taldi, að komið væri norður að Færeyjum, leit hann eitt sinn út um gluggann hægra megin í stjórnklefanum og sá þá skáhallt niður undan til hægri ljós, sem virtist haga sér þannig, að það væri frá snúningsvita. Ljós þetta sá hann mjög skamma stund og ekki svo greinilega, að hann þori að fullyrða, að það hafi verið frá vita, en hann áleit strax, að svo væri, og hefur álitíð síðan. Hann sagði ákærða Guðmundi strax frá ljósi þessu og að það mundi vera frá vita, og benti ákærði Guðmundur þá á kortinu á vita á suðvesturhluta Færeyja. Fékk ákærði Árni Magnús þá strax þá hugmynd, að þetta hefði verið ljós frá vitanum á Myggenes.

Kl. 21.30 gerði ákærði Guðmundur staðarákvörðun með loranmiðun, og er sá staður merktur A í lögregluréttarskjali nr. 9 og er 62° 44' N og 09° 42' W. Í skeyti frá flugvélinni kl. 22.00 skeikar örlitlu um þessa staðarákvörðun, og er hún þar talin 62° 38' N og 09° 30' W. Samkvæmt þessu áætlaði ákærði Guðmundur komutímann til Vestmannaeyja kl. 22.50.

Eftir þessa staðarákvörðun gerði ákærði Guðmundur tilraunir til staðarákvarðana með því að nota loranstöðina I L 5 og radióvitann í Vestmannaeyjum, og virtust honum þær styðja það, að vélin væri á rétttri leið. Sýndi radiókomþásnalin Vestmannaeyjar því sem næst beint framundan, en nálin flókti jafnt til beggja hliða, miðað við stefnu vélarinnar, og staðnæmdist öðru hverju á stefnu hennar. Hann reyndi að miða radióvitann á Vestra-Horni, en án árangurs. Ekki reyndi hann að miða útvarpsstöðina í Reykjavík með radiókomþásnum. Á síðari hluta leiðarinnar var ákærði stöðugt við starf sitt og að reyna að ná miðunum, en bæði hann og ákærði Árni Magnús voru nokkuð öruggir um leiðina vegna miðan-

anna frá radióvitenum í Vestmannaeyjum. Radióhæðarmælirinn var alltaf í gangi og leit ákærði Guðmundur á hann öðru hverju og gaf hann ekki til kynna, að flugvélin væri á öðrum slóðum en hann bjóst við. Lítilli stundu fyrir slysið hafði hann gert staðarákvörðun, sem kom heim við stöð I L 5 og radióvitann í Vestmannaeyjum, en flughraðinn, miðað við jörð, var þá að hans áliti orðinn grunsamlega lítill. Þessa staðarákvörðun hafði hann fengið loftskeytamanninum í hendur, og var loftskeytamaðurinn að undirbúa sendingu hennar, þegar slysið varð. Er óvíst, hver staðarákvörðun þessi var, en ákærði taldi hana sýna, að flugvélin væri yfir hafi á áætlaðri leið hennar eða því sem næst. Samkvæmt staðarákvörðunum sínum gaf ákærði Guðmundur flugmönnum upp skriflega, í hvaða stefnu skyldi fljúga, og voru miðarnir með stefnuákvörðunum festir með klemmu til vinstri við flugmannssætið. Þegar ákærði Árni Magnús tók við stjórn flugvélarinnar af aðstoðarflugmanninum skömmu fyrir slysið, sá hann á miðanum, að stefnan skyldi vera 313° , og var þeirri stefnu haldið eftir það, en eigi man hann, hver stefnan var næst á undan. Ákærði Guðmundur skýrði honum frá því, að hraðinn, miðað við jörð, hefði minnkað, en hann taldi komutímann til Vestmannaeyja mundu verða mjög svipaðan og áætlað hafði verið. Þegar ákærði Árni Magnús tók við stýrinu, hafði nýlega verið flogið inn í ský, og eftir það var flogið í skýjum fram að slysi. Ísing á vængi var aðeins byrjuð, þegar hann tók við stýri, og jókst jafnt og þétt eftir það, og einmitt í því er slysið varð, voru aðstoðarflugmaðurinn og vélamaðurinn að setja ísvarnartækin í gang að fyrirlagi hans. Loft var nokkuð ókyrrt og sérstaklega mikið upp- og niðurstreymi á víxl. Skömmu eftir að talið var, að flogið hefði verið framhjá Færeyjum, reyndi hann að hlusta á útvarpsstöðina í Reykjavík og taka miðanir af henni og Vestmannaeyjavitanum, og hélt hann þessum tilraunum áfram fram að slysi, án þess að þær bæru neinn jákvæðan árangur. Öðru hvoru heyrði hann þó mjög óljóst til útvarpsstöðvarinnar í Reykjavík, en styrkleikinn var aldrei nægur til að halda radiókompásnálinni stöðugri. Samt virtist hún öðru hverju sýna stöðina framundan. Annar radiókompásinn var stilltur á Vestmannaeyjavitann, og mátti öðru hvoru aðeins greina kallmerki hans. Álitur ákærði Árni Magnús, að mikil úrkoma í lofti (static) hafi valdið því, að radiókompásarnir sýndu ekki gleggri merki. Radióhæðarmælirinn var hjá ákærða Guðmundi, og gat flugmaður séð hann úr sæti sínu með því að líta aftur fyrir sig. Ákærði Árni Magnús vissi, að mælirinn var í gangi í ferðinni, en eigi minnst hann þess að hafa gefið honum gætur, eftir að hann settist við stýri. Flugvélinni var flogið samkvæmt standardhæðarmælasetningu (29.92) í átta þúsund feta hæð, en þegar slysið varð, sýndi sá hæðarmælir 7500—7600 feta hæð, og mun sú lækkun aðallega hafa stafað af ísingu. Vegna ísingarinnar hafði ákærði Árni Magnús skömmu fyrir slysið aukið við afl hreyflanna og stillt blöndunga þeirra á sterka blöndu (auto rich). Frá því hann settist við stýri næst fyrir slysið, sá hann hvorki haf, land né himin, fyrr en slysið varð. Snjókoman smájókst, og síðustu mínúturnar var blindhríð, svo ákærði gat ekki greint jökulbreiðuna. Eigi telur hann þetta veður hafa komið

sér á óvart á réttri leið flugvélarinnar til Vestmannaeyja, því að hann hafði áður í norðaustanátt tekið eftir því, að skýja- og snjókomubelti lægi til suðvesturs frá Austfjörðum.

Síðustu stundirnar fyrir slysið voru allir karlmennirnir í flugvélinni í stjórnklefanum, en flugþernan lá í hvilunni í klefa rétt aftan við stjórnklefann. Úti var norðaustan stórhrið og náttmyrkur og hlóðst ísing á vélina. Ekkert sást fram fyrir flugvélin. Vissi svo áhöfnin ekki fyrr til en flugvélin skall á jökulbreiðuna. Má telja víst, að vinstri vængurinn hafi fyrst rekizt í, og brotnaði hann af, vélin kastaðist áfram og stöðvaðist á hvolfi um 150 metra frá vængnum, og hafði bolurinn brotnað aftan við stjórnklefann og lá fremsti hlutinn á hliðinni. Karlmennirnir komust allir út um glugga á stjórnklefanum, og var flugþernunni hjálpað út um gat, sem brotnað hafði á flugvélin. Hreyflar flugvélarinnar brotnuðu allir, stýri ónýttust, bolurinn rifnaði og brotnaði, og virðist flugvélin hafa geryðilagzt. Nokkuð af farminum hentist úr vélinni á við og dreif út í snjóinn, en meiri hluti hans mun þó hafa verið eftir í flakinu. Áhöfn flugvélarinnar bjó nú um sig í flakinu, sem bezt hún gat, og dvaldi á slystaðnum næstu sjö daga. Matur var mjög litill, en til skjóls var gripið til vefnaðarvöru úr farminum. Í slysinu eyðilögðust aðalloftskeytataki flugvélarinnar, en mjög erfitt var að komast að loftskeytataki því, sem í flugvélinni var og nota skyldi í neyðartilfellum. Mánudagsmorguninn 18. september tókst þó að ná því, og heyrðust þann dag skeyti frá áhöfn flugvélarinnar. Var það varðskipið Ægir, sem lá fyrir austan land, sem fyrstur heyrði skeytin. Strax og kunnugt varð, að flugvélinni hefði hlekkzt á, voru gerðar mjög viðtækar leitarráðstafanir bæði á landi, sjó og í lofti, og var þeim haldið áfram, og á mánudaginn 18. september sást flak flugvélarinnar úr flugvélinni Vestfirðingi. Var þann dag kastað vistum, klæðnaði og fleiri nauðsynjum niður til áhafnarinnar. Áformað var að bjarga áhöfninni með amerískri björgunarflugvél á skiðum, og lenti hún hjá flakinu síðdegis næsta dag. Henni tókst eigi að hefja sig til flugs af jöklinum og varð þar innlyksa. Miðvikudaginn 20. september kom björgunarleiðangur frá Akureyri að flakinu, og fylgdi hann áhöfnum Geysis og björgunarflugvélarinnar niður af jöklinum. Fimmtudagsmorguninn 21. september voru áhafnirnar sóttar í tveimur flugvélum á sandana norðan jökulsins og fluttar til Reykjavíkur, og komu þær á flugvöllinn hér þann dag um kl. 11 árdegis. Með björgunarflugvélinni fór austur á jökul Sigurður Jónsson, skrifstofustjóri flugmálastjóra, og kom aftur hinn 21. september með áhöfnum flugvélanna.

Í slysinu hlaut áhöfn flugvélarinnar meiðsli, svo sem nú verður rakið: Ákærði Árni Magnús skaddaðist á nefi, hlaut skakkt og sárt nef, marbletti á nefi og undir báðum augum. Tvær gerfitennur í efra gómi brotnuðu. Meiðsli þessi munu brátt hafa batnað.

Aðstoðarflugmaðurinn og flugþernan hlutu mest meiðsli áhafnarinnar, og hefur dr. med. Snorri Hallgrímsson gefið vottorð um þau. Við slysið mun aðstoðarflugmaðurinn, Dagfinnur Stefánsson, hafa fengið mikið högg á andlitnið, og við það klofnaði efri vörin hægra megin upp að nös og

hægri nefvængur skaddaðist, og álitur hann sig hafa verið meðvitundarlausan í tvo sólarhringa á eftir. Hægra efra augnalok varð máttlaust og hékk niður, svo aðstoðarflugmaðurinn sá ekki með auganu fyrst í stað. Röntgenmyndir af andlitsbeinum sýndu brot á efri kjálka hægra megin og blæðingu inn í kjálkaholu.

Hinn 8. desember s.l. upplýsti aðstoðarflugmaðurinn í læknisskoðun, að hann hefði ekki önnur óþægindi en nokkurn dofa hægra megin í efri vör og öðru hvoru sársaukastingi framan til í hægri efri kjálka og að þessa stingi legði fram í framtennur hægra megin. Við skoðun þann dag kom í ljós máttleysi í hægra augnaloki, þannig að eigi var unnt að opna augað nema vel til hálf. Þegar lítið var beint fram, opnaðist augað það mikið, að um það bil $\frac{3}{4}$ sjáaldursins sáust. Hægra megin á efri vör var ör frá nös og niður á vararauðuna. Í örinu var áberandi samdráttur, sem orsakaði áberandi vik í vararauðuna. Hægri nefvængur var lítið eitt aflagaður af örum og færður lítið eitt út á við. Tilfinninga- og snertiskyn var minnkað í efri vörinni hægra megin við örið, út undir munnvik. Telur lækirinn þörf á frekari skurðaðgerð á efri vörinni til þess að bæta útlitið.

Úlfar lækir Þórðarson skoðaði flugþernuna Ingigerði Karlsdóttur eftir komu hennar til Reykjavíkur af jöklinum. Hafði hún þá skrámur og mar á báðum framhandleggjum, stór mör í vöðvum á báðum kálfum, brák á brjóstbeini og fyrsta og öðru rífi vinstra megin, en aðalmeiðslin voru þó brot á áttunda og níunda hryggjarlið. Auk þess taldi lækirinn hana sennilega hafa fengið vægan heilahristing við slysið. Fyrstu dagana eftir slysið kenndi hún mikils sársauka og gat ekki rétt úr sér. Eftir heimkomuna lá hún rúmföst í mánaðartíma. Hinn 8. desember segir dr. med. Snorri Hallgrímsson svo í vottorði um hana, að þrautir í bringu og öxl hafi horfið eftir nokkurn tíma, en hún hafi haft verk í mjóbaki allt frá slysinu. Þessi óþægindi hafi þó farið allverulega minnkandi síðustu vikurnar, en vegna þeirra hafi hún þó eigi treyst sér til vinnu fram að þessum tíma.

Við skoðun þenna dag fannst ekkert athugavert nema við hrygginn. Áberandi útsveigja á svæðinu frá miðju brjóstbaki og niður fyrir mitt mjóbak. Hryggurinn áberandi stirður og sársauki við hreyfingar, en engin bein eymsli við þrýsting eða bang.

Loftskeytamaðurinn meiddist ekkert í slysinu og vélamaðurinn og ákærði Guðmundur mjög lítið.

Nefnd sú, sem flugráð stofnaði til rannsóknar flugslysa, var dómaranum til aðstoðar við rannsókn máls þessa, en í henni voru Sigurður Jónsson, skrifstofustjóri flugmálastjóra, Þorsteinn Jónsson flugstjóri og Jón Pálsson flugvélavirki. Að tilhlutan dómarans samdi nefndin álitserð um slysið, aðdraganda þess og orsakir, og er meginmál hennar á þessa leið:

„Nefndin hefur á fundum sínum reynt að vinna úr þeim fáu gögnum, sem fyrir hendi eru, varðandi leiðsögu flugvélarinnar frá Luxemburg og þar til hún lendir á Vatnajökli. Gögn þessi eru næsta fátækleg, en þó hefur verið hægt með aðstoð þeirra og við yfirheyrslur að mynda sér skoðun um, hvernig á því stóð, að flugvélín var þetta langt af leið og svona illa tókst til.

Nefndin hefur komið að eftirfarandi niðurstöðu, varðandi orsakir og tildrög slyssins:

Allt frá því að flugvélin flýgur yfir Amsterdam, virðist vera um að ræða samfellda röð af siglingaskekkjum, sem skulu raktar hér nánar.

Kl. 18.36 sendir flugvélin frá sér staðarákvörðunarskeyti og segist þá vera (kl. 18.35) N 55° 20' og A 01° 02' (91 sjóm. réttvísandi 78° frá New-castle). Einn þeirra smámiða, sem leiðsögumaðurinn notar til þess að tilkynna flugstjóra stefnur og stefnubreytingar á (rskj. nr. 10 B), gefur til kynna, að hann eigi við þá stefnu, sem fyrst var flogið frá Amsterdam. Byggist þetta á því, að hér er um að ræða réttvísandi stefnu til North Ronaldseyjar, en yfir þá eyju var ætlunin að fljúga. Misvísun, sem notuð er á þessum miða, er 8° W og er í samræmi við misvísun þá, sem er á þessum slóðum. Með því að reikna með þeirri stefnu, sem flugvélinni var stýrt samkv. þessum smámiða (328° réttvísandi), og þeim vindi, sem raunverulega var á þessum slóðum á sama tíma (230° 45 hnútar), er staða flugvélarinnar kl. 18.35 N 55° 32' og A 03° 17'.

Virðist því enginn vafi á, að staðarákvörðun sú, sem flugvélin gaf upp kl. 18.36, sé röng, því út frá henni reiknast leiðsögumanninum vindur suðaustlægur um 40 hnúta, en í raun og veru var vindur á þessum slóðum suð-vestlægur um 45 hnúta.

Aðspurður kveðst leiðsögumaður flugvélarinnar hafa fengið staðarákvörðun sína (kl. 18.35) með CONSOL miðunum frá Stavangri og Bushmills á Írlandi. Við athugun á miðun frá Stavangri á báðar þessar fyrrnefndu stöðvar kemur í ljós, að merkjasamstæður þær, sem miðanirnar byggjast á, eru svo líkar á báðum staðarákvörðunum, að í þeim lélegu hlustunarskilyrðum, sem fyrir voru samkvæmt sögn leiðsögumannsins, eru líkindi til, að um misheyrn hafi verið að ræða. Hins vegar miðast báðir fyrrnefndir staðir nokkurn veginn eins frá Bushmills. Styrkir þetta mjög þá skoðun, að flugvélin hafi verið á síðarnefndum stað kl. 18.35.

Við staðarákvörðun sína kl. 18.35 reiknast leiðsögumanninum til, að vindur sé SA-lægur. Út frá þessu breytir hann um stefnu og reiknar nú með plus 5° fyrir afdrift (rskj. 100). Í raun og veru, eins og fyrr er getið, var vindur SV-lægur, og hefði hann því átt að reikna með mínus drift. Líklegt þykir þó, að skömmu síðar hafi hann með aðstoð einhverra radiomiðana komið að raun um, að flugvélinni var stefnt um of til norðurs, en hann man ekki eftir því, og enginn smámiði er nú til, sem gefur til kynna stefnubreytingu því til leiðréttingar. Hins vegar hefur leiðsögumaðurinn skýrt svo frá, að fleiri smámiðar hafi verið ritaðir, og geti því vantað miða þann, sem notaður kann að hafa verið um þetta leyti.

Flugstjóri flugvélarinnar lét loftskýtamanninn senda fyrirspurn til Prestwick um hnattstöðu lögðarmiðjunnar á milli Íslands og Skotlands, en svarskeytið komst ekki í hendur leiðsögumannsins, eða hann man ekki til þess.

Aðspurðir ítreka leiðsögumaður og aðstoðarflugmaður, sem þá var við stjórn flugvélarinnar, það álit sitt, að flogið hafi verið yfir North Ronaldseyju, en geta þó ekki með öruggri vissu staðhæft, að svo hafi verið og að

það hafi ekki verið önnur eyja á þessum slóðum, en ef svo hefði verið, þá taldi leiðsögumaðurinn líklegustu eyjuna hafa verið Fair Island.

Kl. 20.30 segist flugvélin vera stödd á N 60° 05' og W 03° 48' (staðsett á rskj. nr. 11). Hér er um að ræða „staðarákvörðun, gerða eftir einni radiómiðun frá einum víta“ (single radio bearing position line), eins og tekið er fram í skeyti frá TF-RVC. Þykir því ástæða til að vefengja nákvæmni þessarar staðarákvörðunar. Á þessum slóðum er fjöldi radió-vita, sem með lítilli fyrirhöfn er hægt að miða og sem að sögn aðstoðarflugmannsins heyrðust ágætlega. Einnig eru á þessum slóðum góð skilyrði til CONSOL og LORAN miðana, og auk þess var stjörnuþjart og hægt að nota sextant. Með tilvísun til þess, að flugvélin hafði að sögn leiðsögumannsins og aðstoðarflugmannsins nýverið flogið yfir North Ronaldsey, þá veittist hér ágætt tækifæri til þess að ákveða stöðu flugvélarinnar með öryggi og einnig vindátt og vindhraða, en í skeyti flugvélarinnar segir: „Vindur 240° 40 hnútar, nákvæmni óviss“. Um það leyti, sem staðarákvörðun þessi var gerð, var vindur raunverulega 10° suðlægari og 15 hnútum sterkari heldur en leiðsögumanninum reiknaðist vera. Styrkir það þá skoðun, að flugvélin hafi þá þegar verið komin norðar og austar en fyrirhugaður ferill hennar var.

Hér virðist leiðsögumaður flugvélarinnar ekki hafa sýnt nægilega alúð og nákvæmni við starf sitt með því að notfæra sér ekki hina ýmsu möguleika, sem eru fyrir hendi á þessum slóðum og á margvíslegan hátt er hægt að nota til öruggra staðarákvarðana.

Í þessu síðasta staðarákvörðunarskeyti er gert ráð fyrir, að floginn verði ferill, sem sé réttvísandi 321°, og röskri ½ klst. síðar er samkvæmt frásögn leiðsögumannsins gerð LORAN staðarákvörðun, og er flugvélin staðsett á þeim stað, sem merktur er X á rskj. nr. 11 (ca 12 mílur SV af Trangisvaag). Nú er LORAN kerfinu þannig háttað á þessum slóðum, að LORAN-móttökutækið í flugvélinni mundi sýna nákvæmlega sömu merki (sama aflestur), þótt flugvélin væri ca 35 sjómílur NA af Trangisvaag (merkt Y á rskj. 11), eða nánar tiltekið 47 sjómílur NA af þeim stað, er leiðsögumaðurinn staðsetur flugvélina.

Kl. 21.30 segist flugvélin vera stödd á N 62° 38' og W 09° 30', sem er staðsett á rskj. nr. 11. Staðarákvörðun þessi er sögð gerð með LORAN miðunum, vindur er sagður 140° 40 hnútar (ákvarðað með öryggi). Frá þessari staðarákvörðun er áætlað að fljúga feril, sem er 278° réttvísandi og reynist vera stefna 6 mílur suður af Vestmannaeyjum. Kl. 22.23 sendi flugvélin skeyti um breyttan áætlaðan komutíma yfir Vestmannaeyjar og til Reykjavíkur, og er þetta það síðasta, sem heyrir frá henni.

Eins og síðar upplýsist, rekt flugvélin á Bárðarbungu í Vatnajökli kl. ca 22.50 eða fyrr, því kl. 22.52, þegar reynt er að ná sambandi við hana, svarar hún ekki.

Á lausablaði A, rskj. 10, er rituð stýrð kompásstefna 313°, sem flugmaður og leiðsögumaður staðfesta, að hafi verið stýrð frá því kl. 21.30 og þar til slysið varð. Með því að styðjast við þessa stefnu og þá vinda, sem raunverulega voru í hinum einstöku veðurspárvæðum samkvæmt upp-

lýsingum frá Veðurstofunni í Reykjavík (rskj. nr. 12), hefur ferill flugvélarinnar verið rakinn til baka frá slyssaðnum og áætluðum slystíma kl. 22.50, og fæst með því staður, sem er N 63° 35' og W 07° 25', kl. 21.30 (merkt á rskj. nr. 11). Sökum þess að ómögulegt er að ákveða mjög nákvæmlega, hvernig vindar hafi verið á hverjum stað, getur einhverju skeikað um stað „A“. Ef svo er, þá er hann að öllum líkindum vestar en sýnt er.

Ef bætt er einu merki (100 micro-sekúndum) við það, sem leiðsögumaðurinn hefur lesið á LORAN-tækið frá stöð IL6 kl. 21.30 (þ. e. a. s. hafi hann lesið skakkt á tækið), fæst staðarákvörðun, sem er N 63° 26' og W 08° 39' (merkt B í rskj. nr. 11). Samkvæmt frásögn leiðsögumannsins voru móttökuskilyrði frá LORAN-stöðvum ekki sem bezt og mun verri frá fyrrnefndri stöð, en í slæmum móttökuskilyrðum er erfitt að lesa rétt á tækið, sökum þess að merkin eru þá mjög ókyrr. Með tilliti til framangreinds þykir ástæða til að halda, að flugvélin hafi verið einhvers staðar nálægt stað „B“ (rskj. 11), vegna þess að „B“ er ekki langt frá ferli flugvélarinnar frá „A“ og á slyssaðinn.

Þess ber þó að gæta, að staður „A“ er fundinn með því að áætla slystímann kl. 22.50, en margt bendir til, að slysið hafi skeð nokkrum mínútum fyrir þann tíma, en fyrir hverja mínútu, sem slysið skeður fyrr, færist „A“ nær „B“ um 3,4 sjómílur. Á rskj. nr. 11 er dreginn hringur, sem sker „A“ og „B“, og þykir sannað, að flugvélin hafi verið innan þessa hrings kl. 21.30.

Í staðarákvörðunarskeyti flugvélarinnar reiknast leiðsögumanninum vindur vera 140° 40 hnútar, en í raun og veru var vindur á þessu svæði um það bil 210° 65 hnútar. Ef athugaðir eru vindar þeir, sem raunverulega voru á flugleiðinni frá staðarákvörðun kl. 20.30 og til kl. 21.30, sést, að þeir voru yfirleitt vestlægari og mun sterkari heldur en leiðsögumaðurinn gerði ráð fyrir. Styður þetta enn það álit, að flugvélin hafi á allri leiðinni verið austar og norðar heldur en staðarákvörðunarskeytin gefa í skyn, og er þá líklegast, að ljós það, sem flugstjórinn sá hægra megin við stefnu flugvélarinnar nálægt Færeyjum, hafi verið skip. Lítil vafi er þá orðinn á, að LORAN staðarákvörðunin við Færeyjar eigi við stað þann, sem merktur er „Y“ á rskj. 11.

Af því, sem að framan greinir, er augljóst, að leiðsögumaður flugvélarinnar hefur ekki gætt starfs síns sem skyldi á allri heimleiðinni. Staðarákvarðanir þær, er hann gerir, styðjast aðeins við eitt staðsetningarkerfi í hvert sinn, þó að fleiri kerfi og aðferðir hafi verið fyrir hendi. Virðist svo sem leiðsögumaðurinn hafi verið allt of öruggur um staðsetningu flugvélarinnar og þar af leiðandi ekki gert samanburðarathuganir, sem áreiðanlega hefðu sýnt, að flugvélin var komin langt af leið. Að visu hefur leiðsögumaðurinn skýrt frá því, að móttökuskilyrði fyrir CONSOL-miðanir hafi verið léleg á radio-kompásmóttakarann, en hann gerði engar tilraunir til þess að ná þessum miðunum á móttakara loftskeytamannsins, sem er bæði sterkari og betri.

Jafnframt má benda á, að of fáar tilraunir voru gerðar til þess að ná

radio-miðun frá radio-vitanum á Vestra-Horni, en vafasömum og daufum merkjum frá Vestmannaeyjum treyst til þess að ákveða stefnuna eftir. Hér þurfti að sjálfsögðu að gæta sérstakrar varúðar, vegna þess að flugvélin nálgast landið úr mjög austlægri stefnu (einnig miðað við staðar-ákvörðun leiðsögumannsins sjálfs kl. 21.30) og jöklarnir á suðurlandi ekki ýkja langt frá hinni fyrirhuguðu flugleið. Er næsta ótrúlegt, að ekki hafi heyrt í vitanum á Vestra-Horni milli kl. 22.20 og 22.25 (á þeim tíma sendir vitinn), en þá var flugvélin um það bil 25 mílur frá honum.

Leiðsögumanninum bar einnig að gæta vel að radióhæðarmælinum um þessar mundir vegna nálægðar landsins, enda hefði hann þá strax orðið var við, þegar flugvélin flaug inn yfir ströndina, en svo virðist, sem hvorki hann né nokkur annar af áhöfninni hafi gefið mælinum gaum.

Einnig verður að átelja, að leiðsögumaðurinn færði enga siglingadagbók, en gerði alla útreikninga sína á lausamiðum. Hefði hins vegar slík sjálfsöög dagbók verið færð, hefði það orðið til mikils gagns, meðal annars við rannsókn þessa máls. Sömuleiðis er kort það, sem hann samkvæmt eigin sögn notaði við leiðsögn flugvélarinnar, í mælikvarða 1:3.000.000 á 60° N (Mercator) fremur óheppilegt til þess að gera á því nákvæman leiðarútreikning.

Þetta var fyrsta flugferð leiðsögumannsins til meginlandsins í 8—9 mánuði og einnig aðeins önnur flugferð hans sem leiðsögumanns á þessu tímabili.

Hér þykir rétt að benda á, að áhöfnin á flugvélinni hafði ekki notið venjulegrar hvíldar í a. m. k. hálfan annan sólarhring, þegar flugvélin fór að nálgast landið. Sjálfsagt hefur þreyta og svefnleysi gert vart við sig hjá áhöfninni á allri heimleiðinni, og hefur það að verulegu leyti átt sinn þátt í þeim siglingaskekkjum, sem að framan eru taldar, og að leiðsögumaðurinn sýndi ekki nægjanlega alúð og nákvæmni við starf sitt. Flugstjóranum bar einnig að fylgjast betur með staðsetningu og leiðar-reikningi flugvélarinnar, og þegar tók að nálgast landið, átti hann að fullvissa sig um, að flugvélin væri á hverjum tíma í nægjanlegri hæð til þess að vera örugglega ofar öllum fjöllum, sérstaklega með tilliti til þess, hversu norðarlega fyrirhugaður ferill flugvélarinnar var, og ekki sízt vegna þess, hversu mikill munur var á flughæð samkvæmt standard loftþrýstingi og raunverulegum loftþrýstingi. Hér virðist flugstjóranum alls ekki hafa komið til hugar, að flugvélin gæti verið af réttri leið, en þar sem slíkt er ávallt mögulegt, ekki sízt þar sem hér var um algert blindflug að ræða, átti hann sjálfur öryggisins vegna að stilla annan hæðarmæli flugvélarinnar á regional QNH, því samkvæmt leiðarreikningi leiðsögumannsins átti flugvélin ekki eftir nema um það bil 20 mín. flug til Vestmannaeyja, þegar slysið skeði, og komin mjög nálægt suðurlands-hálendinu.

Þegar slysið vildi til eða skömmu áður, sýndi loftþyngðarhæðarmæli flugvélarinnar samkvæmt sögn flugstjóra aðeins 7500—7600 fet, miðað við standard loftþrýsting. Hæðartap þetta (frá 8000 fetum, sem flugvélinni bar að fljúga í) hefur aðallega stafað af ísingu á flugvélinni og ókyrru

lofti, en í slíkum skilyrðum er venjulega erfitt að halda stöðugri flughæð. 7500 fet, sýnd á hæðarmæli, sem stilltur er á standard loftþrýsting, jafngilti á slystímanum um 6354 fetum (1 millibar = 30 fet). Bárðarbunga er 6523 fet á hæð samkvæmt mælingu Steinþórs Sigurðssonar, en flak flugvélarinnar er í um það bil 6200 feta hæð, eftir því sem næst verður komið. Loftþyngdarmismunurinn á milli standard og regional hæðamælisstillinga á þessum tíma jafngildir 1506 fetum.

Í „NOTAM“ Ísland 1—4/1950 15. marz 1.11.1.2. „koma loftfara“ er ákveðið, að loftfar skuli fá fyrirmæli frá flugstjórnarmiðstöð um að stilla hæðarmæli sinn í samræmi við QNH gildi flugstjórnarsvæðis, áður en það fer yfir takmörk aðflugssviðs eða þegar það er a. m. k. í 50 sjómílna fjarlægð frá ströndinni.

Þessari reglu mun þó ekki ávallt hafa verið framfylgt, sérstaklega hvað viðkemur íslenskum flugvélum, þar sem flugumferðarstjórnin gerir ráð fyrir, að íslenskir millilandaflugmenn séu vel kunnugir öllum staðháttum á aðflugsleiðum hérlandis. En enginn efi leikur á, að ef fyrr hefði verið búið að fyrirskipa flugvélinni að fljúga í 8000 feta hæð, miðað við regional hæðamælisstillingu, og þeirri fyrirskipan verið framfylgt, mundi sú flughæð hafa reynzt nægjanleg. Sú niðurstaða, sem nefndin hefur komið að við rannsókn þessa, er, að frumorsök slyssins hafi verið siglingaskekkja.

Í öðru lagi verður meðverkandi ástæða slyssins að teljast sú, hversu seint flugstjórnarmiðstöðin í Reykjavík sendi flugvélinni fyrirskipun um að breyta um hæðamælisstillingu.“

Þess skal getið, að eftir að nefndin samdi álitserð þessa, skýrði ákærði Guðmundur svo frá, að hann teldi sig hafa séð veðurskeyti frá Prestwick.

Án þess að afstaða sé tekin til þess, hvort álitserð nefndarinnar hafi að öllu leyti við rök að styðjast, en því er í ýmsum atriðum andmælt af verjendum hinna ákærðu, er ljóst, að störfum ákærða Guðmundar hefur á heimleiðinni, a. m. k. eftir að komið var norður um Færeyjar, verið mjög ábótavant og að skekkjur hans í staðarákvörðunum og þar af leiðandi í flugleiðsögunni voru meginorsök ófara flugvélarinnar.

Ummæli nefndarinnar um vanrækslu ákærða Árna Magnúsar á öryggis-efirliti með flugi vélarinnar, eins og á stöð, verður með tilliti til hinnar miklu ábyrgðar, sem á flugstjóra hvílir, að telja á rökum reist, og hefur sú vanræksla orðið meðorsök ófaranna.

Á því leikur enginn efi, að ásetningur beggja þessara ákærðu var sá, að stýra flugvélinni heilli til ákvörðunarstaðar, og voru því mistök þeirra af gáleysi unnin.

Samkvæmt 24. gr. loftferðalaganna nr. 32 14. júní 1929 skal loftferðum á Íslandi hagað eftir þeim reglum, sem atvinnu- og samgöngumálaráðuneytið setur til að forðast árekstur loftfara eða koma í veg fyrir önnur slys, meðan á loftferð stendur, og er svo ákveðið, að flugliðum hvers loftfars beri að haga sér eftir þessum reglum, hverjum í sínu starfi. Enn fremur er svo ákveðið, að meðan atvinnu- og samgöngumálaráðuneytið gefi ekki út reglugerð um þessi efni, beri að nota samgöngureglur þær, sem gilda í alþjóðaviðskiptum um loftferðir.

Þar sem reglugerð þessi hefur eigi enn verið sett, kemur til álita, hvort ákærðu Árni Magnús og Guðmundur hafi gerzt brotlegir við samgöngu-reglur þær, sem gilda í alþjóðaviðskiptum um loftferðir. Í alþjóðareglum um loftferðir er svo ákveðið, að flugstjóri hvers loftfars sé ábyrgur fyrir flugi þess og hafi skipunarvald í því (I.C.A.O., Annex 2,3.1.1.), og í 18. gr. loftferðalaganna er ákveðið, að flugstjóri hafi skipunarvald í loftfari gagnvart flugliði og farþegum. Í I.C.A.O., Annex 6, 3.5.1., eru ákvæði um, að flugstjórinn sé, meðan á flugi stendur, ábyrgur fyrir öryggi loftfars og þeirra, sem innanborðs eru. Hlýtur í þessu að felast, að honum beri skylda til að gæta, svo sem framast er unnt, varúðar og samvizkusemi í starfi sínu og allra þeirra aðstæðna við flugið, sem öryggið byggist á.

Þessa gætti ákærði Árni Magnús eigi sem skyldi, eins og fram kemur í álitsgerð nefndarinnar, og þykir það eigi geta firrt hann refsíábyrgð, að hann treysti útreikningum og leiðsögn ákærða Guðmundar. Hefur ákærði Árni Magnús því gerzt brotlegur við alþjóðaflugreglurnar að þessu leyti, og varðar það brot hans við 24. sbr. 41. gr. loftferðalaganna nr. 32 14. júní 1929.

Eigi þykir ljóst, að vanræksla ákærða Guðmundar í starfi sínu falli undir neitt ákvæði loftferðalaganna né alþjóðaflugreglnanna.

Hins vegar þykir hún og sömuleiðis atferli ákærða Árna Magnúsar vera svo vaxin með tilliti til þeirra líkamsmeiðinga, sem af slysinu hlutust, að varði við 219. gr. almennra hegningarlaga nr. 19 12. febrúar 1940.

Ákærði Arnór Kristján Hjálmarsson kom á vörð í flugturninn á Reykjavíkurflugvelli kl. 19.30 hinn 14. september s.l. og átti að vera þar á verði til kl. 7.30 næsta dag, en var þar miklu lengur vegna þess ástands, sem skapaðist við hvarf flugvélarinnar. Eftir komu ákærða á vörð barst honum öðru hverju skeyti frá flugvélinni um ferðir hennar, og var eðlilegt skeytasamband við hana til kl. 22.25 hinn 14. september. Þá barst skeyti frá henni, þar sem gerð er breyting á áætluðum komutíma til Reykjavíkur, sem svarar 40 mínútum fyrr en áður var áætlað. Er áætlaður komutími til Reykjavíkur frá kl. 23.30, en áætlað að verða yfir Vestmannaeyjum kl. 23.10. Samkvæmt skeyti frá flugvélinni kl. 21.30 var flughæðin 8000 fet í standardhæðarmælasetningu, og af leið þeirri, sem flugvélina var á samkvæmt skeytum hennar, taldi ákærði, að hún væri á öruggri leið og að ekkert þyrfti um hana að óttast. Kl. 22.52 sendi ákærði flugvélinni fyrirmæli um að hækka flugið í 8000 fet eftir regional QNH 2844 tommum eða um 1480 fet. Þegar þetta skeyti var sent, taldi ákærði, að flugvélina væri að minnsta kosti 10 sjómílur frá strönd landsins, því að um það bil átti hún að vera samkvæmt áður uppgefnum áætlunum. Skeyti þetta barst ekki flugvélinni, þar sem hún mun hafa farið örskömmu áður en það var sent.

Í rannsókn málsins hefur Alfreð Eliasson, flugstjóri Loftleiða h/f, haldið því fram, að flugvélina hafi rekizt á jökulinn, vegna þess að hæðarmælir hennar hafi ekki verið rétt stilltur, en orsök þess hafi verið sú, að fyrirskipun flugumferðarstjórnarinnar um að breyta hæðarmælisstillingu hafi ekki verið gefin á réttum tíma, eða um 30 mínútum of seint,

en fyrirmæli um þetta sé flugumferðarstjórninni skylt að gefa hverri flugvél í aðflugi að landinu, þegar hún sé í a. m. k. 50 sjómílna fjarlægð frá ströndinni, sbr. NOTAM 1—4/1950, en þar segir svo: „Lofthæð flugi skulu fá fyrirmæli frá flugstjórnarmiðstöð um að stilla hæðarmæla sína í samræmi við QNH gildi flugstjórnarsvæðis, áður en loftfarið fer yfir takmörk aðflugssviðs, eða þegar það er a. m. k. í 50 sjómílna fjarlægð frá ströndinni.“

Ákærði hefur skýrt svo frá, að eigi hafi verið farið stranglega eftir þeirri reglu og mjög hafi það verið breytilegt eftir flughæð flugvéla og flugumferðinni, hvenær hverri vél hafi verið sent regional QNH. Um þessi efni liggja fyrir álitserðir flugmálastjóra, dagsett 13. október s.l., og flugvallastjóra, dags. 31. maí s.l. Af álitserð flugvallastjóra sést, að NOTAM er sama og Notices to Air Men eða tilkynningar til flugmanna og fjalla um ýmis efni, varðandi flug á Íslandi. Er mestur hluti þeirra upplýsingar um alls konar leiðsögutæki, radiostöðvar og því um líkt og flugvelli. Einnig eru í tilkynningum þessum skráðar ýmsar almennar flugreglur og leiðbeiningar, sem birtar eru annars staðar, enda er þá vitnað í viðkomandi heimild.

Báðir þessir aðiljar skýra svo frá, að þegar flugöryggisþjónustan setti reglur þær um aðflug, sem áður eru nefndar (NOTAM 1—4/1950), hafi hún ekki litið svo á, að telja bæri fyrirmæli þau, sem þar um ræðir, bókstaflega bindandi við hvert einstakt flug, heldur sem almennan leiðarvísi um það, hvernig flugumferðarstjórninni bæri að haga sér í þessum málum. Í þessu sambandi er lögð á það áherzla, að í reglunum sé ekki fyrirskipað, þar sem talað sé um takmörk aðflugsstjórnarsvæðis eða 50 mílna fjarlægð frá strönd, að velja beri hverju sinni þau þessara takmarka, er flugvélin fer yfir, eins og glögglega komi einnig fram í ensku útgáfunni af reglunum.

Segir svo, að flugöryggisþjónustan hafi því m. a. lagt í vald umferðarstjórnarinnar að meta hverju sinni, hvort nauðsynlegt sé eða heppilegt að taka tillit til 50 mílna fjarlægðarinnar frá strönd, þegar flugvélar nálgað landið skáhallt á ströndina, og komi hér margt til greina, m. a. hæð flugvélarinnar, nálægð og hæð fjalla, önnur flugumferð og ekki sízt upplýsingar frá flugvélinni sjálfri um það, hve örugga hún telji sig vera um nákvæmni staðsetningar og flugleiðir. Við þær aðstæður, sem voru við slys Geysis, kveðst flugmálastjóri eigi fá séð, að flugumferðarstjórnin hafi á nokkurn hátt brotið settar reglur.

Af þessu er ljóst, að flugumferðarstjórunum í flugturninum hefur í framkvæmdinni verið nokkuð í sjálfsveld sett eftir öllum aðstæðum, hvenær þeir senda flugvélum í aðflugi af hafi regional QNH, og hafi 50 sjómílna markið verið skilið sem leiðbeining, en eigi sem bindandi ákvæði. Eðlilegt var, að ákærði Arnór Kristján Hjálmarsson hefði á þessu sama skilning og flugöryggisþjónustan yfirleitt og hagaði starfi sínu samkvæmt því, og verður því eigi séð, að hann hafi með afskiptum sínum eða afskiptaleysi af flugi Geysis gerzt brotlegur við þau lagaákvæði, sem mál er höfðað gegn honum fyrir brot á, og ber því að sýkna hann.

Eftir atvikum þykir refsing ákærða Árna Magnúsar hæfilega ákveðin 2000 króna sekt til ríkissjóðs, og komi varðhald í 15 daga í stað sektarinnar, verði hún eigi greidd innan 4 vikna frá birtingu dóms þessa.

Með hliðsjón af 77. gr. hegningarlaganna þykir refsing ákærða Guðmundar hæfilega ákveðin 3000 króna sekt til ríkissjóðs, og komi varðhald í 20 daga í stað sektarinnar, verði hún eigi greidd innan 4 vikna frá birtingu dóms þessa.

Með tilliti til 50. gr. reglugerðar um fluglið nr. 184 1. nóvember 1949 þykir rétt samkvæmt 68. gr. almennra hegningarlaga að svipta ákærða Árna Magnús flugmannsréttindum í 6 mánuði og ákærða Guðmund flugleiðsögumannsréttindum ævilangt frá birtingu dóms þessa að telja.

Málsvarnarlaun hdl. Baldvins Jónssonar, skipaðs verjanda ákærða Arnórs Kristjáns, kr. 600.00, greiðist úr ríkissjóði.

Ákærði Árni Magnús greiði málsvarnarlaun skipaðs verjanda síns, hrl. Magnúsar Thorlacius, kr. 1000.00.

Ákærði Guðmundur greiði málsvarnarlaun skipaðs verjanda síns, hrl. Einars B. Guðmundssonar, kr. 1000.00.

Allan annan málskostnað skulu ákærðu Árni Magnús og Guðmundur greiða in solidum.

Rekstur málsins hefur verið vítalaus.

Dómsorð:

Ákærði Arnór Kristján Hjálmarsson skal vera sýkn í máli þessu.

Ákærði Árni Magnús Guðmundsson greiði kr. 2000.00 í sekt til ríkissjóðs, og komi varðhald í 15 daga í stað sektarinnar, verði hún eigi greidd innan 4 vikna frá birtingu dóms þessa.

Ákærði Guðmundur Sívertsen greiði kr. 3000.00 í sekt til ríkissjóðs, og komi varðhald í 20 daga í stað sektarinnar, verði hún eigi greidd innan 4 vikna frá birtingu dóms þessa.

Ákærði Árni Magnús Guðmundsson skal sviptur flugmannsréttindum í 6 mánuði frá birtingu dóms þessa.

Ákærði Guðmundur Sívertsen skal ævilangt sviptur flugleiðsögumannsréttindum frá birtingu dóms þessa.

Málsvarnarlaun hdl. Baldvins Jónssonar, skipaðs verjanda ákærða Arnórs Kristjáns Hjálmarssonar, kr. 600.00, greiðist úr ríkissjóði.

Ákærði Árni Magnús Guðmundsson greiði málsvarnarlaun skipaðs verjanda síns, hrl. Magnúsar Thorlacius, kr. 1000.00.

Ákærði Guðmundur Sívertsen greiði málsvarnarlaun skipaðs verjanda síns, hrl. Einars B. Guðmundssonar, kr. 1000.00.

Allan annan málskostnað greiði ákærðu Árni Magnús Guðmundsson og Guðmundur Sívertsen in solidum.

Dómi þessum skal fullnægja með aðför að lögum.