

Föstudaginn 18. febrúar 1983.

Nr. 53/1979. **Hrafnhildur Helgadóttir persónulega
og vegna dánarbús Lúðvíks Karlssonar**

(Ragnar Aðalsteinsson hrl.)

gegn

Almennum Tryggingum h/f

(Jón Halldórsson hdl.)

og

Almennar Tryggingar h/f

gegn

Hrafnhildi Helgadóttur persónulega

og vegna dánarbús Lúðvíks Karlssonar

og

Guðríði Friðriksdóttur persónulega og

vegna dánarbús Kristjáns Helgasonar

og

Sólveigu Kristjánsdóttur persónulega

og

Sigrúnu Jóhannsdóttur

f. h. Jóhanns Kristjánssonar

(Sigurður Sigurjónsson hdl.).

Vátrygging. Húftrygging þyrlu. Vextir. Sératkvæði.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Þór Vilhjálmsson, Ármann Snævarr, Halldór Þorbjörnsson og Sigurgeir Jónsson og Guðmundur Skaftason, settur hæstaréttardómari.

Aðaláfrýjendur, „Ragnar Aðalsteinsson hrl. f. h. dánarbús Lúðvíks Karlssonar og/eða Hrafnhildur Helgadóttir persónulega og f. h. ófjárráða barna hennar, Karls og Þorláks Lúðvíkssona,” skutu málinu til Hæstaréttar með stefnu 15. mars 1979, að fengnu áfrýjunarleyfi 23. febrúar s. á. Eru dómkröfur þeirra þær, að gagnáfrýjanda, Almennum Tryggingum h/f, verði dæmt að greiða þeim 35.000.00 bandaríkjadali með 15.75% ársvöxtum frá 17. janúar 1975 til 1. ágúst 1977, 16.25% ársvöxtum frá þeim degi til 21. nóvember 1977, 19.5% ársvöxtum frá þeim degi til 21. febrúar 1978,

22.5% ársvöxtum frá þeim degi til 1. júní 1979, 24.5% ársvöxtum frá þeim degi til 1. september 1979, 27.5% ársvöxtum frá þeim degi til 1. desember 1979, 30% ársvöxtum frá þeim degi til 1. júní 1980, en 33% ársvöxtum frá þeim degi til greiðsludags, svo og málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti.

Gagnáfrýjandi, Almennar Tryggingar h/f, skaut málinu til Hæstaréttar með stefnu 16. mars 1979, að fengnu áfrýjunarleyfi 7. s. m.

Gagnáfrýjandi krefst aðallega sýknu af kröfum aðaláfrýjenda, „þ. e. að héraðsdómur verði staðfestur.“ Ef sýknukrafa verður eigi tekin til greina, er þess krafist til vara, að „dráttarvextir verði dæmdir: 7% á ári frá 1. 6. 1980 til 13. 2. 1981, 9% á ári frá þeim degi til 1. 6. 1981, 10% á ári frá þeim degi til 1. 10. 1982 og 8% frá þeim degi til greiðsludags.“ Gagnáfrýjandi krefst í báðum tilvikum málskostnaðar úr hendi aðaláfrýjenda í héraði og fyrir Hæstarétti.

Almennar Tryggingar h/f hafa með sömu áfrýjunarstefnu og á grundvelli sama áfrýjunarleyfis áfrýjað málinu á hendur Guðríði Friðriksdóttur persónulega og f. h. ófjárráða barns hennar og Kristjáns heitins Helgasonar, Sólveigar Kristjánsdóttur, og Sigrúnu Jóhannsdóttur vegna ófjárráða barns hennar og Kristjáns Helgasonar, Jóhanns, svo og að því er tekur til Sólveigar Kristjánsdóttur, móður Kristjáns Helgasonar.

Krefst áfrýjandinn Almennar Tryggingar h/f þess aðallega, að sér verði dæmd sýkna af kröfum hinna stefndu, en til vara, að vextir verði lækkaðir af tildæmdum kröfum, svo sem segir í kröfugerð hans á hendur aðaláfrýjendum. Þá er krafist málskostnaðar úr hendi stefndu in solidum í héraði og fyrir Hæstarétti.

Af hálfu stefndu Guðríðar Friðriksdóttur persónulega og vegna ófjárráða barns hennar, Sólveigar Kristjánsdóttur, og Sigrúnar Jóhannsdóttur vegna ófjárráða barns hennar, Jóhanns Kristjánssonar, svo og af hálfu Sólveigar Kristjánsdóttur eldri eru hafðar uppi þessar kröfur:

1. Aðallega, að hinn áfrýjaði dómur verði staðfestur að því er varðar dánarbú Kristjáns S. Helgasonar, þ. e. a. s. erfingja hans, að öðru leyti en því, að gerð er krafa um, að greiðsla vaxta af hinni dæmdu fjárhæð US \$ 35.000.00 verði þannig: með 15.75% ársvöxt-

um frá 17. janúar 1975 til 1. ágúst 1977, með 16.25% ársvöxtum frá þeim degi til 21. nóvember 1977, með 19.5% ársvöxtum frá þeim degi til 21. febrúar 1978, með 22.5% ársvöxtum frá þeim degi til 31. ágúst 1979, með 27.5% ársvöxtum frá þeim degi til 30. nóvember 1979, með 30% ársvöxtum frá þeim degi til 31. maí 1980, en með 33% ársvöxtum frá þeim degi til greiðsludags.

2. Til vara er þess krafist, að hinn áfrýjaði dómur verði staðfestur þannig, að ársvextir verði 22.5% frá 21. febrúar 1978 til greiðsludags.

3. Til þrautavara er þess krafist, að hinn áfrýjaði dómur verði staðfestur, enda verði 22.5% ársvextir dæmdir frá 21. febrúar 1978 til 31. maí 1979, 24.5% ársvextir frá þeim degi til 31. ágúst 1979, 27.5% frá þeim degi til 30. nóvember 1979, 30% ársvextir frá þeim degi til 31. maí 1980, 7% ársvextir frá þeim degi til 13. febrúar 1981, 9% ársvextir frá þeim degi til 1. júní 1981, 10% ársvextir frá þeim degi til 1. október 1982, en 8% ársvextir frá þeim degi til greiðsludags. Þá er krafist málskostnaðar úr hendi áfrýjanda Almennra Trygginga h/f fyrir Hæstarétti.

Af hálfu Sólveigar Kristjánsdóttur eldri „eru ekki gerðar kröfur í máli þessu umfram það, sem að framan greinir“, en hún krefst málskostnaðar úr hendi áfrýjanda Almennra Trygginga h/f.

I.

Ný gögn fyrir Hæstarétti.

Fyrir Hæstarétt hafa verið lög nokkur ný gögn. Geyma þau m. a. nokkrar upplýsingar um þylur af þeirri tegund, sem mál þetta varðar, og lúta að leyfilegum hleðslubunga þeirra. Þá hafa verið lagðar fram erfðafjárskýrslur varðandi skipti í dánarbúum Lúðvíks Karlssonar, dags. 6. október 1975, og Kristjáns Helgasonar, dags. 27. september 1976.

Eftir að mál þetta var flutt hér fyrir dómi, gaf Hæstiréttur aðiljum kost á að afla nokkurra gagna. Varð það efni til þess, að á bæjarþingi Reykjavíkur 8. desember 1982 voru að ósk málsaðilja dómkvaddir þeir Benóný Ásgrímsson flugmaður og Þorteinn Þorsteinsson flugvélaaverkfræðingur „til þess að meta, hvort unnt sé að ráða af gögnum hæstaréttarmálsins [nr. 53/1979] um eldsneytis-kaup eigenda þyllunnar TF-LKH og flugtíma frá komu vélarinnar

til landsins, þar til hún lagði í síðasta flug sitt 17.1.'75, hvert hafi verið líklegt magn eldsneytis í þýrlunni þá, allt eins og nánar getur í matsbeiðni“. Skyldu matsmenn „semja skriflega matsgjörð. . .“.

Matsmenn skiluðu ekki sameiginlegri matsgerð, heldur samdi hvor um sig álitsgerð um matsefnið.

Álitsgerð Benónýs Ásgrímssonar er svo að efni til:

„Svar mitt við spurningunni um, hvort unnt sé að ráða af gögnum Hæstaéttarmálsins um eldsneytiskaup eiganda þýrlunnar TF-LKH og flugtíma frá komu vélarinnar til landsins, þar til hún lagði í síðasta flug sitt 17.1.'75, hvert hafi verið líklegt magn eldsneytis í þýrlunni þá, er NEI.

Skýringar:

Svar mitt er einskorðað við þá spurningu, hve mikið eldsnetismagn hafi verið í þýrlunni TF-LKH, áður en eldsneyti var sett á hana að morgni 17.1.'75.

Að mínu mati eru óvissu-þættirnir á eldsneytiseyðslu þýrlunnar TF-LKH á tímabilinu frá því hún kom til landsins og fram að síðasta flugi hennar það margir, að ekki sé hægt með neinni nákvæmni að reikna út líklegt eldsneytismagn. Nefni ég eftirfarandi óvissu-þætti.

1. Í gögnum Hæstaréttarmálsins er að finna upplýsingar um eldsneytiseyðslu þýrla af sömu tegund og TF-LKH og þá einungis á farflugshraða (cruising speed)
Engar upplýsingar eru um eldsneytiseyðslu:
a) hægagangi (idling speed)
b) á hámarkshraða (max. cruising speed)
c) í hangi (hover)
2. Engar upplýsingar eru um, hvort eða hve oft hreyfill TF-LKH var gangsettur og þá hve lengi í hvert skipti vegna : a) samsetningu þýrlunnar, er hún kom til landsins, b) vegna bilana eða annarra prófana
3. Flugtíma TF-LKH 9. jan. '75 samkvæmt skrám flugturnsins í Reykjavík ber ekki saman við frásögn manna í viðkomandi ferð.
— Sterkar líkur eru á því, að sá tími, sem stöðvað var við Ingólfsfjall, og jafnvel tíminn, sem viðdvöl var höfð við Búrfell, sé skráður sem flugtími í skrám flugturnsins í Reykjavík.
4. Taka verður tillit til þess, að þýrlur hafa vegna eiginleika sinna

möguleikar á að lenda utan flugvalla. Þar af leiðandi gerir það skrá flugturnsins í Reykjavík um flugtíma TF-LKH á framangreindu tímabili óörugga“.

Álitsgerð Þorsteins Þorsteinssonar er svofelld að efni til:

- „A. Unnt er að ráða af gögnum hæstaréttarmálsins um eldsneytis-kaup eigenda þýrlunnar, TF-LKH, og flugtíma frá komu vélarinnar til landsins, þar til hún lagði í síðasta flug sitt, 17. janúar 1975, hvert hafi verið líklegt magn eldsneytis í þýrlunni þá, með fyrirvara um óvissumörk, sem ráðast af eftirfarandi atriðum:
1. Ekki er getið um gangtíma vélarinnar á jörðu niðri svo sem fyrir flugtak og eftir landingu eða eftir samsetningu þýrlunnar eftir komuna til landsins, og ólíklegt er talið, að flugvirki Þýrluflugs h.f. hafi lýst þýrluna flughæfa án einhverrar uppkeyrslu við það tækifæri.
 2. Ekki er að finna upplýsingar um, á hvaða hreyfiafli og hraða flug þýrlunnar var í þeim ferðum, sem hún fór, en þar má t. d. greina milli aðferðar, sem gefur mest flugþol í klukkustundum án tillits til vegalengdar, sem farin er, og aðferðar, sem gefur mest flutdrægi í kílómetrum, og aðferðar, sem gefur mestan flughraða.
 3. Ekki er getið um frágang þýrlunnar fyrir flutning til landsins, en harla ólíklegt er talið, að flutningsaðilar hafi samþykkt flutning með benzín í tönkum eða öðrum hlutum eldsneytiskerfis þýrlunnar.
- B. Úr tegundarskrirteini (Helicopter Specification 1H4) og flughandbók (Flight Manual) þýrlunnar, sem er hluti af lofthæfnisskrirteini hennar, eru þær upplýsingar um eldneystistanka hennar, að sá fremri rúmi 104 USG og sá aftari 85 USG eða samtals 715 lítra. Þetta er þó ekki allt nýtanlegt eldsneyti á flugi, heldur dragst hér frá samtals 46 lítrar, sem er samantekt á því, sem í flughandbókinni er kallað „Trapped, Sump and Unusable Fuel“. Þ. e. nýtanlegt eldsneyti er 669 lítrar. Ef miðað er við 4 tíma hámarks flugþol með 30 mínútna varaeldsneyti (Reserve), fæst 149 lítra meðaleyðsla á flugstund.
- Nú eru settir 626 lítrar á þýrluna 6. jan. '75 og aftur 130 lítrar

8. jan. '75, en 6. jan. '75 er jafnframt flogið samtals 15 mínútur eða eyðsla u. þ. b. 37 lítrar. Eftir standa þá 719 lítrar, eða yfirfullir tankar. Þetta styður þá skoðun, sem fram kemur í lið A. 3. hér að ofan, að eldsneytiskerfi þýrlunnar hafi verið tómmt við komuna til landsins og enn fremur, að gangtími þýrlunnar 6. jan. '75 hafi áreiðanlega verið meiri en 15 mínútur. 9. jan. '75 er flogið til Búrfellsvirkjunar með millilendingu og u. þ. b. klukkutíma viðdvöl við Búrfell þar sem hreyfill þýrlunnar var stöðvaður. Flugtíminn er hér áætlaður 3 tímar, sbr. bréf Andra Heiðbergs og skýrslu Tryggva Sigurbjarnarsonar og Agnars Olsen og tíminn 3. klst. og 43 mín., frá því þýrlan fór á loft frá Reykjavík og þar til hún lenti þar aftur, þ. e. eldsneytiseyðsla gæti talist u. þ. b. 447 lítrar.

Hér má benda á þá sérstöku óvissu, sem verður á eldsneytiseyðslu þýrlunnar vegna óvenjulegs þunga hennar við brottför frá Reykjavík, þ. e. fullir tankar og 6 manns um borð.

Fyrir áfyllingu 10. jan. '75 gætu því hafa verið u. þ. b. 418 lítrar (268 plús 252 mínus 102 lítrar) af eldsneyti á þýrlunni.

17. jan. '75 eru 250 lítrar settir á og gætu nú verið samtals 668 lítrar af nýtanlegu eldsneyti á þýrlunni, sem samsvarar 622 lítrum af nýtanlegu eldsneyti, þ. e. 3,7 tíma flugþoli miðað við 30 mínútna varaeldsneyti.

Þessi niðurstaða virðist vera í marktæku samræmi við þær upplýsingar um flugþol, sem flugmaðurinn gefur flugturninum í Reykjavík fyrir flugið 17. jan. '75, enda má ætla, að hann hafi farið eftir eldsneytismælum þýrlunnar um magn á tönkum fyrir áfyllingu (og ekki liggur fyrir, að þeir hafi verið bilaðir) og bætt við það þeim 250 lítrum, sem mældir voru við áfyllingu.

Matsmennirnir hafa ekki staðfest álitserðir sínar í dómi.

Fyrir Hæstarétt hefur verið lagt ljósrit af strimli flugturnsins á Reykjavíkurflugvelli varðandi flug TF-LKH hinn 17. janúar 1975. Kemur þar fram, að ferðinni var heitið til Stykkishólms, flugtími þangað var áætlaður 1½ klst., flugtakstími á Reykjavíkurflugvelli kl. 1036 og áætlaður komutími til Reykjavíkur kl. 1436, flugþol er tilgreint 4 klst.

Þá hefur verið lagt fram endurrit af segulbandsupptöku á viðtölum, er rannsóknarnefnd átti við ýmsa þá, sem sáu eða heyrðu til þyrlunnar, rétt áður en hún fórst, eða sáu hana hrapa.

Enn hefur verið lagt fram fyrir Hæstarétt vottorð borgarfégetans í Reykjavík 16. desember 1982, þar sem því er m. a. lýst, að skiptaráðandinn í Reykjavík samþykki fyrirsvor Hrafnhildar Helgadóttur " f. h. dánarbús Lúðvíks Karlssonar og félagsbús hans og Hrafnhildar Helgadóttur " í hæstaréttarmáli þessu. Er það gert með vísan til þess m. a., að hæstaréttarlögmaður sá, sem fer með málið vegna dánarbúsins og erfingjanna, hafi lýst yfir því, „að fáiast krafan dæmd, skuli hún greiðast skiptaráðandanum í Reykjavík vegna framangreinds dánar- og félagsbús“.

II.

Málsaðild.

Mál þetta fjallar að efni til um kröfur aðaláfrýjenda og stefndu á hendur Almennum Tryggingum h/f um greiðslu váttryggingarverðs þyrlunnar TF-LKH, er fórst hinn 17. janúar 1975, en hún var húftryggð hjá tryggingarfélaginu.

Áfrýjunarleyfi til handa aðaláfrýjendum og gagnáfrýjanda eru einskorðuð við málsaðildina, eins og hún var í héraðsdómi, og svo sem mál þetta var flutt hér fyrir dómi hinn 11. febrúar 1983 verður við það að miða, að málsaðildin sé hin sama fyrir Hæstarétti og héraðsdómi. Verður Sigurún Jóhannsdóttir f. h. Jóhanns Kristjánssonar eigi talin meðal aðilja máls þessa, og ber að vísa kröfum áfrýjandans Almennra Trygginga h/f gegn henni frá Hæstarétti og dæma hann til að greiða henni málskostnað fyrir Hæstarétti, sem ákveðinn er í lok dóms þessa.

Erfðafjárskýrsla út af skiptum eftir Kristján heitinn Helgason ber með sér, að skiptum í því búi er ekki lokið. Um meðferð á búi Lúðvíks heitins Karlssonar og afstöðu skiptaréttar Reykjavíkur til fyrirsvors Hrafnhildar Helgadóttur vegna búsins í máli þessu vísast til bréfs borarfégeta frá 16. desember 1982, sem vikið er að hér að framan.

III.

Rétthafar að váttryggingarverði þyrlunnar.

Af hálfu Almennra Trygginga h/f hafa eigi verið bornar brigður á, að váttryggingarsamningur hafi komist á milli eigenda þyrlunnar

TF-LKH og félagsins og hafi flugvélin samkvæmt því verið tryggt húftryggingu að fjárhæð 70.000 bandaríkjadalir. Hins vegar er ágreiningur milli aðilja um það, með hverjum skilmálum tryggt hafi verið, svo sem greinir í héraðsdómi. Eins og málið horfði við fyrirsvarsmönnum váttryggingarfélagsins, verður við það að miða, að váttryggingartakar hafi verið þeir Kristján Helgason og Lúðvík Karlsson, og eru dánarbú þeirra, en eigi hlutafélag (Þyrluflug), er þeir hugðust stofna, réttir aðiljar um heimtu váttryggingarverðs vélarinnar. Þá verður einnig lagt til grundvallar, eins og gert er í héraðsdómi, að váttryggingin hafi verið tekin til hagsbóta fyrir þá Kristján og Lúðvík að jöfnu.

Þær Hrafnhildur Helgadóttir, Guðríður Friðriksdóttir og Sólveig Kristjánsdóttir reisa persónulegar kröfur sínar gegn Almennum Tryggingum h/f á því, að Þyrluflug hafi verið váttryggingartaki. Samkvæmt framansögðu ber vegna aðildarskorts að sýkna Almennar Tryggingar h/f af þessum kröfum þeirra, en fjallað verður um málskostnað í heild sinni í lok dómsins.

IV.

Með hverjum skilmálum þyrlan TF-LKH var váttryggt.

Þessi þáttur málsins, málsgögn og horf málsaðilja við þeim er reifaður í héraðsdómi og leyst úr ágreiningsefnum. Ber að staðfesta þá niðurstöðu héraðsdóms, að eigi sé sannað, að váttryggingartökum hafi verið settir þeir sérstöku váttryggingarskilmálar, sem Almennar Tryggingar h/f halda fram, að váttryggingin hafi verið bundin. Verður því að leysa úr ágreiningsefni málsaðilja gagngert á grundvelli laga nr. 20/1954.

V.

Upplýsingar váttryggingartaka við gerð váttryggingasamnings.

Hvert einstakt atriði, sem hér reynir á, er tekið til rökstuddrar úrlausnar í héraðsdómi. Er fallist á mat héraðsdóms á þeim, og verður Almennum Tryggingum h/f eigi dæmd sýkna samkvæmt þessum málsástæðum.

VI.

Sýknukrafa Almennra trygginga h/f á grundvelli 18. gr., 2. málgr., laga nr. 20/1954.

Svo sem reifað er í héraðsdómi, reisa Almennar Tryggingar h/f enn fremur sýknukröfu sína á því, að þyrlan hafi verið bæði ofhlaðin

og ranghlaðin, er hún hóf sig til flugs að morgni 17. janúar 1975, og verði flugslýsið rakið gagnert til þessa. Sé þar fyrir að fara stórkostlegu gáleysi flugmannsins, er leysi félagið undan skyldu sinni til greiðslu váttryggingarverðs þýrlunnar. Þessari staðhæfingu andmæla aðaláfrýjendur og stefndu.

VI. 1. Frumgagníð um orsakir flugslýssins er skýrsla rannsóknarnefndarinnar, sem að framan greinir. Þessi skýrsla er samin og unnin og rannsókn leyst af hendi vegna fyrirmæla í 141. gr. laga nr. 34/1964, og er hún ekki samin út af fyrir sig til þess að vera sönnunargagn í einkamáli slíku sem þessu. Rannsóknarnefnd gegnir opinberu starfi, og þeir menn, sem leyst hafa af hendi starfið, eru sérfróðir menn með mikla starfsreynslu á sviði flugmála, þ. á m. er einn þeirra maður með allmikla reynslu sem þýrluflugmaður. Þeir hafa allir staðfest skýrsluna fyrir dómi í máli þessu, þar sem lögmennt málsaðilja hafa lagt fyrir þá margvíslegar spurningar um störf þeirra, rannsóknarhætti og ályktanir.

VI. 2. Í lok skýrslu rannsóknarnefndar segir svo:

„Nefndin telur líklega orsök slyssins vera þá, að þýrluna hafi skort afl og flugmanninn reynslu til þess að komast mætti í gegnum sviptivindasvæðið við Hjarðarnes, sérstaklega þegar tillit er tekið til þess, að þýrlan var yfirhlaðin og þungamiðja aftan við leyfð mörk.“ Í niðurstöðum 2. 2. a. VIII segir svo: „Samkvæmt útreikningi nefndarinnar mun þýrlan hafa verið yfirhlaðin um 868 lbs. og þungamiðjan um 3,5 þumlunga aftan við leyfð mörk við flugtak í Reykjavík.“ Áætlaður þungi yfir slyssað nam 7.988 enskum pundum, þ. e. 788 pundum umfram hámark, 7.200 pund, og þungamiðja 3.76 þumlungar aftan við leyfð mörk. Í héraðsdómi er þýrlan talin ofhlaðin yfir slyssað að því er virðist um $788 \div (222 + 44) = 522$ pund og þungamiðja 2.6 þumlunga aftan við leyfð mörk.

Svo sem rakið er í héraðsdómi, hafa aðaláfrýjendur og hinir stefndu gagnrýnt ýmis atriði í forsendum rannsóknarnefndar, og skulu þau nú tekin til athugunar í sömu röð og í héraðsdómi.

VI. 3. Fallast verður á það mat héraðsdóms, að leggja beri til grundvallar, að Lúðvík heitinn Karlsson hafi vitað, að leyfð heildarþyngd þýrlunnar væri 7200 pund og hafi borið að haga hleðslu þýrlunnar í samræmi við það. Breyta hin nýju gögn, sem lögð hafa verið fyrir Hæstarétti, eigi þeirri niðurstöðu.

VI. 4. Fallist er á forsendur og niðurstöður héraðsdóms varðandi þá gagnrýni aðaláfrýjenda og stefndu, er lýtur að eftirfarandi atriðum í skýrslu rannsóknarnefndar flugslysa:

- a) þunga farþega,
- b) eldsneyti innifalið í tómþunga og um áhrif hraðfyllingar og
- c) af hvaða geymi eldsneyti var tekið.

Eigi þykja fullnægjandi gögn fram komin um það, hvernig niðurskipun manna í þýrlunni var háttað.

Hér að framan er lýst álitsgerðum tveggja manna, sem dómkvaddir voru á bæjarþingi Reykjavíkur 8. desember 1982 til að semja matsgerð um efni þau, er þar getur. Matsmennirnir skiluðu ekki sameiginlegri matsgerð, og verða álitsgerðir þeirra eigi lagðar til grundvallar dómi í máli þessu.

VI. 5. Engin ástæða er til að bera brigður á, að 250 lítrar af bensíni hafi verið settir á þýrluna 17. janúar 1975, og eins og mál þetta horfir við, þykir verða að staðfesta niðurstöðu héraðsdóms um eldsneytisþáttinn í hleðslu þýrlunnar, en það athugast, að í skýrslu rannsóknarnefndar eru 30 pund vegna eldsneytis, sem eytt var í „uppkeyrslu,“ tvíðregin frá.

Með gögnum þeim, sem fram eru lögð í málinu, er eigi hnekkð þeirri niðurstöðu héraðsdóms, sem skipaður var sérfróðum mönnum, að þýrlan hafi verið ofhlaðin, þegar hún fórst 17. janúar 1975, og að slysið verði rakið m. a. til þessa. Flugmaðurinn bar ábyrgð á hleðslu þýrlunnar, og sýndi hann af sér vangá að því er til hleðslunnar tekur.

VI. 6. Í málinu nýtur við nokkurra gagna um veðurfar í grennd við þann stað, er þýrlan fórst. Eru það bæði skýrslur almennt um verðurlag á þessu svæði og svo skýrslur um veðrið þann dag, er slysið varð. Má af þeim ráða, að misvindasamt sé á þessum slóðum. Í bréfi Páls Bergþórssonar veðurfræðings 29. janúar 1975 segir m. a. svo um veðrið á þeim stað, er þýrlan fórst 17. janúar s. á: „Allt bendir til þess, að þennan dag, 17. janúar 1975, hafi verið mjög misvinda í lofti á svæðinu kringum Hjarðarnes, vindhraði frá nærri logni og upp í 40 - 50 hnúta snöggar hviður.“ Í þessu sambandi er einnig vert að benda á umsögn Páls Halldórssonar flugmanns,

sem greind er í skýrslu rannsóknarnefndar, en Páll flaug að Hjarðarnesi á þyrilu um kl. 1200 - 1212 hinn 17. janúar 1975. Reyndist misvinda á þessari flugleið, og færðist vindur í auka því nær sem komið var Hjarðarnesi, og var þar mjög ókyrrt. Svipað kemur fram í skýrslu Páls Kristjánssonar fyrir rannsóknarnefnd.

Hinn 13. júní 1975 ritaði þáverandi lögmaður „Þyrilufugs h.f.“ rannsóknarnefnd flugslysa, er þá hafði skilað skýrslu sinni, bréf, þar sem spurst er fyrir um, hvort nefndin telji, „að þyrilan TF-LKH hefði komist af miðað við þau veðurskilyrði, er hún lenti í þann 17. janúar s.l., ef vélin hefði verið innan hleðslumarka.“ Svarbréf formanns rannsóknarnefndar f. h. nefndarinnar er ritað 16. júní s. á. og er svo að efni til:

„Með hliðsjón m. a. af þeim staðreyndum, sem komu í ljós við rannsóknir Veðurstofu Íslands á veðurskilyrðum við Hjarðarnes og kafla 1. 7. í skýrslu nefndarinnar um flugslysið þann 17. janúar s.l., telur nefndin, að miklar líkur séu á því, að slysið hefði getað skeð, þótt hleðsla þýrlunnar hefði verið innan marka.“

VI. 7. Með vísan til þessara gagna ber að staðfesta þá niðurstöðu héraðsdóms, að flugslysið verði öðrum þræði rakið til óhagstæðs veðurs yfir slyssstaðnum. Af gögnum máls verður þó ekki ályktað, að misvinda veðurlag hafi verið eina orsök slyssins, heldur ber að telja, eins og héraðsdómur greinir, að ofhleðsla og ókyrrð í lofti vegna misvinda séu samvirkar orsakir þess, að þýrlan fórst.

VII.

Að vísu verður að telja það mikla vangá hjá flugmanninum að gæta ekki rétttra hleðslumarka, svo sem að framan er rakið. Eigi verður þó talið, að Almennar Tryggingar h/f hafi með málssögnum og málsreifun sýnt fram á, að flugmanninum hafi orðið á stórkostleg vangá, svo sem lögskýra ber það orðalag í 2. mgr. 18. gr. laga nr. 20/1954. Er þess m. a. að gæta í því sambandi, að það var flugmaður sá, er stjórnaði þýrlunni, sem bar ábyrgð á hleðslunni. Annars konar vangá en sú, sem stórkostleg verður talin, leysir tryggingarfélagið eigi undan skyldu til að greiða váttryggingarverð þýrlunnar, sbr. 20. gr. laga nr. 20/1954. Samkvæmt þessu og án þess að gefa þurfi gaum að öðrum ástæðum ber að dæma Almennar

Tryggingar h/f til að greiða Hrafnhildi Helgadóttur f. h. dánarbús Lúðvíks Karlssonar jafnvirði 35.000.00 bandaríkjadala í íslenskum krónum eftir gengi á greiðsludegi ásamt vöxtum svo sem segir í dómsorði, en upphafstíma vaxta hefur eigi verið andmælt sérstaklega. Af þessum málalokum leiðir þegar, að dæma ber Almennar Tryggingar h/f til að greiða Guðríði Friðriksdóttur f. h. dánarbús Kristjáns Helgasonar jafnvirði 35.000.00 bandaríkjadala í íslenskum krónum eftir gengi á greiðsludegi ásamt vöxtum, svo sem segir í dómsorði, en upphafstíma vaxta hefur eigi verið andmælt sérstaklega.

Dæma ber Almennar Tryggingar h/f til að greiða Hrafnhildi Helgadóttur f. h. dánarbús Lúðvíks Karlssonar málskostnað í hér-aði og fyrir Hæstarétti, samtals 80.000.00 krónur. Staðfesta ber ákvæði héraðsdóms um málskostnaðargreiðslu til Guðríðar Friðriksdóttur f. h. dánarbús Kristjáns Helgasonar, enda hefur málinu eigi verið áfrýjað af hálfu dánarbúsins, en hæfilegt þykir, að Almennar Tryggingar h/f greiði henni vegna dánarbúsins 60.000.00 krónur í málskostnað fyrir Hæstarétti.

Almennar Tryggingar h/f greiði Sigrúnu Jóhannsdóttur vegna Jóhanns Kristjánssonar 6.000.00 krónur í málskostnað fyrir Hæstarétti. Málskostnaður vegna persónulegra krafna Hrafnhildar Helgadóttur, Sólveigar Kristjánsdóttur og Guðríðar Friðriksdóttur á hendur Almennum Tryggingum h/f í máli þessu þykir eiga að falla niður.

VIII.

Hæstaréttardómararnir Sigurgeir Jónsson og Þór Vilhjálmsson taka fram, að þeir hafi greitt atkvæði með því, sem segir um vexti fram til 1. júní 1980, vegna fordæmisreglu, sem meiri hluti Hæstaréttar hefur mótað.

D ó m s o r ð:

Kröfum Almennra Trygginga h/f á hendur Sigrúnu Jóhannsdóttur f. h. Jóhanns Kristjánssonar er vísað frá Hæstarétti og greiði Almennar Tryggingar h/f henni málskostnað fyrir Hæstarétti, 6.000.00 krónur.

Almennar Tryggingar h/f skulu sýknar af persónulegum

kröfum Hrafnhildar Helgadóttur, Guðríðar Friðriksdóttur og Sólveigar Kristjánsdóttur í máli þessu, en málskostnaður í þessum þætti málsins fellur niður. Almennar Tryggingar h/f greiði Hrafnhildi Helgadóttur f. h. dánarbús Lúðvíks Karlssonar og Guðríði Friðriksdóttur f. h. dánarbús Kristjáns Helgasonar, hvorri um sig, jafnvirði 35.000.00 bandaríkjadala í íslenskum krónum eftir gengi á greiðsludegi ásamt 15% ársvöxtum frá 17. janúar 1975 til 1. maí 1976, 15¼% ársvöxtum frá þeim degi til 31. júlí 1977, 16¼% ársvöxtum frá þeim degi til 20. nóvember s.á., 19½% ársvöxtum frá þeim degi til 20. febrúar 1978, 22½% ársvöxtum frá þeim degi til 31. maí 1979, 24½% ársvöxtum frá þeim degi til 31. ágúst s. á., 27½% ársvöxtum frá þeim degi til 30. nóvember 1979, 30% ársvöxtum frá þeim degi til 31. maí 1980, 7% ársvöxtum frá þeim degi til 13. febrúar 1981, 9% ársvöxtum frá þeim degi til 1. júní 1981, 19% ársvöxtum frá þeim degi til 1. nóvember 1982, en með 8% ársvöxtum frá þeim degi til greiðsludags.

Almennar Tryggingar h/f greiði Hrafnhildi Helgadóttur f. h. dánarbús Lúðvíks Karlssonar málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti, samtals 80.000.00 krónur, og Guðríði Friðriksdóttur f. h. dánarbús Kristjáns Helgasonar málskostnað í héraði, 10.000.00 krónur, og málskostnað fyrir Hæstarétti, 60.000.00 krónur.

Dómi þessum ber að fullnægja að viðlagðri aðför að lögum.

Sér atkvæði

Sigurgeirs Jónssonar hæstaréttardómara.

Ég er ósammála umfjöllun og niðurstöðu meiri hluta dómenda Hæstaréttar í máli þessu um þær sýknuástæður gagnáfrýjanda, sem byggðar eru á gáleysi flugmannsins og um orsakir slyssins. Gagnáfrýjandi reisir þennan þátt kröfugerðar sinnar á því, að Lúðvík Karlsson flugmaður hafi ofhlaðið og ranghlaðið þyluna TF-LKH fyrir hið örlagaríka flug 17. janúar 1975. Gagnáfrýjandi styður mál

sitt við niðurstöðu rannsóknarnefndar flugslysa, sem grein er gerð fyrir í héraðsdómi, en í honum var fallist á þá skoðun rannsóknarnefndarinnar, að þyrlan hafi verið ofhlaðin og ranghlaðin.

Útreikningar rannsóknarnefndar flugslysa eru á því byggðir, að akveðið magn eldsneytis hafi verið í eldsneytisgeymum þyrlunnar fyrir áfyllingu hinn 17. janúar 1975 og geymarnir nær fullir eftir áfyllinguna. Um það efni eru engar óyggjandi upplýsingar. Eina eldsneytið, sem sannað er, að var í geymum þyrlunnar við flugtak, eru þeir 250 lítrar, sem dælt var á rétt fyrir flugtakið. Líklegt er, að eitthvert eldsneyti hafi verið í geymum þyrlunnar fyrir þá áfyllingu, en um það er ekki vitað. Sönnunarbyrði er hjá gagnáfrýjanda, og verður allur vafi í því efni aðaláfrýjanda og stefndu til hags. Matsmennirnir, Benóný Ásgrímsson og Þorsteinn Þorsteinsson, urðu ekki sammála um það, hvort ráðið yrði af gögnum máls þessa um eldsneytiskaup og flugtíma þyrlunnar, hvert hefði verið líklegt eldsneytismagn í henni, er hún fórst. Svar Beneónýs var afdráttarlaust nei. Í héraðsdómi er frá því greint, að niðurstaða hjá rannsóknarnefnd flugslysa um þetta atriði hafi verið áætlun, sem er þó í héraðsdómi lögð til grundvallar í aðalatriðum.

Samkvæmt þeim gögnum, sem fyrir liggja, var lágmarks heildarþyngd þyrlunar, er slysið varð, sem hér segir:

1. Tómaþungi (lítills háttar eldsneyti innifalið)	5632 lbs.
2. Flugmaður og 6 farþegar 7 x 156 lbs.	1155 lbs.
3. Olía	70 lbs.
4. Eldsneyti það, sem dælt var í geyma þyrlunnar 17/1 1975, 250 lítrar (eðlisþyngd 0.72)	
Samtals	7254 lbs.
Frá dregst eyðsla í uppkeyrslu og vegna flugs að slysstað	75 lbs.
	7179 lbs.

Þótt gengið sé út frá því, að eitthvert eldsneyti hafi verið í geymum þyrlunnar fyrir áfyllingu 17. janúar 1975, er ekki vitað, hversu mikið það var, og ekki unnt að reikna það út samkvæmt þeim gögnum, sem fyrir liggja í máli þessu. Verður niðurstaða um þetta atriði

ekki byggð á ágiskunum. Þó að ég telji sennilegt, að heildarþungi þýrlunnar kunni að hafa farið eitthvað fram úr 7200 enskum pundum, þá get ég ekki fallist á það með meiri hluta dómenda, að staðfesta eigi niðurstöðu héraðsdóms um eldsneytisþáttinn í hleðslu þýrlunnar. Fellst ég því heldur ekki á það með meiri hluta dómenda, að sannað sé, að þýrflugmaðurinn, Lúðvík Karlsson, hafi sýnt af sér það gáleysi eða vangá, sem í dómi greinir.

Sú staðhæfing, að þýrlan hafi verið ranglega hlaðin, er byggð á ofhleðslu og staðsetningu farþega í henni, er slysið varð. Hvorugt er sannað, og verður ætlað gáleysi flugmannsins því ekki heldur tengt rangri hleðslu.

Þá get ég ekki heldur fallist á það með meiri hluta dómenda, að sannað sé, að ofhleðsla og ókyrrð í lofti séu samvirkar orsakir þess, að þýrlan fórst. Ég tel orsök slyssins ókunna. Í skýrslu rannsóknarnefndar flugslysa segir m. a.: „Ekkert hefur komið fram, sem bent getur til, að hreyfillinn hafi ekki verið í gangi, þegar þýrlan kom til jarðar.” Ekki verður séð af skýrslunni, að nefndin hafi leitt frekar huga að hugsanlegri bilun í aflvél þýrlunnar eða öðrum bilunum í henni, heldur beint þunga rannsóknarinnar að hleðslu þýrlunnar og veðurfari á slysstað.

Í gögnum rannsóknarnefndar flugslysa eru skráðir framburðir nokkurra vitna, sem næst voru slysstað. Tveir menn í olíuflutningabífreið, sem nærstödd var, fylgdust með aðdraganda slyssins. Hvorugur þeirra heyrði vélarhljóð. Gluggi bífreiðar, er sneri að þýrlunni, var opin, en vél bífreiðarinnar í gangi. Kona, sem var úti við nálægt slysstað og fylgdist með aðdraganda slyssins, kvaðst ekki geta fullyrt, að hún hefði heyrt vélarhljóð í þýrlunni. Bóndi á næsta bæ vaknaði við sprengingu, en hafði ekki heyrt vélarhljóð. Hann kvaðst ýmist vakna eða ekki, þegar flugvélar flygju yfir í námunda við bæ hans.

Í skjali, sem vitnað var til við flutning málsins fyrir Hæstarétti, þar sem gerð er grein fyrir afdrifum 12 þýrlna í íslenskri eigu í sambandi við fyrirsögn til ráðherra um öryggismál varðandi þýrflurækstur, kemur fram, að 9 þýrlur höfðu farist, 3 vegna hreyfilbilunar, 2 vegna bilana í stélscrúfu eða drifkassa, 1 vegna árekstrar á loftlínu, 1 vegna þess, að flogið var á jörð í dimmviðri, og ein vegna misvindis og sviptivinds auk þýrlu þeirrar, sem mál þetta fjallar um.

Bilun í tækinu sjálfu er því langalgengasta ástæða þýluslysa hér á landi.

Með þessum athugasemdum er ég sammála niðurstöðu meiri hluta dómenda Hæstaréttar svo og rökstuðningi þeirra um önnur atriði, sem ekki snerta það, sem ég hef rakið hér að framan.

Dómur bæjarþings Reykjavíkur 15. júní 1978.

I.

Mál þetta, sem dómtekið var að loknum munnlegum málflutningi 30. maí sl., höfðuðu Hrafnhildur Helgadóttir, Sæviðarsundi 32 hér í borg, persónulega og f. h. dánarbús Lúðvíks Karlssonar, Guðríður Friðriksdóttir, Laufásvegi 54 hér í borg, persónulega og f. h. dánarbús Kristjáns Helgasonar og Sólveig Kristjánsdóttir, Nökkvavogi 42 hér í borg, gegn Almennum Tryggingum h/f hér í borg til greiðslu á \$ 70.000.00 ásamt 16% ársvöxtum frá 17. janúar 1975 til greiðsludags auk málskostnaðar samkvæmt gjaldskrá LMFÍ eða að mati dómsins.

Við munnlegan málflutning gerðu stefnendur þá dómkröfu, að stefndi yrði dæmdur til þess að greiða stefnendum \$ 70.000.00 með 15.75% ársvöxtum frá 17. janúar 1975 til 1. ágúst 1977, en með 16.25% ársvöxtum frá þeim degi til 21. nóvember 1977, en 19.5% ársvöxtum frá þeim degi til 21. febrúar 1978 og 22.5% ársvöxtum frá þeim degi til greiðsludags, og málskostnað að skaðlausu skv. gjaldskrá LMFÍ.

Lögmaður stefnda samþykkti, að lögmaður stefnenda fengi komið að breytingu á vaxtakröfu sinni.

Stefndi hefur krafist þess að verða algerlega sýknaður og að honum verði tildæmdur hæfilegur málskostnaður að mati dómsins.

Leitað hefur verið um sættir í máli þessu án árangurs.

II.

Málavextir.

Mál þetta er höfðað til greiðslu húftryggingarbóta þýrlunnar TF-LKH af gerðinni Sikorsky S55B, sem fórst 17. janúar 1975.

Málsatvik eru þau, að í október 1974 mun Lúðvík Karlsson flugmaður hafa snúið sér til deildarstjóra stefnda í flugtryggingum og spurst fyrir um, hvort stefndi gæti húftryggt þýrlu. Hinn 20. okt. 1974 sendi stefndi telex til London, þar sem spurst var fyrir um tryggingu á Sikorsky 55 þýrlu, flugmaður væri Lúðvík Karlsson, sem hefði 2000 flugtíma og færi til Bandaríkjanna á námskeið í þýrluflugi. Einnig segir þar, að flugmaðurinn hafi aldrei lent í slysi. Hinn 1. nóvember 1974 undirritaði Lúðvík Karlsson

kaupsamning um þyrlu, Sikorsky S55B. Registration No. N6734, kaupverð \$ 59.000.00. Seljandi þyrlunnar var Orlando Helicopter Airways Inc. Í kaupsamningi er svo kveðið á, að seljandi sjái kaupandanum fyrir þjálfun í meðferð þyrlunnar allt að 25 klukkustundum. Þyrlan skuli vera á ábyrgð kaupanda á þjálfunartíma og eigi kaupandi að greiða tryggingar. Hinn 6. nóvember 1974 skrifaði stefndi Landsbanka Íslands bréf vegna flutnings-tryggingar, sem stefndi hafði tekið að sér fyrir Kristján S. Helgason og Lúðvík Karlsson á þyrilvængju af gerðinni Sikorsky S55 frá Bandaríkjunum til Reykjavíkur, að váttryggingarverðmæti \$ 70.000.00. Í bréfinu er þess getið, að stefnda hafi borist telex frá Kristjáni Helgasyni 6. nóv. 1974, þar sem hann lýsi því yfir, „að Landsbanki Íslands eigi forgangskröfu á tryggingarféð, ef til tjóns kemur, vegna lánsfyrirgreiðslu.“ Stefndi viðurkenndi með bréfinu þennan forgangskröfurétt Landsbanka Íslands. Í bréfi Landsbanka Íslands, dags. 21. febrúar 1975 (dskj. 19), um lántöku Lúðvíks Karlssonar og Kristjáns Helgasonar vegna kaupa á þyrlu er frá því skýrt, að hinn 7. nóv. 1974 hafi Landsbanki Íslands tekið lán hjá Scandinavia Bank Limited að fjárhæð \$47.436.00, sem endurlánað hafi verið til kaupa á þyrlu þeirri, sem mál þetta snýst m. a. um.

Hinn 15. nóv. 1974 senda endurtryggjendur telex, þar sem þeir staðfesta, að þyrlan, sem tryggt sé hjá stefnda, hafi verið tekin til endurtryggingar, greint er frá iðgjaldi, en undanskilinn er hangandi farmur (sling cargo). Í bréfi, dags. 14. janúar 1975 (cover note, dskj. 4), lýsti stefndi yfir því, að hann hefði endurtryggt þyrluna Sikorsky S55B 18. nóv. 1975 til 12 mánaða. Váttryggingarfjárhæð sé \$ 70.000.00. Hangandi farmur (sling Cargo) sé innifalinn.

Hinn 27. des. 1974 sótti Þyrluflug h/f um lofthæfisskírteini fyrir Sikorsky S55B. Sama dag sótti sami aðili um skrásetningarskírteini fyrir sömu vél. Í bréfi flugmálastjóra, dags. 20. febrúar 1975, stendur, að eigendur Þyrluflugs hafi 30. desember 1974 sótt um leyfi til loftferðastarfsemi til samgönguráðuneytisins samkv. 82. gr. laga um loftferðir nr. 34/1964 og samkv. 1. gr. reglugerðar nr. 91/1973, enda hafi hér verið um að ræða flugrekstur til fjáröflunar. Á fundi flugráðs 14. janúar 1975 hafi verið samþykkt að mæla með leyfi til þjónustuflugs með þyrlu, enda fullnægi félagið settum skilyrðum loftferðaeftirlits flugmálastjórnar um flugrekstrar- og viðhaldsbækur. Þess er getið í bréfi flugmálastjóra, að ofangreindar bækur hafi ekki verið lagðar fram til samþykkis flugmálastjórnar, og enn fremur er þess getið, að umræddar flugrekstrar- og viðhaldshandbækur hafi ekki verið endanlega samþykktar af loftferðaeftirlitinu, er þyrlan fórst 17. janúar 1975.

Samkvæmt bréfi framkvæmdastjóra loftferðaeftirlits flugmálastjórnar, dags. 14. febrúar 1975, var flughandbók (Flight Manual) þyrlunnar árituð

3. janúar 1975. Skrásetningarskirteini og lofthæfisskirteini voru gefin út 6. sama mánaðar. Samkvæmt bréfi loftferðaeftirlits flugmálastjórnar, dags. 4. febrúar 1975, var þyrlunni flogið 4 klst. og 39 mínútur á tímabilinu 6. til 17. janúar 1975 eftir því sem skrár flugturnsins í Reykjavík greindu.

Hinn 17. janúar 1975 var þyrlan í leiguflugi fyrir Rafmagnsveitu ríkisins, en Valgarð Thoroddsen, þáverandi rafmagnsveitustjóri, skýrði frá því í bréfi, dags. 9. september 1977 (dskj.32), að rafmagnsveiturnar hefðu oft haft það til siðs að taka litlar flugvélar á leigu til flutnings á starfsmönnum sínum út á land. Við slíkt flug greiddu þær fast gjald miðað við flugtíma auk gjalds fyrir biðtíma á ákvörðunarstað. Í bréfinu segist rafmagnsveitustjóri ekki minnst þess, að greiðsla hafi beint verið miðuð við tölu farþega, og minnst hann ekki annars en sami háttur hafi verið á hafður við nefnt flug með þyrlunni. Í ferð þessari fórst þyrlan suðvestan við bæinn Hjarðar nes á Kjalarnesi og með henni flugmaðurinn, Lúðvík Karlsson, og sex farþegar.

Eftir slysið hóf nefnd til rannsókna á flugslysum, þegar manntjón verður, rannsókn á slysinu. Skýrsla nefndar þessarar liggur frammi í málinu sem dskj. nr. 3. Rétt þykir að rekja hér það helsta úr skýrslunni, sem hér skiptir máli:

Í kafla merktum 1.1. Um flugið segir svo:

„Rafmagnsveitur ríkisins leigðu þyrlu af Sikorsky S55B gerð, TF-LKH, sem var eign nýstofnaðs félags, Þyrluflug h.f. Þyrlan var búin 11 sætum í farþegaklefa, og hún gat aðeins lent á landi.

Um morguninn þann 17. janúar 1975, milli klukkan 1000 og 1030, voru eldsneytisgeymar þyrlunnar fylltir, og gerði það starfsmaður hjá Oliufélaginu Skeljungi h.f., Elías Pálsson.

Samkvæmt frásögn Elíasar bað flugmaður þyrlunnar um að fylla geymana, síðan lokaði hann þeim.

Samkvæmt pappírnum þyrlunnar á að vera hægt að koma 600 lbs af eldsneyti í fremri geymi og 426 lbs. í þann aftari. Það er, ef beðið er eftir, að það jafnist í geymunum, þar sem þeir eru hólfaðir.

Samkvæmt frásögn Guðjóns Sigurgeirssonar, flugvélavirkja, sátu farþegar fyrir flugtak sem hér segir:

„Framkvæmdastjóri Þyrluflugs h. f. sat við hlið flugmanns. Fimm farþegar sátu í aftari sætum þyrlunnar.”

Klukkan 1036 hóf þyrlan sig til flugs frá Reykjavíkurflogvelli. Flugstefna frá Reykjavík var norðaustur meðfram ströndinni og með Esju.

Á Móum á Kjalarnesi var talað við Unni Andrésdóttur og Guðmund Sigfússon, sem bæði urðu vör við og sáu þyrluna, er hún flaug þar yfir.

Unnur kvaðst ekkert óeðlilegt hafa séð við flugið, segir þó, að sér hafi fundist hún fljúga fremur lágt.

„Þyrlan flaug yfir bæinn, inn með fjallinu í stefnu á Akrafjall.”

Því næst hafði nefndin tal af Sigríði Böðvarsdóttur, 17 ára stúlku, frá Saurbæ á Kjalarnesi. Sigríður segist hafa verið á göngu frá Saurbæ upp á þjóðveginn vestan við Tiðarskarð. Hún segir meðal annars:

„Ég tók eftir þyrlunni, er hún kom fljúgandi úr suðaustri og flaug yfir, rétt austan við þann stað, sem ég var stödd á.”

Sigríður giskaði á, að þyrlan hefði flogið í um 200 metra hæð. Sigríður tók ekki eftir neinu óeðlilegu við flugið, fyrr en þyrlan var um það bil mitt á milli Saurbæjar og Hjarðarness, þó nær Saurbæ.

Þá tók Sigríður eftir, að þyrlan fór að dingla til stélinu, og svo sneri stélið (frá henni séð) alveg niður (lóðrétt). Svo tók hún eftir, að þyrlan réttist við og flaug í smá sveig áfram, en sá síðan, að hún féll ört, með nefið niður. Sigríður sá ekki, er þyrlan kom til jarðar, vegna hæðar, sem bar á milli. Litlu síðar heyrði hún sprengingu og sá, að eldur og dökkur reykur gaus upp. Reykinn lagði upp og síðan að fjallinu.

Hjalti Jóhannsson, Skeiðarvogi 113, Reykjavík, og Gýmir Guðlaugsson, Heidargerði 116, Reykjavík, voru á leið eftir þjóðvegnum, skammt frá Hjarðarnesi á oliuflutningabifreið frá Ólíuverzlun Íslands.

Þegar þeir sáu þyrluna, virtist þeim hún á leið inn Hvalfjörð, yfir sjó, (frá þeim séð), í litilli hæð. Þeir sáu strax, að þyrlan var að falla. Þeir stöðva bifreiðina, en ekki mótörinn. Þeim virtist þyrlan falla stjórnlaus rétt við land.

Þeir sögðu, að er þeir sáu þyrluna fyrst, þá hafi staða hennar verið þannig, að stélið vísaði skáhallt niður, og virtist þeim hún koma þannig niður á jörðina.

Þeir tóku eftir því, að er þyrlan var á leið niður, sveigði hún til hliðar öðru hvoru, einnig hreyfðist stélið aðeins upp og niður, en þyrlan snerist ekki.

Að því er þeim virtist kom hún stjórnlaut niður og var að minnsta kosti í 45 gráðu halla, með stélið niður.

Ekki sáu þeir neitt falla frá þyrlunni né sáu þeir reyk frá henni, er hún var að falla til jarðar.

Þyrlan kom niður suðvestan við túnið á Hjarðarnesi á Kjalarnesi með miklum fallhraða, og voru ekki merki þess, að hún hafi hreyfst neitt af þeim stað eftir snertingu við jörð.

Eldur kviknaði samstundis í þyrlunni, er hún kom til jarðar.

Bóndinn á Hjarðarnesi, Jósep Kristjánsson, sagði, að þau hjónin hefðu vaknað við hávaðann, er eldurinn braust út. Því var líkt við sprengingu.

Hjónin á Hjarðarnesi létu strax vita um slysið símleiðis. Jósep fór strax að flakinu, en þar var mikill eldur.

Eftir að fregnin um slysið barst til Reykjavíkur, var sent á staðinn, lög-regla, sjúkralið, slökkvilið o. fl.”

Í skýrslunni kemur fram, að allir, sem í þýrlunni voru, en það voru flugmaðurinn og sex farþegar, hafi farist og þýrlan geryðilagst af eldi. Jarðrót hafi orðið nokkuð.

Flugmaður þýrlunnar var Lúðvík Karlsson, fæddur 11. maí 1943, og var hann handhafi atvinnuflugmannsskírteinis Nr. 761. Flugmannsréttindi Lúðvíks eru rakin í skýrslunni þannig: flugnemaskírteini 1. september 1964, einkaflugmannsskírteini 4. janúar 1965, atvinnuflugmannsskírteini 14. apríl 1971, svifflugmannsskírteini 14. apríl 1971, blindflugsskírteini 9. júní 1972, atvinnuflugmannsskírteini, meira próf, 8. nóvember 1973 og flugstjóraskírteini 16. maí 1974. Flugtímar á flugvélar um 1500 klukkustundir, þar af um 1380 stundir sem flugstjóri. Flugtímar á svifflugum um 160 klukkustundir. Jafnframt er þess getið, að samkvæmt upplýsingum Loftferðaæftirlits ríkisins hafi Lúðvík flogið 84:42 klukkustundir í æfingarskyni á Sikorsky þýrlu S55B og 4:39 klukkustundir hýrlendis eða samtals 89:21 klukkustundir.

Í kafla merktum 1.6. Upplýsingar um loftfarið segir svo:

„Rannsóknarnefnd flugslysa hefur eftir Loftferðaæftirliti ríkisins, að þýrlan TF-LKH hafi verið smíðuð af Sikorsky verksmiðjunni í U.S.A. árið 1954. Hún var af tegundinni Sikorsky UH-19D. Smíðanúmer var 55-645.

Þýrlan var endurnýjuð af „Orlando Helicopter Airways Inc., í Sanford, Florida, og breytt til almennra nota.

Þann 23. desember 1971 var hún skráð í U.S.A. sem N-6734 og tegundarheiti breytist í S55B.

17. desember 1974 hafði farið fram skoðun og breyting hjá „Orlando” og lofthæfnisskírteini til útlutnings veitt þann dag af F. A. A.

Þýrlan kom til Íslands þann 1. janúar 1975 og var síðan skrásett hér af Loftferðaæftirliti ríkisins þann 6. janúar 1975 sem eign Þýrluflugs h.f., Dugguvogi 2, Reykjavík.

Þegar þýrlan fórst, hafði henni verið flogið hýrlendis 4 klukkustundir 39 mínútur.

Færslubækur þýrlunnar hafa ekki fundist, svo nefndinni er ekki unnt að upplýsa heildarflugtíma eða annað um breytingar og skoðanir á þýrlunni sjálfri né hreyfli.

Þýrla þessi var málmklædd með tveim flugmannasætum í stjórnklefa, sem var framan og ofan við farþegaklefa. Í farþegaklefa voru 11 farþegasæti, er slysið varð, fjögur í fremstu röð, þrjú í miðröð og fjögur aftast.

Fýrir neðan og framan við stjórnklefa var hreyfillinn, sem var af gerðinni Wright R-1300-3D, 700 hestöfl.

Fyrir aftan hreyfil og undir farþegaklefa voru tveir eldneytisgeymar, sem samtals tóku 1026 lbs. af eldsneyti (benzíni).

Þyrla þessi var eingöngu búin hjólum og þar af leiðandi ekki ætluð fyrir lendingar á vatni

Samkvæmt Handbók þýrlunnar „Flight Manual“ segir, að mesti flughraði hennar hafi mátt vera 95 hnútar. Algengt hraðasvið: 35 til 95 hnútar.

Í handbókinni er aðvörðun, sem segir, að á meðan hreyfillinn sé keyrður upp á jörðu, „verði vinstri rúða í stjórnklefa að vera lokuð vegna hættu á „Carbon monoxide“ frá hreyflinum, þar sem útblástursrör er vinstra megin neðan við gluggann.“

Hámarksþungi fyrir flugtak má ekki vera yfir 7200 lbs. í farþegaflugi.

Fremri þungamörk 125.0 þumlungar.

Aftari þungamörk 136.0 þumlungar.

Líkur benda til þess, að hleðsluskrá hafi ekki verið gerð fyrir flugið, enda hefir hún ekki fundist.

Nefndin hefur gert hleðsluskrá byggða á þeim öruggustu upplýsingum, sem hægt var að afla. Í vafaatriðum hefur nefndin haft þá reglu að nota lægri töluna.“

Í skýrslunni er hleðsluskrá flugslysaneftar. Samkvæmt þeirri hleðsluskrá var áætlaður þungi þýrlunnar við flugtak í Reykjavík 8.068 lbs. og þungamiðja 139.5 þumlungar frá viðmiðunarpunkti. Í hleðsluskránni er gert ráð fyrir eldsneytiseyðslu um 5 lbs. á mínútu. Þýrlan hafi verið 10 mínútur á flugi og 5 mínútur hafi farið í uppkeyrslu fyrir flugtak. Olíueyðsla hafi verið um 5 lbs. í uppkeyrslu og á flugi. Þannig telst flugslysaneft til, að áætlaður þungi þýrlunnar á slyssað hafi verið 7.988 lbs. og þungamiðja 139.76 þumlunga frá viðmiðunarpunkti.

Í skýrslunni segir, að leyfður hámarksþungi fyrir flugtak á þýrlunni TF-LKH hafi verið 7200 lbs. Fremri þungamörk séu 125.0 þumlungar og aftari þungamörk 136.0 þumlungar frá viðmiðunarpunkti. Samkvæmt útreikningi nefndarinnar sé áætluð yfirhleðsla um 868 lbs. og þungamiðja um 3.5 þumlungar aftan við leyfð mörk. Samkvæmt þessu sé áætluð yfirhleðsla yfir slyssað um 788 lbs. og þungamiðja 3.76 þumlungar aftan við leyfð mörk.

Þungi farþega og farangurs sé fenginn með aðstoð Kára Einarssonar og Loftferðaefstirlit ríkisins. Staðsetning á farþegum sé gerð samkvæmt frásögn Guðjóns V. Sigurgeirssonar flugvirkja og myndum, sem teknar voru eftir slysið.

Í kafla merktum 1.7. Veðurskilyrði segir m. a. svo:

„Þegar þýrla Þýrluflugs lagði frá Reykjavík vestur á Snæfellsnes þ. 17. janúar 1975 fyrir hádegi, var austanátt á landinu. Skyggni var gott, og í Reykjavík voru ský meinlaus. 1/8 cu í 2500 feta hæð og 4/8 ac í 7000

feta hæð. Það eina í veðrinu, sem máli skiptir vegna þessa slyss, er því vindhraðinn, og þá sérstaklega misvindi. Af veðurkortum má sjá, að vindátt var um 120° í fjallhæð, en um 90° við jörð á þessu svæði. Vindhraði í Reykjavík var 20-25 hnútar, og mesti gustur á milli kl. 9 og 12 var 34 hnútar skv. sírita við Veðurhús á Bústaðavegi 9. Í 5000 feta hæð yfir Keflavík var vindur 135° 41 hnútar, en minnkaði, þegar ofar dró. En skv. veðurkortum virtust þrýstílinur við jörð talsvert þéttari á svæðinu norðan Reykjavíkur en yfir Keflavík, enda var vindur talsvert hægari við jörð í Keflavík.

Þessar staðreyndir benda til þess, að í fjallhæð hafi verið talsverður vindur yfir Hjarðarnesi, trúlega meiri en 40 hnútar.

En nú vill svo til, að árin 1967 - 1970 voru gerðar vindmælingar í Hjarðarnesi, eins og meðfylgjandi skýrsla ber með sér, og þar kemur greinilega fram mikið misvindi í vindátt eins og var þennan dag. Skal sérstaklega bent á kaflann Stormhrinur á bls. 3 - 4 í skýrslunni. Skv. skýrslunni mun meðalvindhraði (10 mín.) í Hjarðarnesi svipaður og í Reykjavík í þessari vindátt að vetri til, en hinsvegar er ekki sjaldgæft, að í hviðunum sé tvöfalt hvassara en að meðaltali næstu 10 mínútur á undan.

Allt bendir þetta til, að þennan dag, 17. janúar 1975, hafi verið mjög misvinda í lofti á svæðinu kringum Hjarðarnes, vindhraði frá nærri logni og upp í 40 - 50 hnúta snöggar hviður."

Samkvæmt segulbandsúrdrætti yfir fjarskipti milli þýrlunnar TF-LKH og Reykjavíkurflugturns var tilkynnt kl. 1035 úr þýrlunni, að hún væri tilbúin til flugtaks, og óskað var leyfis til að taka vinstri beygju. Kl. 1036 var upplýst um vindstyrk og heimilað flugtak. Flugtak var kl. 1038, og kl. 1045 er tilkynnt úr þýrlunni, að hún sé út úr vallahsviði og upp undir Kjalarnesi. Þetta muni vera síðustu fjarskipti við þýrluna.

Í þeim hluta skýrslunnar, sem fjallar um athuganir á slysstað, kemur fram, að um klukkan 1200 17. janúar hafi fulltrúar Loftferðaeftirlits ríkisins og flugslysaneftndar komið á slysstað, þar sem þýrlan hafði fallið niður rétt suðvestan við túnið á Hjarðarnesi. Þegar fulltrúar nefndarinnar komu á slysstaðinn, var ennþá allmikil glóð í leifum þýrlunnar, og lagði nokkurn reyk af þeim. Þýrlan var svo til öll brunnin til ösku, nema hvað hluti af stélinu hafði brotnað af og lent utan við mesta eldinn. Á slysstaðnum var því lítið annað að sjá en öskubráðinn málm, bogin stálrör, stálhluti, svo sem úr hreyflinum, tannhjól úr hraðaskipti fyrir vængblöð „Gear Box“, brotin og brunnin vængblöð og hitara, sem var rifinn og skemmdur. Litla rannsókn var hægt að gera á slysstaðnum, vegna þess hversu allt var illa brunnið. Svæðið, þar sem þýrlan snerti fyrst jörð, var allt í ösku og bræddum málm. Segir í skýrslunni, að á staðnum hafi ekki verið hægt að sjá annað en að þýrlan hefði komið niður á jörðina í nokkuð reistri stöðu,

með stél niður á við. Engin merki hafi verið á staðnum, er bent gátu til þess, að þýrlan hafi hreyfst úr stað eftir fyrstu snertingu. Mestur hluti þýrlunnar hafi verið sem öskuhaugur auk smáhluta, sem lágu víð og dreif, svo sem aftari hluti stélsins, stélskrúfa, eitt hjól og tvö brot úr vængblöðum, „Rotor blades“, sem geti gefið til kynna, að þýrlan hafi frekar komið niður á vinstri hlið, eftir því sem brotin úr blöðunum lágu. Tannhjól, sem breyta hreyfilhraða í vængblaðahraða, hafi verið athuguð og hafi þau verið óbrotin.

Samkvæmt frásögn sjónarvotta hafi orðið mikill hávaði sem sprenging, er þýrlan skall til jarðar, og engum togum skipt, að allt hafi orðið alelda á svíptundu.

Skýrslu flugslysaneftndar lýkur með kafla merktum 2. Ályktanir og Niðurstöður. Kaflinn er svohljóðandi:

„2.1. ÁLYKTANIR

Rannsóknarnefndin álitur að fengnum yfirlýsingum um veðurfar á slystaðnum, sem kemur fram í grein 1.7. og þeim hleðsluútreikningum, sem nefndin hefur gert, og kemur fram í grein 1.6.

- 1) Að þýrlan hafi verið mikið fyrir ofan leyfðan flugtaksþunga.
- 2) Að þýrlan hafi ekki verið hlaðin rétt. Þungamiðja hennar hafi verið nokkuð aftan við leyfð mörk, sem er mikilvægt atriði.
- 3) Að þýrlan hafi lent í sviptivindum yfir þeim stað, er slysið varð, sbr. grein 1.7. Einnig fylgir hér að aftan skýrsla um vindmælingar að Hjarðarнесi framkvæmdar af Veðurstofu Íslands.
- 4) Þegar þýrlan lenti í sviptivindum við Hjarðarнес, hafi það aukið mjög vanda flugmannsins að hafa stjórn á henni og þá sérstaklega vegna þess, hve gáleysislega hún var hlaðin, sbr. liði 1) og 2).

2.2. NIÐURSTÖÐUR

a) Það sem kom í ljós

- I) Þýrlan TF-LKH var skrásett eign Þýrluflugs h.f.
- II) Lofthæfnisskírteini TF-LKH nr. 252 var í gildi.
- III) Ekki hefur nefndin haft upp á viðhalda- eða flugbók þýrlunnar, svo ekki er unnt að segja nokkuð um þær upplýsingar, sem þar eiga að vera um viðhald og flugtima.
- IV) Þær upplýsingar, sem eiga að vera á umsóknareyðublaði um loft-hæfnisskírteini, eru mjög ófullnægjandi og illa frá gengnar hvað snertir „Flugtima alls frá endurnýjun“ og „Frá smíði“ o. fl.
- V) Reiknað er með, að um 125 U.S. gallon af eldsneyti (benzíni) hafi verið á eldsneytisgeymum þýrlunnar, er slysið varð.

VI) Samkvæmt upplýsingum Loftferðaeftirlits ríkisins var flugskírteini Lúðvíks Karlssonar í gildi. Flugbók hans hefur nefndin ekki fundið.

VII) Ekkert hefur komið fram, sem bent getur til, að hreyfillinn hafi ekki verið í gangi, þegar þyrflan kom til jarðar.

VIII) Samkvæmt útreikningi nefndarinnar mun þyrflan hafa verið yfirhlaðin um 868 lbs og þungamiðja um 3.5 þumlunga aftan við leyfð mörk við flugtak í Reykjavík. (Engin hleðsluskrá hefur fundist, sem hefði átt að gera fyrir flugið og vera samþykkt af flugmanni).

IX) Samkvæmt rannsókn Rannsóknarstofnunar í Lyfjafræði við Háskóla Íslands var alkóhól ekki í mælanlegu magni í blóði eða lifur Lúðvíks Karlssonar. Blóðrauði var mettaður koloxíði að 12 hundraðshlutum.

X) Nefndin vill benda á í þessu sambandi grein 1.6., 3. málsgrein, þar sem vitnað er í aðvörun um að hafa vinstri glugga í stjórnklefa lokaðan, er uppkeyrsla á hreyfli á sér stað. Nefndin hefur fregnað, að í fyrri flugum þýrlunnar hér á landi hafi verið mjög erfitt að loka þessum glugga.

XI) Nefndin telur, að reynsla flugmannsins á þýrflu hafi verið í lágmarki, ekki sist eftir að í ljós hefur komið, að umtalsverður hluti af skráðu æfingaflugi hans í Florida hafði ekki verið flogið.

XII) Kafli 1.9., (ólæsileg sending). Í ljós hefur komið með þó nokkurri vissu, að ólæsilegt kall, sem heyrðist 14 sekúndum eftir að TF-LKH var tilkynnt út úr vallarsviði, hafi verið óviljandi snerting sendihnapps í flugturni, sbr. „Voice Print“ frá „National Transportation Safety Board“ í Washington, og fylgir afrit af því með skýrslunni.

XIII) Í ljós hefir komið, að sætin, sem voru í TF-LKH, er slysið varð, höfðu ekki verið viðurkennd af Loftferðaeftirliti Bandaríkjanna (FAA approval), og þurfti því leyfi Loftferðaeftirlits ríkisins til þess að nota þau í þýrlunni.

XIV) Í útskýringum nefndarinnar á áætluðum þunga þýrlunnar á slystað hefur verið reiknað með, að notað hafi verið eldsneyti úr fremri geymi. Þetta er samkvæmt handbók vélarinnar (Aircraft Manual) og upplýsingum frá F. A. A. í Washington. Hinsvegar telur vélamaður þýrlunnar, Guðjón V. Sigurgeirsson, að hægt hafi verið að fljúga af hvorum geymi sem væri og muni því hafa verið notað eldsneyti af aftari geymi fyrst. Hafi svo verið, hefði þungamiðja þýrlunnar verið 138.87, eða 0.89 þumlungum framar en í meðfylgjandi útreikningum.

b) Orsök eða líkleg orsök slyssins.

Nefndin telur líklega orsök slyssins vera þá, að þýrluna hafi skort afl og flugmanninn reynslu til þess að komast mætti í gegnum sviptivindasvæðið við Hjarðarnes, sérstaklega þegar tillit er tekið til þess, að þýrflan var yfirhlaðin og þungamiðja aftan við leyfð mörk.

Skýrslur fyrir dómi.

Verða nú raktir framburðir þeirra, sem komið hafa fyrir dóm og gefið skýrslu um málavexti og önnur atriði, sem máli teljast skipta.

Formaður rannsóknarnefndar flugslysja, Jóhannes Snorrason flugstjóri, staðfesti efni skýrslunnar á dskj. nr. 3 fyrir dómi 10. október 1977. Skýrði hann svo frá, að við starf sitt fari flugslysanevnd eftir alþjóðareglum um það, hvernig beri að vinna að rannsókn á flugslysum. Þetta slys hafi verið fyrsta þýrluslysið, sem hann hafi unnið við rannsókn á, en hann hafi tekið þátt í rannsókn á mörgum flugslysum. Ekki kvaðst hann hafa gengið í skóla í meðferð á þýrlvængjum.

Nefndin hafi sent mann til F. A. A. í Washington, m. a. til að láta rannsaka það, sem illrannsakanlegt var hér, það hafi verið mjög stutt útsending, sem hugsanlega var frá þýrlunni, en niðurstaðan af rannsókn þeirra orðið sú, að svo hafi ekki verið. Ekki kvaðst Jóhannes hafa haft nein afskipti af því, að leifar þýrlunnar væru fjarlægðar. Hann og Karl Eiríksson hafi einungis tilkynnt lögreglumönnum á staðnum, að starfi þeirra væri lokið.

Eftir slysið hafi komið hingað til lands sérfræðingur frá Sikorsky verksmiðjunum, sem nefndarmenn hafi beðið um að vera sér til aðstoðar í upphafi, þannig að þeir gætu spurt hann um tæknileg atriði. Hann hafi frætt nefndarmenn um þessa tegund af þýrlum. Nefndin hafi hins vegar ekki beðið um sérfræðilegt álit frá verksmiðjunum, og ekki minntist Jóhannes, hver hefði átt frumkvæði að komu sérfræðings þessa.

Í loftferðaskírteini standi, hversu mikið megi hlaða þýrluna, og þar séu mörkin. Hættulegt geti verið við vissar aðstæður að yfirhlaða flugvél, ekki síst ef eitthvað bilar. Þessi mörk séu sett af öryggisástæðum. Nefndinni hafi verið kunnugt um það, er hún gerði skýrslu sína, að í Bandaríkjunum hafi verið unnt að fá leyfi til þess að fljúga sams konar þýrlum með 7900 punda þunga til sérstakra starfa, „restricted category.“ Í vissum tilvikum sé leyft að hlaða þýrlur meira en venjulegt hámark leyfi, en þá sé miðað við, að hægt sé að losna við þá þyngd með einu handtaki. Til séu sérstök tæki til þess að hengja flutning neðan í þær og ef eitthvað bjáti á, sé hægt að sleppa honum á stundinni, þá horfi málið öðruvísi við. Nefndarmenn hafi kynnt sér eins og þeir gátu allt, sem varðaði flughæfni, og sérstaklega hvaða afleiðingar það gæti haft að yfirhlaða þessa þýrlu, og byggt svo álit sitt á því.

Vettvangsrannsókn nefndarmanna hafi verið eingöngu með berum augum og höndum, en þeir hafi farið yfir alla þá öxla, tengingar og tannhjól, sem til voru, strokið hverja einustu tönn. Þarna hafi raunverulega ekki verið annað en gjallhrúga, en ekki hafi verið sjáanleg nein skemmd á þeim tannhjólum, sem þeir hefðu náð í og skoðað. Hlutir þessir hafi verið ó-

brotnir, nema það sem brotnað hefði við höggið. Erfitt hafi verið við könnun á slyssstað að sjá nákvæmlega, hvar hver farþegi hafi setið, en eftir því sem best varð séð taldi Jóhannes, að fjórir farþegar hefðu setið í aftursæti.

Staðhæfing nefndarinnar um, að bensíntankar þýrlunnar hafi verið fylltir af bensíni, áður en þýrlan hóf sig til flugs, sé byggð á staðfestingu frá manni, sem fyllti tankana, og staðhæfingu flugvirkjans, sem var á staðnum. Nefndarmenn hafi talið, að í mesta lagi vantaði 10 hundraðshluta upp á, að geymar væru fullir vegna hraðfyllingar. Spurningu um það, hvort tekið hafi verið tillit til þess við útreikning á þungamiðju, að flugmaðurinn kynni að hafa dælt á milli geyma í þýrlunni, svaraði formaður nefndarinnar svo, að ekki þyrfti að gera ráð fyrir slíku, enda báðir geymar fullir. Einnig væri algerlega útilokað, að flugmaðurinn hefði getað dælt milli geyma, eftir að þýrlan hafði hafið sig til flugs, þótt hann hefði eytt bensíni í uppkeyrsluna og hraðfyllingaráhrifin horfin.

Jóhannes taldi óhugsandi, að farþegar og flugmaður hefði verið léttari en gert er ráð fyrir í útreikningi nefndarinnar. Farangur hafi verið reiknaður í lágmarki. Óhugsandi væri, að smurölía í þýrlunni hafi verið minni en 70 pund. Ekki sé venja hjá stóru flugfélögunum að vigta hvern farþega, áður en hann fer upp í flugvél, þá sé tekið meðaltal. En það sé hins vegar yfirleitt venja við minni flugvélar, þar sem þungi hvers farþega fyrir sig geti skipt miklu máli. Ef ekki sé vigtaður hver farþegi, sé almennt miðað við 75 kg. þyngd með handfarangri, en þetta sé ákaflega loðin regla og raunverulega sé það svo, þegar farþegar séu orðnir tvö til þrjú hundruð, þá skipti ekki höfuðmáli, þótt þessi regla sé notuð, þegar það jafnist á slíkan hóp, en það skipti miklu máli með 7 - 8 farþega.

Spurningu um það, hvort flugmaðurinn hefði ekki í flugtaki hlotið að verða þess var, ef þýrlan hafi verið yfirhlaðin um 868 pund og þungamiðjan verið 3.5 þumlungum fyrir aftan leyfð mörk, svaraði Jóhannes á þá leið, að hann gerði ráð fyrir því, að flugmaðurinn hefði orðið var við það og trúlega mjög var við það, ef ekki hefði verið sterkur vindur. Hann hefði sjálfsagt aldrei farið í loftið, ef hann hefði ekki haft vindinn, sem hefði verið hvass. Þýrlan hafi strax farið á framskið eða mjög fljótlega. Jóhannes gerði ráð fyrir, að flugmaðurinn hefði orðið að nota mikið af afli hreyfilsins.

Jóhannes taldi, að mótorbloðin hefðu borið þess greinileg merki og reyndar margt fleira bent til þess, að hreyfill hefði verið í gangi og undir fullu afli, þegar þýrlan kom til jarðar. Enn fremur væri sannað, svo óyggjandi sé, að slysið yrði ekki rakið til bilunar eða galla í þýrlunni. Það álit nefndarinnar sé byggt á því, hvernig síðasta spöli flugsins var háttað, og verksummerkjum á jörðinni.

Um flugtima flugmannsins sagði Jóhannes, að flugmaðurinn hefði ekki

verið staddur á Florida, þegar mikill hluti af hans æfingaflugi sé skráður í flugbók hans. Hann hafi verið á leiðinni til Íslands. Flugbók sé einnig kölluð loggbók, en þar skrái flugmaður flug tíma sinn og flugleiðir. Bókina varðveitti hann sjálfur. Þá sé algengt, að flugmaðurinn geri sjálfur hleðsluskrá, séu flugvélar litlar. Eitt eintak af hleðsluskrá sé haft í flugvélinni, en alltaf sé annað skilið eftir á jörðu.

Karl Eiríksson framkvæmdastjóri, sem sæti á í rannsóknarnefnd flugslysa, staðfesti efni skýrslunnar á dskj. nr. 3 fyrir dómi 28. nóvember 1977. Hann tók m. a. einflugspróf á þyrilu 1949, en hefur ekki flogið þyrilum síðan. Skýrði hann svo frá, að nefndin starfaði aðallega eftir reglum, sem ráðuneytið hefði sett nefndarmönnum. Hann hefði verið aðstoðarmaður rannsóknarnefndarinnar í mörg ár, en líklega tekið þátt í rannsókn 4 - 5 flugslysa sem fullgildur nefndarmaður. Þetta væri fyrsta þyriluslysið.

Um ráðstöfun flaks eða öllu heldur leifa þyrilunnar tók hann fram, að þeir nefndarmennirnir, hann sjálfur og Jóhannes Snorrason, hefðu einungis tilkynnt hlutaðeigandi yfirvöldum, að þeir þyrftu ekki að skoða meira, enda teldi hann ekki í verkahring nefndarinnar að bjóða neinum að skoða flakið, áður en það væri urðað. Ekki kvaðst hann hafa hugmynd um, hvenær leifar flugvélarinnar hefðu verið fjarlægðar eða hver hefði gert það. Nefndarmenn hefðu tekið með sér stélhluta til frekari athugunar, en annað hafi ekki verið unnt að taka. Megi vera, að þetta hafi verið hluti af aðalrótur. Ekki hafi verið ástæða til að rannsaka þessa hluti með hliðsjón af málmþreytu. Hér hafi verið um girkassa eða lítinn gir að ræða, sem virkað hafi nákvæmlega eins og hann hafi átt að gera. Þetta hafi nefndarmenn rannsakað.

Sjálfur kvaðst Karl hafa farið til Bandaríkjanna einkum til þess að láta rannsaka stutta útsendingu, sem hugsanlega hafi komið frá þyrilinni, rétt áður en hún fórst, en við athugun hafi hún ekki reynst skipta máli. Enn fremur kvað hann nefndina hafa fengið tæknilegar upplýsingar frá sérfræðingi Sikorskyverksmiðjanna, sem hingað til lands hefði komið, að visu án tilhlutunar nefndarinnar.

Karl taldi, að miða yrði við þá þyngd, sem þyrilan væri skráð fyrir, 7200 lbs., þegar meta ætti, hvort hún hafi verið yfirhlaðin. Raunveruleg burðargeta væri háð svo margvíslegum aðstæðum, að ekki væri ástæða til að fara út í neinar hugleiðingar um það, hvað hugsanlegt væri að setja í þyriluna. Leyfa mætti meiri þyngd, ef losna mætti við flutning með einu handtaki. Þyngd farþega og farangurs, sagði Karl, að væri áætluð samkvæmt upplýsingum Guðjóns V. Sigurgeirssonar flugvélavirkja, sem þarna hefði verið, og Kára Einarssonar, en þyngd þeirra, sem höfðu flugskirteini, hefði legið fyrir frá læknisskoðunum. Aðeins hefði verið gert ráð fyrir þeim farangri og flutningi, sem ótvírætt hefði verið í þyrilinni. Þyngd metin eins hóflega

og unnt var. Um skipan farþega í sæti liggi fyrir skýrsla Guðjóns V. Sigurgeirssonar og verksummerki á slysstað styðji hana.

Það álit nefndarinnar, að bensíngeymar þýrlunnar hafi verið fylltir, sé stutt upplýsingum afgreiðslumanns frá olíufélagi, en einnig hafi Guðjón V. Sigurgeirsson verið nálægur. Áhrif hraðfyllingar séu metin 10% til að ofmeta örugglega ekki hleðslu, en þýrlan hafði þó skekist í vindi, meðan geymar voru fylltir. Hér skipti öllu máli, hvernig þýrlan hafi raunverulega verið hlaðin, en ekki ágiskanir.

Þá ítrekaði Karl, að ekkert benti til, að hreyfill hefði ekki verið í gangi, þegar þýrlan kom til jarðar. Enn fremur, að reynsla flugmannsins hefði verið í lágmarki, enda ljóst, að hann hefði ekki flogið umtalsverðan hluta þeirra þjálfunartíma, sem hann hefði skráð.

Halldór Sigurjónsson, flugvélavirki og einn nefndarmanna í rannsóknarnefnd flugslysa, staðfesti 10. okt. 1977 fyrir dómi efni skýrslunnar á dskj. nr. 3. Halldór kvaðst ekki hafa aflað sér sérþekkingar á þýrluflugi eða meðferð þýrlna. Þetta sé fyrsta þýrluslysið, sem hann hafi tekið þátt í að rannsaka. Ekki hafi hann farið á slysstað vegna sjúkleika. Yfirleitt sé ekki hægt að ná í alla 3 eða 4 nefndarmenn til þess að fara á vettvang þegar í stað, þegar slys ber að höndum. Það séu yfirleitt ekki nema 2, stundum 1, sem fari. Ekki kvaðst hann hafa vitað um neinn fulltrúa Sikorskyverksmiðjanna hér á landi.

Páll Halldórsson, flugmaður og nefndarmaður í rannsóknarnefnd flugslysa, staðfesti fyrir dómi 28. október 1977 efni skýrslunnar á dskj. nr. 3. Páll er með flugstjóraskirteini og með þýrluréttindi. Páll kvaðst halda, að hann hafi flogið þýrlu svona 700 klst. á þeim 10 árum, síðan hann fékk réttindi til þýrluflugs. Þetta slys sé fyrsta slysið, sem hann hafi tekið þátt í að rannsaka.

Ekki sagði hann, að nefndin hefði fengið mikið af reglum til þess að starfa eftir. Rannsóknarnefndin hafi ekki gert sjálfstæða athugun á því, hversu mikið megi hlaða þýrlu eins og þá, sem hér er um fjallað, fram yfir 7200 pund, án þess að flughæfni skertist. Flughæfnin hljóti þó að skerðast. Honum hafi verið kunnugt, þegar skýrslan á dskj. nr. 3 var sam-in, að í Bandaríkjunum væri unnt að fá leyfi til þess að fljúga sams konar þýrlum með 7900 punda heildarþunga til sérstakra starfa, án farþega. Það segi sig sjálft, að í sjálfu sér hljóti þýrlan að geta flogið á þeirri vigt. En þá muni áskilið, að flutningur hangi á króki neðan úr þýrlunni og við hann megi losna með einu handtaki. Þetta sé kannske hægt við bestu skilyrði. Páli var nú sýnt dskj. nr. 24, og sagði hann þá, að sér sýndist, að ekki þýrfti í öllum tilvikum að vera um hangandi flutninga að ræða, en það sé einungis við sérstök störf (restriced category), þar sem hún megi vera 7900 pund. Honum sé ekki kunnugt um, hvaða öryggisstuðul við sé miðað

í þessari tegund þýrlna, þegar ákveðinn sé hámarksþunginn 7200 pund, hámarksvigt sé hámarksvigt, en í flugi sé alls staðar gert ráð fyrir einhverjum öryggisstuðli.

Páll skýrði svo frá, að ekki hefði þurft mikla tilflutninga farþega úr aftursæti í framsæti til þess að þungamiðjan flyttist fram um 3 - 4 þumlunga við flugtak eða skömmu eftir flugtak. Flugmaður þýrlu, sem sé annað hvort yfirhlaðin eða með rangan þyngdarpunkt eða hvort tveggja, verði strax eða mjög fljótlega, eftir að hann fer að fljúga, var við það. Viðbrögð flugmanna við þessu fari eftir því, hvort menn geri sér grein fyrir þessu, enda sé þetta alvarlegur hlutur. Menn, sem ekki þekki þýrlur og hafi ekki flogið þeim mikið, hugsi dæmið kannski ekki til enda. Flughæfni þýrlu eins og þessarar, sem ekki sé meira hlaðin en samtals 7200 pundum, en með þungamiðju 3.5 þumlungum fyrir aftan það, sem gert sé ráð fyrir í flughandbók vélarinnar, skerðist verulega. Flugmaðurinn geti séð það á staðsetningu stýranna, að þungamiðja sé á röngum stað eða vélin ekki rétt hlaðin. Óvenjulegt væri, að farþegi flytti sig á milli sæta, eftir að þýrla er komin á loft og farin að fljúga. Vegna þess hversu þyngdarpunkturinn sé viðkvæmur, sé venjulega gert ráð fyrir því, að farþegar gangi ekki um, þegar þeir hafi verið bundnir í sæti, vegna þess, að einn maður geti hreinlega sett þýrluna úr jafnvægi, en að sjálfsögðu fari þetta eftir því, við hvaða skilyrði flogið sé.

Dælingu milli geyma á flugi taldi Páll, að skipti ekki öllu máli í þessu sambandi, þar sem geymar hefðu nánast verið fullir, því að slysið hefði orðið svo skömmu eftir flugtak.

Björn Jónsson flugmaður kom fyrir dóm 31. janúar 1978. Hann kvaðst vera atvinnuflugmaður með breskt atvinnuflugmannsskírteini og hafa flogið í kringum 2500 tíma sem aðstoðarmaður og flugstjóri á ýmsum gerðum venjulegra flugvéla. Síðustu 10 árin hafi hann aðallega verið þýrluflugmaður með réttindi frá bandarísku strandgæslunni og bandaríska flotanum, bæði á litlar þýrlur og meðalstórar Sikorskyþýrlur. Flugtimi sé í kringum 2600 tímar.

Björn skýrði svo frá, að til þess að fylla bensíngeyma, m. a. á Sikorskyþýrlum, megi ætla 10 - 15 mínútur, auk þess sem hrista verði þýrluna. Geti vantað um 200 ensk pund á fulla geyma, ef hraðfyllt sé. Flugmanni beri af eigin raun að fylgjast með eldsneytisbirgðum, en ekki láta segja sér neitt um það. Sér sýndist, að í þýrlunni, sem fórst, væri tveggja geyma kerfi, eins og á þeirri, sem hann þekkti best, og væri þá tilhöggun sú, að eldsneyti færi úr aftari geymi fyrst, þar til hann hefði tæmst, en síðan úr fremri geymi. Kerfið starfi þannig sjálfkrafa og eigi flugmaður ekkert val.

Um ofhleðslu tók Björn fram, að það færi mjög eftir veðurfari, hita, kulda, rakastigi, vindi o. s. frv., hvort flugmaður yrði hennar var. Ef hvasst

væri, þyrfti hann ekki að finna fyrir ofhleðslu. Stýrisstöng segði aftur til um, hvort þyrlla væri ekki rétt hlaðin, en vindur hefði þó áhrif. Maður, sem eitthvað hefði flogið að ráði, ætti þó að geta séð á stöðu stýrisstangar, hvort þyrlla væri rétt hlaðin.

Ekki taldi Björn venju að vigta farþega, heldur væri miðað við, að hver vægi 80 kg, en flugmaður tæki þó tillit til þess við hleðslu, ef líklegt væri, að farþegi væri þyngri án þess beint að vigta hann.

Fram kom hjá Birni, að flug væri talið erfiðara, þar sem mikið væri um fjalllendi. Vindar brotni illa á fjöllum og geti myndað sveipi og það, sem kallað sé niðurstreymi (downcraft) og uppstreymi (upcraft). Það þurfi engin hættu að fylgja því, einungis meiri nákvæmni og þekkingu á eðli þess svæðis, sem verið sé að fljúga yfir. Það sé ekki erfiðara að fljúga hér en í öðrum löndum, heldur sé einungis meira um fjöll en víða annars staðar. Það þurfi aðra tækni og ákveðna kunnáttu að fljúga í fjalllendi. Birni var kynnt það, sem fram kemur í skýrslunni á dskj. nr. 3 um veður á slysdegi. Aðspurður kvaðst Björn ekki telja þetta svo mikla veðurhæð, að hættulegt eða varhugavert hafi verið að fljúga þyrllu í þessu veðri. Slíkum þyrllum sé oft og iðulega flogið í veðri eins og þessu. Þarna um Kjalarnes sé venjuleg flugleið, þegar farið sé frá Reykjavík upp í Borgarnes. Þessi leið sé siður en svo hættuleg. Venjulega sé meira rok þar en í Reykjavík í austanátt, vindurinn nái sér meira upp vestur um Hvalfjörðinn heldur en í Reykjavík. Þetta teljist ekki hættuleg leið með þessum vindhraða.

Eliás Pálsson, starfsmaður Oliufélagsins Skeljungs h/f, kom fyrir dóm 14. nóvember 1977. Hann kvaðst muna eftir því að hafa afgreitt eldsneyti til þyrllunnar, sem mál þetta er af risið. Maður, sem staðið hafi við vélina, hafa beðið um, að geymar vélarinnar yrðu fylltir, og það kvaðst Eliás hafa gert. Maður þessi hafi hjálpað sér og lokað geyminum. Ekki vissi hann nafn mannsins né heldur hvort þessi maður fór með vélinni. Geymar vélarinnar hafi verið tveir og báðir fylltir, enda þótt vera meg, að hægt hefði verið að bæta á 2 til 3 lítrum. Eliás minnti, að tvisvar hafi verið gert hlé á dælingu, til þess að jafnaðist í geymunum, en mikið hafi legið á og verkið þar af leiðandi tekið stuttan tíma.

Guðjón Viðar Sigurgeirsson flugvélavirki staðfesti fyrir dómi 28. nóvember 1977 sem rétta frásögn, sem eftir honum er höfð í skýrslu rannsóknarnefndar flugslysa á dskj. nr. 3, en frásögnin er svohljóðandi:

„Ég undirritaður staðfesti hér með að hafa verið viðstaddur, þegar þyrllan TF-LKH fór frá Reykjavík að morgni þann 17. janúar 1975. Þá hafði ég samtal við flugmann vélarinnar, Lúðvík Karlsson, rétt áður en hann hóf flugtak. Þegar samtalið fór fram, snerust þegar skrifublað þyrllunnar. Þegar ég gekk niður frá því að tala við flugmanninn, leit ég inn í vélina og eins þegar ég gekk aftur með vélinni, horfði ég inn í vélina, og sátu þá

farþegarnir í aftursætum vélarinnar. Framsætið var tóm. Í miðsæti vélarinnar sá ég aðeins einn mann, sem var að tala við flugmanninn í innisíma (interphone), og var þessi maður með yfirvaraskegg og hökutopp. Um leið og ég gekk frá þýrlunni, hófst hún á loft og flaug burt. Verkfæraakista, sem var með í ferðinni, var að öllu jöfnu geymd undir framsæti, en að öðru leyti get ég ekki sagt til um, hvernig vélin var hlaðin eða farangur geymdur.”

Guðjón skýrði frá því, að hann hafi tekið að sér að annast viðhald og eftirlit með þýrlunni sem flugvéla virki. Þegar þýrlan kom til Íslands, hafi öll sæti verið laus og í hrúgu í vélinni. Með henni hafi komið tvær gerðir af sætum, þau sem upphaflega voru, þegar hún var keypt, og svo sæti, sem Lúðvík Karlsson hafi látið smíða sérstaklega fyrir sig. Upphaflegu sætin, sem hafi verið 8, hafi verið sett í vélina fyrst og síðan 1 - 2 dögum áður en vélin fór í sitt síðasta flug hafi verið skipt um stóla. Hafi Lúðvík sjálfur unnið við uppsetningu stólanna og þá hafi verið látn í vélina 10 sæti. Guðjón taldi, að þýngd sætanna hafi verið ósköp svipuð. Um áhrif hraðfyllingar tók Guðjón fram, að það muni a. m. k. 10% á því magni, sem eldsneytisgeymar vélarinnar taki, ef bensíni sé dælt hratt og svo ef það sé gert með hléum og smáfyllt á. Í botninum á vélinni séu gúmmísellur, sem séu tengdar saman með litlum rörum, og það verði að sjatna, á meðan loftið sé að fara úr, svo hún geti ekki hafa verið alveg full. Ekki segist hann hafa fylgst með því, þegar fyllt var á eldsneytisgeyma þýrlunnar rétt fyrir brottför á slysdegi.

Guðjón kvaðst hafa verið í tæpan mánuð hjá fyrirtæki seljanda þýrlunnar til þess að læra á hana og fylgjast með viðgerð á henni, áður en hún var keypt. Burðargeta vélarinnar sé miðuð við það, að tiltekinn hámarkspungi sé leyfður, ef vél sé eingöngu í vöruflutningum eða geti losað sig við flutninginn fyrirvaralaust, og tiltekinn hámarkspungi, ef hún sé í farþegaflugi. Guðjón kvaðst ekki muna þessar tölur lengur, en það hafi munað þó nokkuð miklu á þeim. Þarna úti hafi sér verið sagt, að sá hámarkspungi, sem sé notaður við sérstök störf (special category), sé svo viðsjárverður, að eingöngu sé gert ráð fyrir honum í vöruflutningum, þar sem farmur hangi neðan í vélinni og hægt sé að sleppa honum, ef eitthvað komi fyrir. Guðjón kvaðst ekki hafa fylgst með, hvernig ætti að reikna út hleðsluna á þýrlunni, þegar fluttur væru farþegar.

Guðjón kvaðst hafa fjarlægð flak þýrlunnar að kvöldi slyssdags að beiðni Grétars Óskarssonar hjá loftferðaefstirlitinu. Grétar hafi haft samband við Ólaf B. Thors hjá stefnda. Stefndi hafi greitt kostnað við að fjarlægja flakið. Ekki kvaðst hann minnast þess að hafa séð neina hluti, sem teknir hefðu verið úr flaki þýrlunnar. Ókunnugt væri sér um flugbækur þýrlunnar.

Grétar Óskarsson, framkvæmdastjóri Loftferðaefstirlits ríkisins, kom fyr-

ir dóm 12. desember 1977 og sagði m. a., að til væru tvær gerðir af lofthæfisskírteinum. Ef til sé flughandbók (flight manual), þ. e. handbók fyrir ákveðið loftfar, hvort sem það er þyrlla eða eitthvað annað, þá sé eingöngu gefinn út einblöðungur og handbókin gerð að lofthæfisskírteini og þetta hafi verið gert í þessu tilfelli, enda standi, að flugvélin eða loftfarið sé talið lofthæft, sé fylgt flughandbók, og verði þá flughandbók hluti af lofthæfisskírteini. Sumar minni og eldri tegundir af flugvélum hafi ekki flughandbók og þá séu teknar upp takmarkanir í lofthæfisskírteinið sjálft og þurfi 4 blaðsíður til þess.

Enn fremur skýrði Grétar Óskarsson frá því, að loftferðaeftirlitinu hafi ekki verið kunnugt um, að skipt hafi verið um sæti í vélinni, fyrr en eftir slysið, né heldur um þyngd hinna nýju sæta. Hins vegar hefði verið heimilt að hafa 12 sæti í þyrlunni, en þau verið 11. Ef flugmaðurinn hefði tekið 11 farþega, hefði hann orðið að taka minna bensín sem því næmi og þar með getað flogið styttri vegalengd.

Starfsmenn loftferðaeftirlits, þ. á m. hann sjálfur, hafi komið á slysstað og athugað verksummerki eins og þeir hafi getað og venjulegt sé. Í samráði við rannsóknarnefnd flugslysa hafi hann beðið Gunnar (mun eiga að vera Guðjón) Sigurgeirsson flugvirkja að fjarlægja flak flugvélarinnar. Ekki hafi verið haft samband við aðra, sem hagsmuna áttu að gæta, hvorki eigendur vélarinnar né váttryggingaraðilja.

Grétar kvað loftferðaeftirlitið hafa tilkynnt Sikorskyverksmiðjunum um slysið og hann hitt að máli fulltrúa, sem þær hefðu sent hingað.

Skúli Jón Sigurðsson, deildarstjóri loftferðaeftirlitsins, kom fyrir dóm 12. desember 1977 og skýrði svo frá, að ekki væri til nein íslensk reglugerð um það, hvernig veita skyldi þyrluflugmönnum réttindi, en farið hafi verið eftir viðauka (annex) Alþjóðaflugmálastofnunarinnar. Í byrjun nóvember 1974 hafi flugvirki þyrluflugs komið frá Bandaríkjunum, eftir að hafa verið þar í námi, með fyrirspurn frá Lúðvík Karlssyni um það, hversu mörgum flugtímum hann þyrfti að ljúka til þess að fá réttindi. Þann 1. janúar 1975 hafi nýr viðauki með auknum kröfum átt að taka gildi, en samkvæmt honum skyldu lágmarkskröfur til atvinnuflugmanns, sem fær þyrluréttindi, vera 150 tímar. Hefði maðurinn lokið námi í viðurkenndum skóla, skyldu það vera 100 tímar og hefði maðurinn hliðstæða reynslu á flugvél, mætti fækka tímum um 25%. Vegna þessa hafi hann skrifað bréf í nóvember 1974, þar sem sagði, að loftferðaeftirlitið mundi gera tilteknar kröfur um veitingu atvinnuflugmannsréttinda á Sikorskyþyrlu og væru það 75 þyrlutímar. Hér hafi verið átt við heildarreynslu, en svo og svo mikið af þeim skyldi maður hafa flogið sem flugstjóri og svo og svo mikið af þeim með kennara, að minnsta kosti. Þessi krafa um 75 tíma hafi verið á því byggð, að Lúðvík Karlsson hafi í fyrsta lagi haft atvinnuflugmannsréttindi á flug-

vél, og svo því, að hann hafi lokið námi, sem væri viðurkennt af flugmálastjórn þess lands, þar sem hann ætti að ljúka náminu. Ef námið væri ekki viðurkennt, væru þessir tímar ekki 75, heldur 150 að frádregnum 25%, eða 110 tímar. Áður hefðu þær reglur gilt, að til þess að atvinnuflugmaður, sem lokið hefði þyrluflugmannsnámi á viðurkenndum skóla, gæti fengið atvinnuflugmannsréttindi á þyrlu, þyrfti hann 50 þyrluflugtíma. Af ýmsum ástæðum hefðu starfsmenn loftferðaeftirlits talið heppilegt að setja markið 75 tíma, þar sem þær reglur hefðu átt að taka gildi um áramótin. Í desember 1974 hefði Lúðvík Karlsson lagt fram sín gögn og óskað eftir innfærslu atvinnuflugmannsréttinda á þyrlu í atvinnuflugmannsskirteini sitt. Hann hafi verið með rúmlega 50 þyrlutíma í flugbók sinni, og við þá var stimplað og þeir staðfestir af skólanum, og einnig var þar staðfesting prófdómara F. A. A. um, að hann hefði lokið sínu atvinnuflugmannsprófi á þyrlu. Til viðbótar þessum tíma hefðu verið á milli 20 og 30 flugtímar, sem hann hafði flogið einliðaður. Þessi flugtími hafi ekki verið staðfestur af skólanum, og kvaðst Skúli hafa óskað eftir því, að það væri gert. Hann hafi sagt við flugmanninn, að eins og hann hefði vafalaust séð í bréfum, þá væru tvær forsendur fyrir samþykki þyrluflugsréttindanna, í fyrsta lagi, að það væri staðfest af skólanum, sem hann hefði verið hjá, að þessir flugtímar hefðu verið flognir, og í öðru lagi staðfest, að skólinn væri viðurkenndur.

Þegar Lúðvík hefði lagt gögn sín fyrir loftferðaeftirlíð, sem sýndu, að hann hefði flogið 54 tíma og það staðfest, en að auki 30 tíma síðustu daga nóvember og fyrstu daga desember, án þess að staðfest væri, hefði þess verið óskað, að Orlando Helicopter Airways staðfesti, að framangreindir 30 tímar hefðu verið flognir, eins og staðið hefði í flugbók Lúðvíks Karlssonar, og að hann hefði lokið viðurkenndu námi. Svarbréf hefði komið, dags. 10 desember, þar sem staðið hefði, að þessir flugtímar virtust réttilega taldir, en ekki væri unnt að ganga úr skugga um það, vegna þess, að þyrlan, sem Lúðvík hefði flogið, væri annars staðar og bækurnar í henni. Enn fremur hefði staðið í bréfinu, að nám hans hefði verið viðurkennt af F. A. A. Með þessu hefðu starfsmenn loftferðaeftirlitsins talið sig hafa nægilega staðfestingu á því, að skráðir tímar væru raunverulega flognir og námið viðurkennt af F. A. A. Á þessum grundvelli hafi réttindi Lúðvíks Karlssonar verið færð í skirteini hans 20. desember 1974. Það hefði verið forsenda fyrir því, að Lúðvík fengi réttindin, að hann hefði flogið þessa viðbótartíma, og þessum kröfum lýst fyrir honum skriflega í bréfi, með öðrum orðum, að hann hefði 75 flugtíma á þyrlu.

Gísli Örn Lárusson, deildarstjóri hjá stefnda, Almennum Tryggingum h/f, kom fyrir dóm 28. nóv. 1977, og sagði hann, að Lúðvík Karlsson hefði tryggt hjá stefnda um nokkurra ára skeið. Um miðjan október hafi Lúðvík

komið með fyrirspurn um tryggingu á þyrlu og hafi hann nefnt, hvaða tegund hann væri að hugsa um að kaupa. Send hafi verið fyrirspurn erlendis til þess að fá vitneskju um iðgjald, bæði fyrir ábyrgðartryggingu, farþega-tryggingu og svokallaða fasta tryggingu. Þeir Lúðvík hafi farið yfir skirteini, sem Lúðvík reyndar þekkti áður. Lúðvík hafi beðið sig um að taka sérstaklega upp „sling Cargo“ svokallað, hangandi farm, en það sé ekki innifalið í skirteininu. Hann hafi verið á förum utan og hafi hann sagt við Lúðvík, að hann mundi koma til með að athuga það. Gísli hafi farið til London í byrjun nóvember og 13. nóvember hafi hann sent telex til stefnda frá London vegna fyrirspurna frá endurtryggjendum úti, þar sem þeir hafi beðið um upplýsingar um eftirfareandi atriði, hvaða tegund af flugvél Lúðvík væri að þjálf sig á í Bandaríkjunum og hve marga flugtima hann hefði, er hann útskrifaðist. Í samtali við stefnda sama dag hafi hann fengið þær upplýsingar, að Lúðvk kæmi til með að ljúka um 80 tímum á þyrlu, áður en hann kæmi til Íslands, það er ca 60 tímum á Bell-47 og 20 tímum á Sikorsky 55B, sem hafi verið sú flugvél, sem Lúðvík tryggði. Eftir að þessar upplýsingar lágu fyrir hjá endurtryggjendum úti, hafi verið sent telex 15. nóv. 1974 til staðfestingar á tryggingunni, að þyrlan væri tryggð hjá stefnda, þó án hangandi farms, en það hafi komið inn í seinna. Í lok desember hafi Kristján Helgason komið á skrifstofu stefnda og beðið um, að þyrlan yrði umtryggð hér heima og að sent yrði bréf til loftferðaeftirlitsins um, að þyrlan væri tryggð í nafni Þyrluflugs. Starfsmenn stefnda hafi engar athugasemdir haft við það að gera, þar sem þeir verði að tryggja vélina og hafa það nafn á tryggingartaka, sem sé skráð hjá loftferðaeftirlitinu, svo þeir hafi sent bréf og staðfest trygginguna. Þeir hafi ekki vitað, hverjir voru aðilar að Þyrluflugi h/f, en þeir hafi átt samskipti við þá báða, Lúðvík Karlsson og Kristján Helgason. Þegar tryggingin hafi verið tekin í nóvember, hafi verið búið að fara yfir tryggingarskilmála fyrir flugvélinu. Stefndi hafi ekki fengið senda þessa „cover note“ að utan fyrr en 14. janúar, að því er Gísli taldi, en fyrir þann tíma hafi þeir verið búnir að fara í gegnum skirteinið, enda hafi það verið gert um miðjan október. Ekki hafi verið gefið út skirteini á grundvelli „cover note“, þar sem hún sé raunverulega ekkert nema til innheimtu á iðgjaldi. Í henni sé miðað við skirteini, sem farið hafi verið yfir. Það geti dregist 2 - 3 mánuði að gefa út skirteini og sé það ekki annað en iðgjaldakvittun, en um leið og stefndi sendi bréf og staðfesti tryggingu á flugvélinni, sé stefndi að sjálfsgöðu kominn með ábyrgð á tryggingunni. Ekki hafi verið afhent skrifleg váttryggingarbeiðni frá Lúðvík Karlssyni eða öðrum vegna váttryggingar á þyrlunni.

Setning á dskj. nr. 4 undir „Situation“ merki, að vélin sé tryggð á Íslandi og í Bandaríkjunum eftir þeim skilmálum, sem upp séu settir. Það sé miðað við það, sem heiti LLoyds AVI. Skirteinið, sem stefndi noti, sé kallað

Lloyds AV1. Ef breyta eigi einhverju frá skírteininu, þurfi að hafa samband við endurtryggjanda og hann að samþykkja það. „As original“ á dskj. nr. 4 vísi til skírteinis AV1, sem stefndi noti. Sams konar skírteini séu notuð um allan heim, og kvaðst Gísli ekki vita um annað, sem notað sé, nema um afbrigðilega tegund af tryggingu. Upplýsingar, sem fram komi á dskj. nr. 56, séu fengnar frá Lúðvík Karlssyni. Það hafi verið um miðjan febrúar sem Lúðvík hafi tekið sérstaka slysaftryggingu og þá hafi hann gefið upp um það bil 2000 flugtíma. Ef legið hefði fyrir, að Lúðvík væri ekki með nema 1500 flugtíma, þá hefði það kannski haft áhrif á iðgjald og það hækkað, en vaftryggingin hefði áreiðanlega verið veitt, það hafi aldrei komið fyrir, að stefndi hafi neitað nokkurri flugtryggingu.

Ólafur B. Thors, forstjóri stefnda, kom fyrir dóm 9. janúar 1978. Hann greindi frá því, að um kvöldið 17. janúar hefði verið hringt til sín, og minnti hann, að sá, sem hringdi, hafi verið Guðjón flugvirki, og hafi erindi hans verið að skýra frá því, að krafa hefði komið fram um, að flak þýrlunnar yrði fjarlæggt og verksummerki afmáð og afla heimildar stefnda til þess, að það yrði gert. Hann kvaðst hafa litið svo á, að þarna væri um að ræða kröfu flugmálayfirvalda, og hafi hann þá gefið samþykki f. h. stefnda til þess, að þetta yrði gert. Hann kvaðst halda, að stefndi hefði greitt kostnaðinn af því að fjarlægja flakið, og taldi það eðlilega afleiðingu af samþykki við framkvæmd verksins

IV.

Rökstuðningur stefnenda.

Af hálfu stefnenda er því haldið fram, að þýrlan TF-LKH, Sikorsky S55B, hafi verið húftryggð hjá stefnda, en ekkert vaftryggingarskírteini hafi þó verið gefið út af félaginu af því tilefni, en sá af eigendum þýrlunnar, sem trygginguna tók, hafi fengið í hendur svokallað „COVER NOTE“ Fee 37 No. - 0245, dags. 14. janúar 1975, þar sem vaftryggingarupphæðin sé ákveðin \$ 70.000.00, en það sé einnig sú upphæð, sem stefndi hafi endurtryggt þýrluna fyrir hjá endurtryggingum sínum í London. Í þessari svo-nefndu „COVER-NOTE“ hafi engar sérstakar takmarkanir á bótaskyldu verið, svo sem vegna gáleysis eða stórkostlegs gáleysis af hendi tryggingartaka, og þar sem ekkert tryggingarskírteini hafi heldur verið gefið út, komi aðeins almennar reglur laga til greina um allar takmarkanir á greiðslu á umsamdri tryggingarupphæð þýrlunnar, sbr. t. d. 2. mgr. 18. gr. laga nr. 20/1954.

Þýrlan hafi verið keypt í Bandaríkjunum í nóvembermánuði 1974 og hafi komið hingað til lands um áramót 1974/1975. Fyrirætlun kaupenda, þeirra Lúðvíks Karlssonar flugmanns og Kristjáns Helgasonar framkvæmdastjóra, hafi verið sú að stofna hlutafélag, sem þá yrði eigandi þýrlunnar,

Stefndi reisi þá skoðun sína, að Lúðvík Karlsson hafi sýnt gáleysi, og þá um leið sýknukröfu sína, einungis á skýrslu rannsóknarnefndar flugslysa, sbr. dskj. nr. 3. Við þá skýrslu sé það fyrst að athuga, að hún sé alls ekki ætluð til afnota í einkamálum, heldur til þess að afla upplýsinga, sem draga megi af lærdóm, til þess að slys endurtaki sig ekki. En auk þess sé ýmislegt við rannsókn nefndarinnar að athuga, sem ef til vill megi rekja til þess, að nefndinni hafi ekki verið settar neinar reglur til þess að starfa eftir.

Í fyrsta lagi hafi nefndin látið það viðgangast, að flaki þýrlunnar væri ráðstafað án samráðs við umbjóðendur stefnenda málsins og þannig komið í veg fyrir frekari könnun á því. Megi telja, að með samþykki sínu á þessari ráðstöfun hafi stefndi skuldbundið sig til þess að greiða húftryggingarbætur. Í öðru lagi sé það aðfinnsluvert, að flugmálastjórn skyldi tilkynna Sikorsky verksmiðjunum um slysið og rannsóknarnefnd flugslysa hafi síðan leitað til fulltrúa þeirra, sem komið hafi hingað til lands af þessu tilefni, um upplýsingar til afnota við rannsókn á slysinu. Verksmiðjurnar eigi hér hagsmuna að gæta, þar sem þær gætu hugsanlega orðið ábyrgar. Í þriðja lagi hafi öryggisnefnd Félags íslenskra atvinnuflugmanna séð ástæðu til þess að gagnrýna flugslysanefnd, meðal annars fyrir að heimila, að leifum þýrlunnar yrði ráðstafað með þeim hætti sem þegar sé greint. Starfshættir nefndarinnar bendi ótvírætt til þess, að hún hafi þegar í upphafi verið sannfærð um, að ofhleðsla og ranghleðsla hafi valdið slysinu, og því ekki sinnt könnun á öðrum hugsanlegum orsökum.

Efnislega sé og margt við skýrslu flugslysanefndar að athuga. Hleðsluskráin, sem áætluð sé í skýrslunni, sé hvergi nærri studd fullnægjandi gögnum og eigi það við um þyngd farþega, farangurs og annars flutnings og niðurskipan þeirra í sæti. Ekki séu áhrif hraðfyllingar metin sem skyldi. Þar styðjist nefndin við frásögn manns, sem óvanur sé slíku verki. Hins vegar hafi Björn Jónsson þýrluflugmaður skýrt svo frá fyrir dómnum, að við hraðfyllingu geti skeikað um allt að 200 enskum pundum. Ekki hafi nefndin gætt þess, að í tómabunga þýrlunnar sé gert ráð fyrir hluta af eldsneyti, sbr. „Helicopter Specification No 1HA, note 5“ (dskj. nr. 37, bls. 5). Þá miði flugslysanefnd áætlun sína við það, að eytt hafi verið bensíni úr fremra geymi, sbr. 2. 1. Niðurstöður XIV, en það fái ekki staðist, sbr. framburð Björns Jónssonar þýrluflugmanns.

Enn fremur sé rannsókn flugslysanefndar áfátt í því, að hún hafi ekki kannað raunverulegt burðarþol þýrlunnar, en ljóst sé, að það sé meira en 7200 pund.

Þá sé það vefengjanlegt, að almennt tiðkist að gera hleðsluskrár og alls ekki sé almenn venja að vigta farþega upp í litlar flugvélar. Lúðvík Karlsson sé því ekki ámælisverður, þótt hann hafi látið slíkt undir höfuð leggjast.

Það sé því algerlega ósannað í málinu, að stórfellt gáleysi flugmannsins hafi verið raunveruleg ástæða slyssins, heldur mjög óhagstætt veður yfir Hjarðarnesi, er slysið varð. Sannað sé, að mjög misvinda hafi verið í lofti þar, vindhraði frá nærri logni og upp í 40 - 50 hnúta snöggar hviður, sbr. skýrslu rannsóknarnefndar flugslysa á dskj. nr. 3, 1. 7. Megi hér benda á bréf nefndarinnar, dags. 16. júní 1976, dskj. nr. 11, þar sem sú skoðun sé látin í ljós, að með hliðsjón af þeim staðreyndum, sem komi í ljós við rannsókn Veðurstofu Íslands á veðurskilyrðum við Hjarðarnes (dskj. 3, 1. 7), megi telja miklar líkur á því, að slysið hefði getað orðið, þótt hleðsla þýrlunnar hefði verið innan marka.

Því er mótmælt af hálfu stefnenda, að flugmanninn hafi skort reynslu til þess að stjórna þýrlu við þær óvenjulegu aðstæður, sem verið hafi, flugmanninn hafi ekki skort neina reynslu, enda sé ekki hægt að gera þær kröfur til flugmanna almennt, að þeir eigi að geta ráðið við flugvél af þessari gerð undir þeim óvenjulegu kringumstæðum, sem verið hafi. Slík veðurskilyrði séu alger undantekning, sem enginn flugmaður hefði við ráðið, hversu „reyndur“ sem hann hefði verið. Flugmaður þýrlunnar verði því ekki, eins og á stóð, gerður ábyrgur af þeim sökum, að hann hafi skort reynslu. Í þessu sambandi er vísað til dskj. nr. 8 og 9, sem sanni, að hér hafi verið um óvenjulega færan flugmann að ræða, sem lokið hafi þeim prófum, sem tilskilin hafi verið, þegar þeim var lokið. Þannig hafi ekki verið sýnt fram á stórfellt gáleysi Lúðvics Karlssonar og af því leiddi, að hann hafi ekki gerst brotlegur við nein varúðarákvæði váttryggingarsamningsins, jafnvel þótt skilmálarnir í skirteinisforminu á dskj. 14 teldust gilda. Af þessum ástæðum verði ekki heldur talið, að hann hafi skv. 2. mgr. 18. gr. laga nr. 20/1954 fyrirgert rétti til bóta. Ekki komi 45. gr. sömu laga heldur til álita, þar sem ekki hafi verið sýnt fram á, að áhætta hafi aukist með vilja váttryggða. Beri hér að hafa í huga, að sjálfur hafi Lúðvik verið flugmaður og samstarfsmaður hans farþegi.

Þá sé ekki heldur unnt að sýkna stefnda á grundvelli 6. og 7. gr. laga nr. 20/1954, enda ósannað, að Lúðvik Karlsson hafi leynt upplýsingum, er máli skiptu, um flugferil sinn. Hann hafi ekki verið sviptur flugskirteini, heldur samþykkt þann 14. júlí 1972 að fljúga ekki næstu þrjá mánuði og geti slikt ekki haft áhrif á húftryggingu mörgum árum síðar. Enn fremur sé ósannað, að Lúðvik hafi ekki flogið þá flugtíma, sem skráðir séu í flugbók hans 30. nóv., 1. og 2. des. 1974. En jafnvel þótt mishermt væri í flugbókinni, skipti það ekki máli við gerð váttryggingarsamningsins um þýrluna. Ekki sé það heldur sannað, að hann hafi gefið upp 2000 flugtíma við gerð váttryggingarsamningsins, en auk þess bendi ekkert á, að félagið hefði ekki verið jafnreiðubúið til þess að gera samninginn, þótt hann hefði gefið upp færri tíma, t. d. 1500.

Loks var því haldið fram af hálfu stefnenda, að það væru algerlega óskyld mál húftrygging þýrlunnar og flugrekstrarleyfið. Húftryggingin hljóti að gilda, jafnvel þótt talið yrði, að hann hefði hafið flug, áður en það hefði verið gefið út. Auk þess sé á það að lita, að Lúðvík hafi ekki tekið gjald fyrir flutning farþega, sbr. bréf Valgarðs Thoroddsen rafmagnsstjóra, dags. 2. sept. 1977 (dskj. 32).

V.

Rökstuðningur stefnda.

Af hálfu stefnda var aðdraganda að gerð váttryggingarsamningsins lýst þannig, að váttryggingartakinn, Lúðvík Karlsson, hafi snúið sér til Gísla Arnar Lárussonar, deildarstjóra stefnda í flugtryggingum, síðari hluta októbermánaðar og spurst fyrir um, hvort stefndi gæti kaskóábyrgðartryggt þýrluna, meðan á æfingaflugi í Bandaríkjunum stæði. Gísli hafi þá verið á förum til London, en þar sem honum hafi ekki verið ljóst, hver iðgjaldsgreiðslan yrði, hafi hann ákveðið að bera það undir endurtryggjendur félagsins í London. Jafnframt viðtali þessu hafi þeir farið sameiginlega yfir váttryggingarskilmálana með hliðsjón af væntanlegri starfsemi þýrlunnar, hafi Lúðvík þótt rétt, ef hægt væri, að tryggingin tæki einnig til hangandi farms (sling cargo). Gísli hafi svo farið til London í byrjun nóvember og eftir að hafa rætt við endurtryggjendur um væntanlegt iðgjald og hvort þess væri kostur, að tryggingin næði einnig til hangandi farms, hafi hann sent skeyti, dags. 15. nóv. 1974, til stefnda, sbr. dskj. nr. 17. Það beri með sér, að endurtryggjendur hafi undanskilið hangandi farm tryggingunni, en vikið frá því, áður en tryggingin hafi tekið gildi.

Í bréfi, dags. 14. janúar 1975 (dskj. 3), komi það skýrt fram, að tryggingin hafi tekið gildi 18. nóv. 1974, og í því sama skjali sé staðfest, að hún nái einnig til hangandi farms. Hafi þýrlan þannig verið komin í tryggingu, alllöngu áður en stofnun hlutafélags um rekstur hennar hafi komið til greina og umsóknin til íslenskra yfirvalda um rekstur þýrlunnar í nafni Þýrluflugs h/f sé dagsett. Allt frá því að þeir fyrst töluðu saman, Gísli og Lúðvík, hafi Lúðvík haft undir höndum prentað form váttryggingarskirteinisins og verið vel kunnugt um ákvæði þess, eins og best sjáist á því, að hann hafi viljað láta trygginguna taka til hangandi farms, sem skirteinið taki ekki til berum orðum. Það fái því ekki staðist, að varnir verði eingöngu byggðar á lögunum um váttryggingarsamninga. Hér komi að sjálfsgöðu einnig til álita allir þeir skilmálar, sem settir séu í hinum prentaða texta váttryggingarskirteinisins.

Um aðild stefnenda er því haldið fram af hálfu stefnda, að skv. bréfinu frá 14. janúar 1975 (dskj. 4) sé nafn hins tryggða L. Karlsson. Kaupsamningur um flugvélin (sbr. dskj. 14) sýni greinilega, að Lúðvík Karlsson sé

kaupandi vélarinnar. Skjalið sé undirritað af fulltrúa seljanda og Lúðvík Karlssyni sjálfum sem kaupanda. Stefnendur upplýsi og í rauninni vefengi stefndi það ekki, að til hafi staðið að stofna hlutafélag til kaupa á þýrlunni og reksturs hennar. Gögn liggja fyrir í málinu frá Brynjólfi Kjartanssyni héraðsdómslögmanni um, að honum hafi verið falið að stofna hlutafélag, sem nefnast skyldi Þýrluflug, og stofnendur hafi verið stefnendur máls þessa. Þrátt fyrir það að fyrirhugað væri að stofna slíkt hlutafélag, geti Þýrluflug á engan hátt talist persóna að lögum og væntanlegir hluthafar á engan hátt orðið aðiljar gagnvart stefnda, enda liggja ekkert fyrir um það í málinu, að Lúðvík Karlsson hafi framselt rétt sinn eða hluta til nokkurs aðilja. Sú athöfn að skrá sig sem væntanlegan hluthafa geti ekki aflað mönnum neins réttar skv. 54. gr. laga nr. 20/1954. Hér beri reyndar einnig að hafa í huga, að Kristján Helgason hafi ekki spurt móður sína, hvort hún vildi vera hluthafi. Þótt Þýrluflug sé nefnt í flutningstryggingarskírteininu á dskj. nr. 25, felist í því engin viðurkenning á kröfum annarra stefnenda en dánarbús Lúðvíks Karlssonar. Sú trygging hafi og fallið niður við uppskipun þýrlunnar í Reykjavík. Samkvæmt þessu verði að telja, að eini aðilinn, sem geti gert kröfur á hendur stefnda til bóta fyrir þýrluna sjálfa, sé dánarbú Lúðvíks Karlssonar. Það beri því þegar af þeirri ástæðu að sýkna stefnda af kröfum allra annarra aðilja en dánarbús hans. Hinir aðiljarnir hafi ekki sýnt fram á, að neitt það réttarsamband hafi stofnast milli þeirra og stefnda, sem réttlæti kröfugerð þeirra í málinu. Í stefnu þeirra sé rangt, að í bréfi lögmanns stefnda, dags. 26. júní 1975 (dskj. 20), sé viðurkennd aðild annarra en dánarbús Lúðvíks Karlssonar. Það, sem þar segi um Kristján Helgason, sé reist á munnlegum upplýsingum, sem kunni að hafa brenglast, enda hafi bréfitari ekki haft neina heimild til þess að viðurkenna aðild hans.

Lúðvík Karlsson sé tryggingartaki og sé hann eini vátryggði, þar sem hann einn eigi þýrluna, sem vátryggð hafi verið.

Hinn 27. desember 1974 hafi Lúðvík Karlsson sótt um lofthæfisskírteini fyrir þýrluna og sjálfur undirritað umsóknareyðublaðið f. h. Þýrluflugs h/f. Í umsókninni séu greindar þungatölur varðandi þýrluna í enskum pundum. Tómaþungi hennar sé 5669 pund, eldsneyti (fullir geymar) vegi 1026 pund, olía (fullir geymar) 70 pund, leyfður þungi áhafnar 340 pund, þungi alls farms (farþega og flutnings), er eldsneytis- og oliugeymar séu fullir, 95 pund. Mesti leyfður þungi þýrlunnar sé 7200 pund. Í lið 3 í umsókninni segi síðan, að áhöfn sé 1 - 2 og farþegasæti alls 11.

Niðurstöður rannsóknarnefndar flugslysa, sem standi óhaggaðar þrátt fyrir gagnrýni lögmanns stefnenda, sýni, að þýrlan hafi, þegar slysið varð, bæði verið ofhlaðin og rangt hlaðin, þannig að rétt þungahlutföll hafi raskast. Það verði því að telja, að flugmaðurinn hafi í umrætt sinn sýnt af

sér stórkostlegt og vítavert gáleysi. Honum hafi mátt vera fullkunnugt, sbr. umsókn hans, að farþegar og farmur mættu undir engum kringumstæðum vera þyngri en 95 ensk pund, þegar eldsneytisgeymar séu fullir. Þrátt fyrir þetta sé flug hafið með 6 farþega innanborðs. Enga hleðsluskrá virðist hann hafa gert, áður en lagt hafi verið af stað, sem honum þó hafi borið að gera og hefði getað orðið honum til viðvörunar. Hugleiðingar lögmanns stefnenda um, að þýrlan hafi getað borið 7900 ensk pund, séu á misskilningi reistar. Sú þyngd sé aðeins leyfð, t. d. í Bandaríkjunum, við sérstaka og takmarkaða notkun, einkum þegar fluttur sé hangandi farmur, en Lúðvík Karlsson hafi ekki aflað neins slíks leyfis. Þyngdamörkin 7200 ensk pund séu ekki sett að ástæðulausu, enda hafi afleiðingar af of- og ranghleðslu ekki látið á sér standa, þegar veður hafi orðið óhagstætt. Vegna þessa hafi flugmaðurinn, Lúðvík Karlsson, sem hafi verið váttryggingartaki og jafnframt váttryggður, brotið váttryggingarsamninginn, sem hann hafi gert við stefnda, og sé því greiðsluskyldu vegna húftryggingar þýrlunnar hafnað. Í váttryggingarsamningi þeim, sem gildi um þýrluna, segi svo, þar sem fjallað sé um „Warranties“, að greiðsluskylda félagsins sé bundin því skilyrði sem hér segir:

„The insured will comply with all air navigation and airworthiness orders and requirements issued by any competent authority and will take all resonable steps to ensure that such orders and requirements are complied with by the Insured's agent (s) and employees and that the aircraft shall be airworthy at the commencement of each flight.”

Hér sé m. a. tekið fram, að váttryggði skuli fara eftir öllum fyrirmælum um flug og flughæfni, gefnum út af þar til bærum yfirvöldum, og að þýrlan sé lofthæf við upphaf hvers flugs. Samningsákvæði þetta megi telja varúðarreglu, sem falli undir 1. mgr. 51. gr. laga nr. 20/1954. Sú grein leggi sönnunarbyrðina á váttryggða, þannig að honum beri að sanna, að brot á varúðarreglu hafi engin áhrif haft á það, að váttryggingaratburðurinn hafi orðið. Enn fremur megi telja, að flugmaðurinn hafi brotið gegn 2. mgr. 18. gr. laga nr. 20/1954. Megi einnig vísa til 45 gr. sömu laga (aukning áhættu), enda gæti ekkert váttryggingarfélag samþykkt, að tryggt loftfar væri notað andstætt því, sem greindi í flughandbók.

Þegar Lúðvík Karlsson hafi falast eftir váttryggingu hjá stefnda, hafi hann látið undir höfuð leggjast að minnast á, að hann hafi í júlí 1972 verið sviptur flugskírteini sínu í þrjá mánuði vegna gáleysislegs flugs til Þórs-hafnar á Norð-Austurlandi. Verði að telja, að með þessu hafi váttryggingartaki brotið gegn 6., sbr. 7. gr. laga nr. 20/1954 og ákvæðum váttryggingarsamningsins.

Þá séu flugréttindi forsenda váttryggingarsamnings. Í ljós hafi komið, að Lúðvík Karlsson hafi flogið færri tíma á þyrlu en hann hafi skráð í flugbók. Af gögnum málsins, sbr. einkum dskj. 3 og 8, megi ráða, að hann hafi ekki flogið í Florida 30. nóv., 1. des. og 2. des. 1974, svo sem hann hafi þó skráð í flugbók sína. Þessar röngu upplýsingar séu því brot á 6. gr. laga nr. 20/1954 og ákvæðum váttryggingarsamnings. Einnig hafi hann gefið upp, að flugtimi sinn á flugvélum með fastan væng væri um 2000 flugtímar, en í ljós hafi komið (sbr. dskj. 3, tl. 1.5.), að flugtímar hans á slíkum flugvélum séu um 1500. Þessar röngu upplýsingar hans við samningsgerðina varði því við 6. gr. laga nr. 20/1954 og ákvæði váttryggingarsamningsins.

Lögmaður stefnda mótmælti því, að leifar þyrlunnar hefðu verið fluttar brott fyrir tilstuðlan stefnda. Loftferðaeftirlitið hefði beðið um, að það yrði fjarlæggt, og engin viðurkenning á bótaskyldu væri fölgín í því að greiða reikning fyrir brottflutninginn.

Hafi Lúðvík Karlsson tekið gjald fyrir flutning farþega þann 17. janúar 1975, hafi hann brotið gegn 1. gr. reglugerðar nr. 91/1973 um fyrirtæki, er starfi að loftflutningum, sbr. 19. gr. reglugerðarinnar, sjá dskj. 17.

Loks hélt lögmaður stefnda því fram, að jafnvel þótt svo ólíklega færi, að ekki yrði talið, að sýkna bæri meðstefnendur dánarbús L. Karlssonar á aðildarskortri, þá gildi flest sömu rök og hér hafa verið rakin gagnvart þeim og beri þá að sýkna stefnda á sama grundvelli.

VI.

Álit dómsins.

Viðurkenning á persónulegri aðild stefnendanna Hrafnhildar Helgadóttur og Guðríðar Friðriksdóttur og aðild Sólveigar Kristjánsdóttur ræðst af því, hvort þær teljist biða tjón við það, að þyrlan TF-LKH fórst, vegna þess að þær hafi átt þyrluna, veðrétt í henni eða önnur óbein eignarréttindi eða bæru áhættuna af því, að þyrlan færirst, sbr. 54. gr. og 57. gr. laga nr. 20/1954.

Óundirrituð drög að stofnsamningi um hlutafélag stofna engin þess konar réttindi eða skyldur og veita því engan rétt til váttryggingarbóta úr hendi stefnda samkvæmt framangreindum ákvæðum. Þessir stefnendur hafa ekki með öðrum hætti sýnt fram á, að þeir eigi rétt til váttryggingarbóta úr hendi stefnda. Eru þeir því ekki réttir aðiljar máls þessa, og ber að sýkna stefnda af kröfum þeirra, sbr. 2. mgr. 45. gr. laga nr. 85/1936. Rétt þykir, að málskostnaður að því er þessa stefnendur varðar falli niður.

Af gögnum málsins er ljóst, að þeir Lúðvík Karlsson og Kristján S. Helgason áttu náð samstarf um kaup og rekstur þyrlunnar. Þeir tóku m. a. sameiginlega lán til kaupanna fyrir milligöngu Landsbanka Íslands, og

afhenti Kristján S. Helgason eigin víxil til tryggingar skuldinni, sbr. bréf Landsbankans, dags. 22. janúar og 21. febrúar 1975 (dskj. 30 og 19). Í bréfi Sigurgeirs Sigurjónssonar hæstaréttarlögmanns, dags. 28. júlí 1975, (dskj. 21) er greint frá því, að þeir hafi hvor um sig innborgað eira milljón króna vegna væntanlegrar stofnunar hlutafélagsins Þyrluflugs, og í drögum að stofnsamningi er gert ráð fyrir, að hlutur hvors sé kr. 940.000, og í bréfi Brynjólfs Kjartanssonar héraðsdómslögmanns, dags. 21. júlí 1975, (dskj. 7) er lýst afskiptum Kristjáns S. Helgasonar af undirbúningi að stofnun hlutafélagsins. Hefur ekkert af þessu verið vefengt.

Í tryggingarskírteini, sem stefndi gaf út 14. janúar 1975 (dskj. 25) vegna flutningstryggingar þyrlunnar, er tryggingartaki greindur Þyrluflug h/f, c/o Kristján S. Helgason og Lúðvík Karlsson, og í bréfi stefnda til Landsbanka Íslands, dags. 6. nóvember 1974 (dskj. 29), er frá því greint, að stefndi hafi tekið að sér flutningstryggingu á þyrlunni fyrir Kristján S. Helgason og Lúðvík Karlsson. Í framburði sínum hér fyrir dómi 25. nóvember 1977 skýrði Gísli Örn Lárusson, deildarstjóri hjá stefnda, frá því, að hann hafi átt samskipti við þá báða, Lúðvík og Kristján, vegna váttryggingar þyrlunnar.

Með vísan til þess, sem hér hefur verið rakið, verður að telja nægilega í ljós leitt, að þeir Lúðvík Karlsson og Kristján S. Helgason hafi, er slysið varð, verið sameigendur að þyrlunni og átt helming hvor. Enn fremur verður að telja, að fyrirsvarsmönnum stefnda hafi mátt vera kunnugt um sameign þeirra og þeir mátt gera ráð fyrir, að húftrygging þyrlunnar, sem tók gildi 18. nóvember 1974, hafi verið tekin þeim báðum, Lúðvík og Kristjáni, til hagsbóta. Teljast því dánarbú þeirra beggja, Lúðvíks Karlssonar og Kristjáns S. Helgasonar, réttir aðiljar til þess að krefjast váttryggingarfjár þyrlunnar samkvæmt 54. gr. laga nr. 20/1954.

Þegar þyrlan fórst 17. janúar 1975, hafði stefndi ekki gefið út váttryggingarskírteini, en tryggingartaki fengið í hendur bréf stefnda, dags. 14. janúar s. á., svokallaða „cover note“ (dskj. 4). Aðiljar hafa deilt um, hvort leggja beri til grundvallar úrlausn máls þessa skilmála þá um flugvélatryggingu, sem prentaðir séu í váttryggingarskírteinisformi stefnda. sbr dskj. 14.

Framburður Gísla Arnar Lárussonar gefur til kynna, að hann og Lúðvík Karlsson hafi rætt um skilmála í væntanlegum váttryggingarsamningi í október 1974 og Gísli síðan um þessa skilmála við endurtryggjendur í London. Váttryggingin tók síðan gildi 18. nóvember 1974, eins og fyrr sagði.

Gísli skýrði svo frá fyrir dómi 28. nóvember 1977, að orðin í bréfi stefnda 14. janúar 1975 (cover note), sbr. dskj. 4, undir „Situation“ merktu, að vélin sé tryggð hér á Íslandi eftir þeim skilmálum, sem settir eru upp. Í þessu tilfelli hafi verið miðað við skírteini, sem nefnist LLoyds AV1, en

það noti stefndi, sbr. dskj. 14. Ef breytingar verði gerðar á skirteininu, þurfi að fá samþykki endurtryggjenda.

Af bréfinu frá 14. janúar 1975 (cover nore, dskj. 4) er ljóst, að viðbótar-skilmálar hafa verið settir um notkun þýrlunnar, m. a. að tryggingin skyldi taka til hangandi farms (sling cargo). Er því ljóst, að ætlunin hefur verið að vikja að einhverju leyti frá almennum skilmálum í prentuðu váttryggingarskirteinisformi stefnda (dskj. 14), án þess að til fulls hafi verið gengið frá þeim. Hefur því ekki verið leitt í ljós, svo að óyggjandi sé, með hvaða skilmálum váttryggingarsamningurinn um þýrluna hefur verið gerður. Verður að leggja þá skyldu á váttryggingarfélag, að allir skilmálar í váttryggingarsamningi, sem það ætlar að bera fyrir sig, séu glögg og skilmerkilega orðaðir, þannig að ekkert fari milli mála. Á því hefur orðið misbrestur hér, og gegn mótmælum stefnenda er ekki unnt að leggja til grundvallar við úrlausn á því, sem um er deilt í máli þessu, þá skilmála í hinu prentaða formi, sem kynnu að koma til álita. Dómur í máli þessu verður því alfarið reistur á lögum nr. 20/1954 um váttryggingarsamninga.

Í máli þessu hefur verið lögð fram yfirlýsing frá Lúðvík Karlssyni, dags. 14. júlí 1972 (dskj. 71), þar sem hann samþykkir að fljúga ekki í 3 mánuði frá 1. júlí 1972. Afhenti hann síðan loftferðaeftirlitinu skirteini sitt. Var tilefnið það, að hann var talinn hafa brotið flugreglur í flugi 1. júlí 1972, sbr. skýrslu flugöryggisþjónustu flugmálastjórnar sama dag (dskj. 71). Í skilmálum þeim, sem greindir eru í bréfi stefnda, dags. 14. janúar 1975 (cover note, dskj. 4), er miðað við, að Lúðvík Karlsson hafi flogið yfir 2000 flugtíma á flugvélum með föstum væng, og segir Gisli Örn Lárusson í skýrslu sinni fyrir dómi, að þessar upplýsingar séu frá Lúðvík Karlssyni. Í skýrslu rannsóknarnefndar flugslysa er Lúðvík hins vegar talinn hafa flogið 1500 flugtíma og að auki 160 tíma á svifflugu og á þýrlu samtals 89.21 tíma. Flugbók hans hefur ekki verið lögð fram, enda ekki komið í leitirnar að sögn.

Það er að vísu ekki leitt óyggjandi í ljós, að Lúðvík Karlsson hafi leynt fyrir stefnda, að hann hafi lagt inn skirteini sitt, eins og áður er lýst, eða gefið honum rangar upplýsingar um fjölda flugtíma. En jafnvel þótt slíkri ónákvæmni væri fyrir að fara, þykir hún ekki þess eðlis, að ætla megi, að stefndi hefði ekki tekið að sér váttrygginguna, ef hann hefði haft réttar upplýsingar um þessi atriði, sbr. 6. gr. laga 20/1954.

Lúðvík Karlsson lauk atvinnuflugmannsprófi á þýrlu í Bandaríkjunum 29. nóvember 1974 og hafði þá 55.4 þýrlutíma að baki. Eftir það, eða nánar tiltekið 29. og 30. nóvember og 1. og 2. desember, voru færðir inn í flugbók hans samtals 29.3 flugtímar, þar af 19.2 tímar með hangandi farm (sling cargo). Þessi skráning var án staðfestingar Orlando Helicopter Airways

Inc., þar sem Lúðvík fékk þjálfun sína. Þegar hann sótti um atvinnuflugmannsréttindi á þyrilu, óskaði loftferðaeftirlitið staðfestingar framangreinds flugfélags á því, að Lúðvík hefði flogið þessa tíma, og fékk það svar í bréfi, dags. 10. desember 1974 (dskj. 8), að þessir óstaðfestu flugtímar virtust vera rétt skráðir (appear to be correct), en ekki væri unnt að ganga úr skugga um það, þar sem þyrilan væri í burtu. Einnig var tekið fram, að nám Lúðvíks væri viðurkennt af flugmálastjórn Bandaríkjanna (F. A. A.).

Um áramót 1974.-1975 átti að ganga í gildi nýr viðauki 1 (annex 1) hjá Alþjóðaflugmálastofnuninni, þar sem fleiri flugtímar en áður voru áskildir á þyrilu til atvinnuflugmannsprófs. Var Lúðvík sent í nóvember 1974 plagg það, sem hér fer á eftir.

„Loftferðaeftirlitið gerir eftirfarandi kröfur til handhafa skirteinis atvinnuflugmanns/flugvéls, áður en hann fær innfærð réttindi til þess að stjórna þyrilu í atvinnuskyni:

1. Ef viðkomandi hefur lokið námi hjá viðurkenndum skóla (t. d. viðurkenndur af FAA) og getur lagt fram plögg þar að lútandi:

A. m. k. 75 klst. flugtíma á þyrilu, þar af séu:

- a) a. m. k. 27 klst. sem flugstjóri
- b) a. m. k. 8 klst. í yfirlandsflugi sem flugstjóri.

Ef námi er ekki lokið hjá viðurkenndum skóla, eru tímar þessir hinsvegar: 115, 35 og 10.

Reykjavík, 6. nóvember 1974.“

Samkvæmt þessu skorti Lúðvík Karlsson um 20 þyrilutíma til þess að geta fengið atvinnuflugmannsréttindi hér á landi, ef miðað var við staðfesta tíma í flugbók hans. Hefur Skúli J. Sigurðsson deildarstjóri skýrt svo frá hér fyrir dómi, að eftir móttöku bréfsins frá 10. desember (dskj. 14) hafi loftferðaeftirlitið talið sig hafa nægilega öruggar heimildir um nám Lúðvíks og þjálfun og atvinnuréttindi hans sem þyriluflugmanns því færð inn á skirteini hans 20. desember 1974.

Eins og áður greinir, var yfirlýsing Orlando Helicopter Airways ekki afdráttarlaus, og eftir slysið var grennslast frekar fyrir um hina óstaðfestu flugtíma, en ekki fékkst staðfest, að hann hefði flogið þá tíma, sem tilgreindir voru í flugbók hans 30. nóvember, 1. og 2. desember 1974, sbr. skýrslu fulltrúa flugmálastjórnar Bandaríkjanna (F. A. A. um för til Orlando Helicopter Airways Inc., dags. 22. apríl 1975 (dskj. 3, „Trip

report“). Þeir, sem fulltrúar þessir ræddu við, staðhæfðu einungis, að ekki væri unnt að sannreyna, að tímar þessir hefðu verið flognir, nema forstjóri (president) félagsins staðhæfði, að Lúðvík hefði ekki flogið 2. desember, enda farið brott daginn áður. Þá er niðurstaða fulltrúanna sú, að þyrlu þeirri (N15187), sem Lúðvík þjálfaði sig á, hefði samkvæmt skrám hennar (Aircraft records) ekki verið flogið nema rúma 40 tíma frá 4. nóvember—9. desember 1974, þannig að allmjög vantaði á 75 tíma. Enn fremur greindu fulltrúarnir frá því, að viðmælendur þeirra hefðu ekki vitað til, að Lúðvík hefði þjálfað sig í flugi með hangandi farm (sling cargo).

Athugun þessi þykir ekki studd svo óyggjandi gögnum, að taki af öll tvímæli um flugtíma og þjálfun Lúðvíks Karlssonar á þeim tíma, þar sem staðfestingu skortir, nema það helst, að hann hafi ekki flogið 2. desember 1974. M. a. er ekki unnt að útiloka, að hann hafi flogið öðrum þyrlum og einnig flogið fyrir 4. nóvember. Í framburði Gísla Arnar Lárússonar hér fyrir dómi kom fram, að Lúðvík hafi einnig ætlað að þjálfa sig á þyrlu af gerðinni Bell-47. Enn fremur skirskota fulltrúarnir til skráa þyrlunnar (aircraft records), sem í sjálfu sér er ekki ástæða til að vefengja, en rétt hefði þó verið að tilgreina nánar, hvaða gögn hafa verið athuguð.

Við reglur þær, er loftferðaeftirlitið setti 6. nóvember 1974 (dskj. 39), er það að athuga, að ekki er í ljós leitt, að staðið hafi verið að setningu þeirra í samræmi við 36. gr. loftferðalaga nr. 34/1964, þar sem segir, að flugmálaráðherra setji slíkar reglur.

Að svo vöxnu máli þykir varhugavert að slá því föstu, að Lúðvík Karlssyni hafi verið veitt atvinnuréttindi sem þyrluflugmanni á grundvelli rangra upplýsinga og í ósamræmi við gildandi reglur. Verður dómur í máli þessu ekki reistur á því, að hann hafi gefið rangar upplýsingar um flugmannsréttindi sín við gerð húftryggingarsamningsins um þyrluna, sbr. 6. gr. laga nr. 20/1954.

Í umsókn Lúðvíks Karlssonar um lofthæfisskírteini fyrir þyrluna, dags. 27. desember 1974 (dskj. 15), er tilgreindur mesti leyfður þungi loftfarsins 7200 ensk pund (lbs.), sem skiptist þannig: tómabungi 5669 pund, þungi eldsneytis, er geymar eru fullir, 1026 pund, olía 70 pund, leyfður þungi áhafnar 230 pund og þungi alls farms (farþega og flutnings), er eldsneytis- og oliugeymar séu fullir, 95 pund. Umsókninni fylgdu flughandbók (flight manual, sbr. dskj. 36 og 58), útflutningsskírteini um lofthæfi (export certificate of airworthiness), dags. 17. desember 1974 (dskj. 35). Í því er vísað til tegundarlýsingar (helicopter specification) nr. 1H4 (dskj. 37), sem á við þá þyrlu, sem hér um ræðir. Í öllum þessum gögnum er hámarksþungi þyrlunnar tilgreindur 7200 pund.

Verður því að leggja til grundvallar, að Lúðvík Karlssyni hafi verið fullkunnugt um, að mesti leyfður þungi þyrlunnar væri 7200 ensk pund.

Eins og áður er greint, var niðurstaðan í áætlun rannsóknarnefndar flugslysa sú, að þýrlan hafi yfir slystað verið yfirhlaðin um 788 ensk pund og þungamiðja 3.76 þumlunga aftan við leyfð mörk. Er í skýrslu flugslysaneftndar gerð rækileg grein fyrir, hvernig þessi niðurstaða sé fengin, en hér fyrir dómi hafa ýmsar forsendur, sem miðað er við, sætt gagnrýni. Verður hér vikið að þeim atriðum, sem dómurinn telur, að skipt gætu máli:

Niðurskipun manna í þýrlunni. Með skírskotun til skýringa Jóhannesar Snorrasonar og Karls Eiríkssonar, sem raktar eru hér að framan, og skýrslu Guðjóns V. Sigurgeirssonar þýkir mega leggja til grundvallar, að í sætum í stjórnklefa hafi setið tveir, einn í annarri sætaröð í farþegaklefa og fjórir í öftustu sætaröð. Ekkert hefur verið leitt í ljós í málinu, sem bendir til þess, að farþegar hafi flutt sig til.

Þungi farþega. Flugslysaneftnd hefur áætlað þunga farþega, en ekki gert sem skyldi grein fyrir því, á hverju sú áætlun var reist. Ef miðað er við staðalþýngd, að hver sá, sem í þýrlunni var, hafi verið 165 ensk pund, nemur ofhleðsla yfir slystað eigi að síður 566 enskum pundum, og þungamiðja verður 2.6 þumlunga aftan við leyfð mörk. Þó verður að telja, að við flutning með þýrlum, sem bera ekki fleiri farþega en sú, sem hér um ræðir, eigi ekki að miða við staðalþýngd, heldur beri flugmanni að meta sjálfstætt þýngd farþega og hlaða í samræmi við það.

Eldsneyti innifalið í tómaþunga. Fallast má á það með lögmanni stefnenda, að í tómaþunga þýrlunnar sé gert ráð fyrir eldsneyti, sem flugslysaneftnd hafi ekki gert ráð fyrir í áætlun sinni. Samkvæmt tegundarlýsingu (helicopter specification) Nr. 1H4, note 4 (dskj. 37), nemur þetta eldsneyti 4.75 gallónum í fremri geymi og 2.5 gallónum í aftari geymi, og vegur það þá um 44 ensk pund. Ræður þetta því engum úrslitum við mat á yfirhleðslu.

Hraðfýlling. Með skírskotun til skýrslu Elíasar Pálssonar hér fyrir dómi um það, hvernig staðið hafi verið að áfýllingu bensíns, og með hliðsjón af skýringum Karls Eiríkssonar verður ekki annað séð en áhrif hraðfýllingar séu eðlilega metin 10% í skýrslu flugslysaneftndar, enda í samræmi við handbók þýrlunnar.

Af hvaða geymi eldsneyti var tekið. Flugslysaneftnd miðar við, að á leiðinni að slystað hafi verið notað eldsneyti af fremri geymi. Í flughandbók þýrlunnar, section II (dskj. 58), er skýrt tekið fram, að ekki sé hægt að nota eldsneyti beint af aftari geymi, heldur verði fyrst að flytja það í fremri geymi og sé það gert með sérstakri dælu, sem flugmaður stjórni. Eru engar líkur á, að flugmaður þýrlunnar hafi dælt milli geyma á þeim stutta tíma, sem leið frá flugtaki til slyss, enda hefði það engu haggð um yfirhleðslu og þungamiðja eftir sem áður aftan við leyfð mörk.

Með vísan til þess, sem nú hefur verið rakið, þýkir mega fallast á þá skoðun rannsóknarneftndarinnar, að þýrlan TF-LKH hafi hvort tveggja ver-

ið ofhlaðin og ranghlaðin, þegar hún fórst 17. janúar 1975. Verður niðurstaðan hin sama, þótt fullt tillit sé tekið til allrar gagnrýni lögmanns stefnenda á forsendum þeim, sem flugslysanevnd miðar við, sem dómurinn telur, að við einhver rök kynnu að styðjast, en engar líkur eru þó á því, að þær aðstæður hafi allar verið fyrir hendi. Skiptir því ekki máli, þótt leifar þýrlunnar hafi verið fjarlægðar að kvöldi slysdags með þeim hætti sem áður er lýst, þótt rétt hefði verið að halda til haga og varðveita það, sem heillegt kynni að hafa verið.

Niðurstaðan er því sú, að slysið verði að telja sennilega afleiðingu af ofhleðslu og ranghleðslu þýrlunnar og þá ekki síst, þegar haft er í huga óhagstætt veður yfir slyssað.

Með því að hlaða þýrluna umfram 7200 ensk pund og gæta ekki réttar þungamiðja hefur flugmaðurinn, Lúðvík Karlsson, hafið flug í þýrlu, sem ekki var lofthæf, og þannig orðið á stórfellt gáleysi. Breytir hér engu, þótt í Bandaríkjunum sé heimilaður 7900 punda þungi við sérstaka takmarkaða notkun (restricted category), sem þó nær ekki til farþegaflugs (sbr. dskj. 24). Með þessu hefur hann fírrt dánarbú sitt rétti til húftryggingarbóta samkvæmt vátryggingarsamningi sínum við stefnda, sem gildi tók 18. nóvember 1974, sbr. 2. mgr. 18. gr. laga nr. 20/1954. Ber því að sýkna stefnda af kröfum Hrafnhildar Helgadóttur f. h. dánarbús Lúðvíks Karlssonar.

Rétt þykir, að málskostnaður falli niður að því er varðar þennan stefnanda.

Kristján S. Helgason, meðeigandi Lúðvíks Karlssonar, tók sér far með þýrlunni, er hún fórst. Ekki hefur því verið haldið fram í máli þessu, að hann hafi haft tæknilega þekkingu á þýrlum, stjórn þeirra og meðferð. Ekki verður því talið, að hann hafi sýnt af sér gáleysi né aðhafst neitt annað, sem fírrt gæti dánarbú hans rétti til bóta. Ber því að dæma dánarbúi hans helming vátryggingarbóta, eða \$ 35.000.00.

Vaxtakröfu hefur ekki verið mótmælt sérstaklega, og er hún því tekin til greina að fullu.

Málskostnaður ákveðst kr. 1.000.000.

Dóm þennan kváðu upp Auður Þorbergsdóttir borgardómari og meðdómendurnir Sigurður Línadal prófessor og Þorgeir Pálsson flugverkfræðingur.

D ó m s o r ð:

Stefndi, Almennar Tryggingar h/f, skal vera sýkn af persónulegum kröfum stefnendanna Guðríðar Friðriksdóttur, Hrafnhildar Helgadóttur og Sólveigar Kristjánsdóttur svo og kröfum Hrafnhildar Helgadóttur f. h. dánarbús Lúðvíks Karlssonar. Málskostnaður að því er þessa stefnendur varðar fellur niður.

Stefndi, Almennar Tryggingar h/f, greiði stefnanda Guðríði Friðriksdóttur f. h. dánarbús Kristjáns Helgasonar \$ 35.000.00 með 15.75% ársvöxtum frá 17. janúar 1975 til 1. ágúst 1977, en með 16.25% ársvöxtum frá þeim degi til 21. nóvember 1977, en 19.5 ársvöxtum frá þeim degi til 21. febrúar 1978 og 22.5% ársvöxtum frá þeim degi til greiðsludags og kr. 1.000.000 í málskostnað, allt inn 15 daga frá lögbirtingu dóms þessa að viðlagðri aðför að lögum.

Föstudaginn 18. febrúar 1983.

Nr. 178/1982. **Valdstjórnin**

(Þórður Björnsson ríkissaksóknari)
gegn

X

(Gylfi Thorlacius hrl.).

Lögræði. Sjálfræðissvipting felld niður. Sératkvæði.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Þór Vilhjálmsson, Guðmundur Jónsson og Magnús Thoroddsen og Guðmundur Skaftason og Guðrún Erlendsdóttir, settir hæstaréttardómarar.

Máli þessu var skotið til Hæstaréttar að ósk skipaðs lögráðamanns varnaraðilja með stefnu 31. ágúst 1982.

Af hálfu valdstjórnarinnar er þess krafist, að staðfestur verði úrskurður sakadóms Reykjavíkur 2. júlí 1982, þar sem synjað er beiðni um niðurfellingu sjálfræðissviptingar X, fæddrar 1950, svo og að áfrýjunarkostnaður málsins verði greiddur úr ríkissjóði.

Af hálfu varnaraðilja er þess krafist, að úrskurður sakadóms Reykjavíkur frá 2. júlí 1982 verði felldur niður og að krafa um niðurfellingu sjálfræðissviptingar varnaraðilja samkvæmt dómi í málinu nr. 306/1980: Valdstjórnin gegn X verði tekin til greina. Einnig er þess krafist, að talsmönnum varnaraðilja verði tildæmdur hæfilegur málskostnaður fyrir héraðsdómi og Hæstarétti.