Þriðjudaginn 15. desember 1959.

Nr. 80/1957. **Sverrir Jónsson** (Sveinbjörn Dagfinnsson hdl.)
gegn
Baldvin Jónssyni,
Birni Br. Björnssyni,
Lárusi Óskarssyni og
Úlfari Þórðarsyni (Jón Magnússon hdl.)
og gagnsök.

Dómendur:
hæstaréttardómararnir Þórður Eyjólfsson, Gizur Bergsteinsson, Jón Ásbjörnsson og Jónatan Hallvarðsson og prófessor Magnús Þ. Torfason.

Skaðabótamál út af flugslysi.

Dómur Hæstaréttar.

Aðaláfrýjandi hefur skotið máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 3. maí 1957 að fengnu áfrýjunarleyfi 10. apríl s. á. Krefst hann *aðallega* sýknu, en *til vara*, að dæmd fjárhæð verði lækkuð að mati Hæstaréttar. Hann krefst þess og, að gagnáfrýjendum verði dæmt in solidum að greiða honum málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti eftir mati dómsins.

Gagnáfrýjendur hafa áfrýjað málinu með stefnu 16. júlí 1957 að fengnu áfrýjunarleyfi 19. júní s. á. Krefjast þeir þess, að aðaláfrýjanda verði dæmt að greiða þeim *aðallega* kr. 55.194,82, *til vara* kr. 30.000,00 og *til þrautavara* kr. 15.000,00 ásamt 6% ársvöxtum af dæmdri fjárhæð frá 2. ágúst 1949 til greiðsludags. Svo krefjast þeir og málskostnaðar úr hendi aðaláfrýjanda í héraði og hér fyrir dómi eftir mati Hæstaréttar.

I.

Eftir að héraðsdómur var upp kveðinn, hafa aðiljar aflað nokkurra nýrra gagna og lagt þau fram í Hæstarétti.

Í bréfi til borgardómara, dags. 4. nóvember 1958, æskti málflutningsmaður aðaláfrýjanda þess, að dómkvaddir yrðu

tveir sérfróðir menn um flug til að láta uppi álit um eftirfarandi atriði:

„Flugvél af gerðinni Auster III var í 2500—3000 feta hæð yfir Álftanesi í hægri beygju með nef vísandi niður, þegar jafnvægisstýri hennar biluðu.

Er hægt að ætlast til þess af stjórnanda vélarinnar, að hann dragi úr snúningi hennar, haldi flughæð og fljúgi vélinni til lendingar með hliðar- og hæðarstýrum við nefndar aðstæður?

Verða stjórnfletir vélarinnar seinvirkari við aukinn flughraða eða öfugt?“

Borgardómari dómkvaddi þá Karl Eiríksson, flugmann hjá Flugskólanum Þyt, og Guðjón Jónsson, flugstjóra hjá Landhelgisgæzlu Íslands, til að framkvæma það, sem um var beðið. Er álitsgerð þeirra svohljóðandi:

„Samkvæmt beiðni yðar, dags. 18. nóv. 1958, viljum við hér með leitast við að gefa svör við spurningum yðar. Við töldum eðlilegast varðandi spurningu 1 að fara í reynsluflug á flugvél af sem líkastri gerð og þeirri, sem um getur í bréfi yðar. Við völdum flugvél af gerðinni Piper Cup J-3. Er það byrjanda-kennsluvél, nokkru léttari en Auster og auðveld í meðförum.

Við höfum flug frá Reykjavíkurflugvelli 12/12 1958 í kyrru veðri og klifruðum upp í 3000 feta hæð yfir Álftanesi. Við settum nú vélina í „unusual position“. Var vélin þá í hægri, hallandi beygju, vængbörð (ailrones) fullt til hægri.

Með því að nota fótastýri, „rudder“, og hæðarstýri, „elevators“, eingöngu var okkur ómögulegt að rétta vélina af eða ná henni undir stjórn; notkun hæðarstýris, „elevators“, hafði einungis þau áhrif, að beygjan, „spírallinn“, varð krappari, og náðist vélin ekki undir stjórn aftur, fyrr en með samstilltri (co-ordinated) notkun allra stýra. Við vorum í um 1200 feta hæð, er við náðum vélinni undir stjórn, og höfðum því tapað um 1800 fetum í tilraun þessari. Tilraunina framkvæmdum við fjórum sinnum með sama árangri. Hraði vélarinnar, „air speed“, var um 60 mílur

miðað við klukkustund, er við hófum æfingarnar, en jókst ört og var um eða yfir 120 mílur í lokin. Þá gerðum við sams konar tilraun, þar sem „ailrone“ var sleppt. Í hægri stöðu réttist „ailrone“ nokkuð af loftstraum, en þó ekki nægjanlega, til að vélin léti að stjórn með notkun fótastýris eingöngu. Ef vélin lá rétt í loftinu með stjórntæki miðstillt, virtist hægt að halda vélinni undir stjórn með fótastýrum einum. Viljum við þó ekki fullyrða, að hægt væri að lenda vélinni með hallastýri, „ailrone“, óvirkt, þrátt fyrir það að vélin væri í láréttri stöðu, er sú æfing hæfist. En eins og að framan getur, teljum við óhugsandi að framkvæma lendingu, ef vélin er í hallandi stöðu, er „ailrones“ verða óvirkir.

Varðandi spurningu nr. 2, þá er henni auðsvarað. Hæfni stýrisflata (sensitivity) allra venjulegra flugvéla eykst með auknum hraða. Þetta er algild regla um flugvélar, þar til þær fara að nálgast hljóðhraðann, en þá koma fram ýmsar aðrar verkanir, sem við hirðum ekki að ræða hér, enda varla nógu kunnugir þeim málum.“

Matsmennirnir hafa komið fyrir dóm og staðfest álitsgerð sína. Kom þá fram, að orðin vængbörð, jafnvægisstýri og hallastýri eru notuð jöfnum höndum og merkja öll hið sama og enska orðið „ailrones“.

II.

Áður en slys það varð, sem um ræðir í málinu, höfðu þeir aðaláfrýjandi, Sverrir Jónsson, og gagnáfrýjandi Lárus Óskarsson rætzt við um leigu á flugvél gagnáfrýjenda til blindflugskennslu. Kveður Lárus flugvélina hafa verið tilbúna til leigu að öðru leyti en því, að skriflegur samningur hafi enn ekki verið gerður og ekki búið að ganga frá tryggingu nemanda. Samkvæmt gögnum málsins hafði Sverri þó þegar verið veittur aðgangur að flugvélinni og reynsluflug hafizt af hans hendi. Aðilja greinir á um, hvort leigutaki hafi verið Flugskólinn Pegasus, sem aðaláfrýjandi rak ásamt öðrum manni, eða nemandinn, Kristján Gunnlaugsson. En hvort heldur hefur verið, þá verður ekki talið samkvæmt því, sem þeim Sverri og Lárusi hafði á

milli farið, að flugvélin hafi verið tekin í heimildarleysi hinn 2. ágúst 1949, er slysið varð.

Fallast má á það með héraðsdómi, að þær líkur séu fyrir hendi um bilun á jafnvægisstjórntækjum flugvélarinnar, að leggja verði það til grundvallar í málinu um orsakir slyssins. Samkvæmt niðurstöðu hinna dómkvöddu manna, sem greinir í I hér að framan, verður ekki við það miðað, að aðaláfrýjandi hefði átt þess kost að bjarga flugvélinni með nauðlendingu eða á annan hátt, eins og komið var. Þykir því verða að sýkna hann af kröfum gagnáfrýjenda í málinu, en eftir atvikum telst rétt, að málskostnaður í héraði og fyrir Hæstarétti falli niður.

Dómsorð:

Aðaláfrýjandi, Sverrir Jónsson, á að vera sýkn af kröfum gagnáfrýjenda, Baldvins Jónssonar, Björns Br. Björnssonar, Lárusar Óskarssonar og Úlfars Þórðarsonar, í máli þessu.

Málskostnaður í héraði og fyrir Hæstarétti fellur niður.

Dómur bæjarþings Reykjavíkur 16. maí 1956.

Mál þetta, sem dómtekið var 28. f. m., hafa eigendur flugvélarinnar T.F.-FOX, þeir Baldvin Jónsson hrl., Björn Br. Björnsson tannlæknir, Lárus Óskarsson stórkaupmaður og Úlfar Þórðarson læknir, allir hér í bænum, höfðað fyrir bæjarþinginu með stefnu, út gefinni 30. maí 1952, gegn Sverri Jónssyni flugmanni, Lokastíg 28 hér í bæ, til greiðslu skaðabóta, að fjárhæð kr. 65.000,00, auk 6% ársvaxta frá 2. ágúst 1949 til greiðsludags og málskostnaðar að skaðlausu.

Við munnlegan flutning málsins lækkuðu stefnendur kröfu sína og kröfðust þess *aðallega*, að stefndi yrði dæmdur til að greiða þeim kr. 61.209,51, en *til vara* kr. 30.000,00 auk vaxta og málskostnaðar svo sem í stefnu greinir, af hvorri fjárhæðinni sem tekin yrði til greina.

Stefndi hefur *aðallega* krafizt sýknu af kröfum stefnenda og málskostnaðar úr hendi þeirra eftir mati dómenda. *Til vara* krefst

stefndi þess, að hann verði aðeins dæmdur til að greiða kr. 25.879,00, en *til þrautavara* kr. 30.000,00 með vöxtum frá stefnudegi, og verði þá málskostnaður látinn falla niður.

Tildrög málsins eru þau, að hinn 2. ágúst 1949 var stefndi að kenna flugnema, Kristjáni Gunnlaugssyni, blindflug á flugvélinni T.F.- FOX hér frá Reykjavíkurflugvelli. Meðan á kennslunni stóð, missti stefndi stjórn á flugvélinni með þeim afleiðingum, að hún hrapaði í sjó niður og gereyðilagðist. Stefnda og flugnemanum tókst að komast úr flakinu, og var þeim síðan bjargað af sundi ómeiddum. Verða nánari atvik að slysinu rakin síðar.

Stefnendur reisa í fyrsta lagi bótakröfu sína á því, að stefndi hafi sem annar eigenda og framkvæmdastjóri Flugskólans Pegasusar haft nefnda flugvél á leigu til kennsluflugs í umrætt skipti, en flugskólann hafi eigendurnir rekið sem fullábyrgir félagar, sbr. firmatilkynningu í Lögbirtingablaðinu frá 25. febrúar 1950. Hafi flugvélin því verið í ábyrgð flugskólans sem leigutaka, meðan á kennslufluginu stóð, og þar sem hún hafi eyðilagzt í fluginu, beri flugskólanum að greiða andvirði hennar.

Í öðru lagi er bótakrafa stefnenda á því reist, að stefnda hafi orðið mistök á við stjórn flugvélarinnar í kennslufluginu, og megi rekja afdrif flugvélarinnar til þeirra mistaka. Sé stefndi því bótaskyldur á þessum grundvelli.

Stefndi hefur fyrst og fremst reist sýknukröfuna á því, að hvorki hann né Flugskólinn Pegasus hafi haft flugvélina á leigu til umræddrs kennsluflugs, heldur hafi hún verið í leigu flugnemans, er hann var að kenna. Hafi því fyrri málsástæða stefnenda ekki við rök að styðjast.

Þá hefur stefndi mótmælt því, að honum hafi orðið nokkur mistök á í kennslufluginu. Telur hann, að meðan á því stóð, hafi orðið bilanir á stjórntækjum flugvélarinnar, er hafi valdið því, að hún lét ekki að stjórn, en á þessu geti hann ekki borið ábyrgð.

Í málinu kemur fram, að viðræður hafa átt sér stað milli stefnda og Lárusar Óskarssonar af hálfu stefnenda um möguleika á því, að Flugskólinn Pegasus tæki flugvélina á leigu til kennsluflugs, en það er allsendis ósannað, að samningar hafi komizt á milli Lárusar og stefnda vegna flugskólans eða persónulega um leigu á flugvélinni til slíks flugs eða annarra nota. Í þessu sambandi athugast, að í félagssamningi stefnda og meðeiganda hans að flugskólanum svo og í fyrrgreindri firmatilkynningu kemur fram, að samþykki beggja eigendanna þurfti til að skuldbinda félagsskapinn, en meðeigandi stefnda hefur lýst yfir því fyrir dómi, að hann

hafi ekki gert neina samninga vegna flugskólans við nefndan Lárus og tekið fram við hann, að til samninga gæti ekki komið. Hefur því krafa stefnenda á hendur flugskólanum ekki við rök að styðjast.

Þá hafa stefnendur hreyft því, að stefndi hafi tekið flugvélina í notkun í heimildarleysi í umrætt skipti.

Flugneminn, Kristján, hefur borið það sem vitni, að hann hafi litið svo á, að hann hefði sjálfur flugvélina á leigu við nám sitt á henni. Kveður hann áðurnefndan Lárus hafa í eitt skipti fyrir öll leyft það, að flugnemar tækju flugvélina til að læra á henni, ef kennarar flugskólans, stefndi og Ásgeir Pétursson, önnuðust kennsluna. Leigu fyrir flugvélina, er færi eftir flugtímum, skyldu þeir nemarnir greiða beint til Lárusar. Þá hafi þeir sjálfir átt að greiða kennurum sínum kaup, ef um kaupgreiðslu til þeirra væri að ræða.

Samkvæmt endurriti úr loftferðabók T.F.-FOX kenndi stefndi nefndum Kristjáni blindflugsæfingar á flugvélina hinn 31. júlí 1949 í 50 mínútur, og hinn 1. ágúst s. á. kenndi Ásgeir honum sams konar æfingar tvisvar, annað skiptið í 50 mínútur og hitt í 17 mínútur. Fóru flugæfingar þessar fram með vitund oftnefnds Lárusar og án athugasemda af hans hálfu. Þá hefur Ásgeir Pétursson borið það sem vitni, að Lárus hafi sagt honum, að hann minnir, daginn áður en kennsla Kristjáns hófst, að Kristján hefði flugvélina á leigu, en því hefur Lárus neitað. Loks hefur stefndi skýrt svo frá, að Lárus hafi sagt honum, áður en flugtímarnir hófust, að Kristján hefði flugvélina á leigu, og hafi Kristján verið viðstaddur samtal þetta.

Þegar framangreind atriði eru virt, verður að telja, að stefndi hafi haft réttmæta ástæðu til að ætla, að flugneminn, Kristján, hafi haft heimild umboðsmanns eigenda til að nota flugvélina til flugnáms, og verður stefnda því ekki gefið að sök, þó að á þá heimild kunni að hafa skort.

Samkvæmt skýrslum stefnda og flugnemans, Kristjáns, sem báðir hafa komið fyrir dóm, eru atvik að umræddu slysi þessi:

Hinn 2. ágúst 1949 kl. 10.09 eða 10.10 hófu þeir flug á flugvélinni T.F.-FOX frá Reykjavíkurflugvelli, og var ætlunin að æfa blindflug, en stefndi hafði tekið að sér að kenna Kristjáni undir blindflugspróf. Stjórntæki voru í vélinni bæði vinstra og hægra megin, og sat Kristján við stjórntækin til vinstri. Til þess að hægt væri að kenna blindflug á flugvél þessa, hafði stefndi látið útbúa léreftsdúk, sem hægt var að krækja kringum vinstra flugmanns-

sætið á þrjá vegu í því skyni að byrgja útsýn, en vel sást úr sætinu á öll mælitækin. Frá hægra flugmannssæti var hins vegar ekki hægt að lesa á mælitækin nema með því að lyfta dúknum örlítið frá. Úr þessu sæti var góð útsýn til hægri og fram á við og nokkur útsýn til vinstri, og ef frekari útsýnar var þörf til þeirrar hliðar, þurfti ekki annað en lyfta dúknum upp. Segir stefndi, að venjulega hafi ekki til þess komið, að þessa þyrfti, þar sem ávallt hafi verið fengið sérstakt leyfi frá flugumferðarstjórninni til blindflugsæfinga, er bundið hafi verið við ákveðna flughæð og ákveðinn stað. Í þetta skipti var ákveðið, að æfingar skyldu fara fram vestan megin við flugvöllinn, en flughæð var ekki sérstaklega ákveðin. Telur stefndi, að þeir hafi haldið sig í um 3500 feta hæð, meðan á æfingum stóð.

Þegar flugið hófst, var flugneminn við stjórn og flugklefinn óhulinn, en er flugvélin var komin í ca. 500 feta hæð, kveðst hann hafa krækt dúknum kringum sæti sitt og flogið blint, þ. e. eftir mælitækjum. Þegar flugvélin var komin í venjulega flughæð, lét stefndi Kristján æfa krappar beygjur í allt að klukkustund og loks ofreisa (stalla) flugvélina. Eru þeir stefndi og Kristján sammála um, að þessar æfingar hafi allar tekizt vel, og kveðst stefndi aldrei, meðan á þeim stóð, hafa þurft að grípa inn í flugstjórn Kristjáns með stjórntækjunum sín megin.

Eftir að þessum æfingum lauk, kveðst stefndi hafa ákveðið að láta Kristján rétta flugvélina við úr svonefndri „unusual position" (óeðlilegri flugstellingu) og jafnframt hugsað sér að rugla hann örlítið áður, svo að hann yrði að treysta eingöngu á mælitækin. Í þessu skyni hafi hann beitt flugvélinni upp á við og síðan snöggt niður á við og jafnframt beygt til hægri. Síðan hafi hann sagt Kristjáni að rétta flugvélina við aftur og sleppt stjórntækjunum. Strax og hann hafi sagt Kristjáni þetta, hafi hann teygt höndina aftur fyrir sætið til að stilla senditæki, er þar var, á bylgjulengd flugturnsins í því skyni að ná sambandi þangað til þess að tilkynna, að þetta væri síðasta æfingin, og fá leyfi til að fara í umferðarhring. En það hafi engum togum skipt, að hann hafi fundið, að flugvélin rásaði óeðlilega sitt til hvorrar handar og snarsnerist til hægri, og fannst honum jafnframt, að hún væri komin í óeðlilega flugstöðu. Kveðst hann þá hafa gripið til stjórntækjanna og ætlað að hjálpa Kristjáni við að rétta flugvélina, en stýrin hafi ekki virzt verka, og flugvélin hafi haldið áfram að snúast. Hafi hann þá sagt Kristjáni að taka dúkinn niður og tekið sjálfur við stjórn.

Um þetta atriði skýrir Kristján svo frá, að andartaki eftir, að áðurgreindum æfingum lauk, hafi stefndi stungið höfðinu undir dúkinn og sagzt ætla að láta hann rétta flugvélina úr „unusual position". Stefndi hafi svo gert nokkrar beygjur á báða vegu, líklega til að rugla hann eitthvað. Síðan hafi hann fundið, að flugvélinni var beit upp á við, hún rétt við aftur, en svo fannst honum flugvélin missa hæð snögglega og stingast á nefið. Telur Kristján, að stefndi hafi gefið honum merki um að taka við stjórninni, þegar stefndi hafði sett flugvélina í „unusual position", og kveðst hann þá hafa sett stýrisstöngina til vinstri til þess að rétta hallann af vélinni, en það hafi ekki tekizt. Stefndi hafi þá allt í einu rifið niður dúkinn, sem aðskildi þá, en sjálfur kveðst hann hafa tekið dúkinn niður sín megin og þá hafa séð, að flugvélin hallaðist til hægri og snerist jafnframt til þeirrar hliðar. Taldi Kristján, að flugvélin væri þá í um það bil 2000 feta hæð, og stefndi segir hana hafa verið í 2000—2500 feta hæð, þegar Kristján tók við stjórn hennar.

Þegar dúkurinn hafði verið tekinn niður, hafði vélin snúizt um á að gizka 180—190° í snöggri beygju. Greip stefndi nú um benzíngjöfina og dró af hreyflinum, en setti jafnframt stýrisstöngina fram til að halda hraðanum, og jafnframt steig hann á vinstra fótstýri. Fannst honum þetta ekki hafa nein áhrif og jók því við hreyfilinn aftur til þess að reyna með því að stöðva snúning flugvélarinnar til hægri, og virtist stefnda beygjuhraðinn minnka við þessar aðgerðir, en ekki tókst honum að rétta flugvélina við, og sveif hún í löngum sveig niður á við að sjónum. Tók stefndi þá stýrisstöngina aftur á við og fannst þá sem snöggvast, að flugvélin yki beygjuhraðann, en Kristján telur, að stefnda hafi þá tekizt að rétta hana við andartak. Flugvélin hafði nú farið hér um bil heilhring í hægri beygju og var komin mjög nærri sjávarfletinum. Sá stefndi nú, hvað verða vildi, og varð ljóst, að hann hafði ekkert vald á flugvélinni. Lokaði hann þá fyrir benzíngjöfina á hreyflinum til öryggis, og í sama mund skall flugvélin í sjóinn í hægri beygju á ekki mjög miklum hraða, að því er stefnda virtist, og um leið brotnaði hægri hjólgrind og hægri vængur.

Stefndi og Kristján losuðu sig úr sætunum og skriðu út úr flugvélinni um vinstri dyr hennar, og var hún þá að fara í kaf upp undir vængi. Syntu þeir síðan í áttina til lands, og eftir á að gizka 15 mínútur var þeim bjargað upp í bát, er kom frá landi.

Stefndi og Kristján eru sammála um það, að stefndi hafi á leiðinni niður að sjónum haft orð á því, að eitthvað hlyti að

vera að, og stefndi segir, að jafnvægisstýrin hafi verið algerlega máttlaus, og er það stutt af framburði Kristjáns, sem segir, að honum hafi virzt þau óvirk. Þá eru þeir báðir á einu máli um, að ekkert hafi fundizt óeðlilegt við hreyfil flugvélarinnar, hana sjálfa eða stjórntæki hennar, fyrr en eftir að flugvélin hafði verið sett í óeðlilega flugstellingu. Framburðir þeirra eru og samhljóða um það, að flugvélin hafi ekki verið í „spinn" á leiðinni niður. Kristján telur öruggt, að þegar hann tók við stjórn flugvélarinnar, hafi hraði hennar ekki verið undir venjulegum flughraða, og stefndi kveðst viss um, að flugvélin hafi þá verið á meiri hraða en „ofrishraða" og ekki verið „ofrisin".

Í þinghaldi í málinu 4. nóv. 1954 kom fram það álit Kristjáns, að umrætt slys hefði orsakazt af því, að hallastýrin hefðu bilað, en á þessum tíma hafði hann fengið mikla reynslu sem flugmaður. Í þessu þinghaldi sagði Kristján, að stefndi hefði hreyft stjórntæki vélarinnar nokkuð hratt, en þó látið þau staðnæmast í hverri stöðu nægilega lengi til þess að verka, ef allt hefði verið í lagi.

Stefndi telur sig hafa þekkt vel flughæfni T.F.-FOX bæði af eigin reynslu og frásögnum Lárusar Óskarssonar um flugeiginleika hennar. Þó kveðst hann ekki hafa „spunnið" vélinni, og hefur hann því ekki þekkt til hlítar „spunaeiginleika" hennar.

Sjónarvottur að slysinu, sem var staddur ásamt tveim mönnum öðrum við flugskýli nr. 2 á Reykjavíkurflugvelli, skýrir svo frá, að honum hafi orðið litið í suðvestur yfir Álftanes, þar sem hann vissi af flugvélinni T.F.-FOX í æfingaflugi, og þá tekið eftir því, að hún hafi verið komin í óvenjulega bratt „dive" í ca. 2500—3000 feta hæð og farið í um það bil heilhring með nefið ca. 45° niður á við og horfið niður fyrir bakkann frá honum séð. Eftir það sýndist honum hún koma augnablik aftur upp fyrir bakkann og vera þá komin í lárétt flug, en hún hvarf strax aftur, og sá hann þá sjógusu koma upp fyrir bakkann. Kveðst hann strax og hann tók eftir því, að eitthvað óvenjulegt var á seyði, hafa reynt að benda þeim, sem hjá honum stóðu, á flugvélina og sagt þeim jafnóðum frá því, sem hann sá, en þeim hafi ekki tekizt að koma auga á hana.

Bóndinn á Hliðsnesi, sem sá til flugvélarinnar, skýrir svo frá, að það hafi vakið athygli hans, að hann hafi heyrt einhvern óvenjulegan hvin í flugvélinni, ólíkan þeim, sem hann hafði áður heyrt í flugvélum, en þær fljúgi oft yfir Hliðsnes, og sé að jafnaði ekki tekið sérstaklega eftir þeim. Tók hann eftir

því, að flugvélin stefndi hratt niður að sjónum á talsverðum hraða, en kveður hana hafa rétzt snöggvast við, áður en hún skall í sjóinn.

Frásögn sjónarvotts að slysinu frá bænum Grjóta er samhljóða þessari frásögn.

Hinn 5. ágúst 1949 fannst flugvélin í sjónum um 7 kílómetra norðvestur af Hafnarfirði. Virtist hún vera heilleg og liggja á réttum kili á 1 metra dýpi, þegar lágsjávað var. Hinn 8. s. m. tókst að ná flugvélinni upp, en við það urðu töluverðar skemmdir á henni. Hægri vængur hennar, sem í sjónum var fastur við skrokkinn, rifnaði frá, og stélið, sem var óskaddað, mölbrotnaði af völdum víra. Þegar flugvélinni hafði verið náð upp, var hún flutt á flugvöllinn í Reykjavík, og þar framkvæmdi R. Wall, skoðunarmaður flugvéla, athugun á henni. Í skýrslu hans um skoðunina, dags.. 9. ágúst 1949, segir meðal annars svo:

„Staða stjórntækja:

Benzíngjöf. — Í flugklefa var benzíngjöf alveg opin, en á hreyfli flugvélarinnar var alveg lokað fyrir benzíngjöfina. Stöng sú, sem stjórnar benzíngjöf, var brotin, og festingar hreyfilsins voru úr lagi gengnar.

Rofar á rafkveikjum (magnetum) voru báðir opnir.

Fínstillir. — Nefið vísaði upp á við. — Má vera, að hann hafi hreyfzt, er stillivængir urðu fyrir skemmdum.

Vængblöðkur voru alveg uppi.

Eldsneytiskraninn lokaður.

Athugun á stjórntækjum:

Stjórnbúnaður stýris — óskemmdur og í starfhæfu ástandi.

Stjórnbúnaður hæðarstýris — óskemmdur og í starfhæfu ástandi.

Fínstillir — óskemmdur og í starfhæfu ástandi.

Stjórnbúnaður vængstýra — var óvirkur eins og hér segir:

1. Kúlutengiklofi við vinstra vængstýri beygður.
2. Aftari endinn á járnteini, er liggur að vinstra vængstýri, þoldi ekki áreynslu.
3. Stöng sú, sem stjórnar vinstra vængstýri, var bogin og beygð saman, og hafði vírinn losnað úr festilykkjunni.
4. Jafnvægisvír fyrir jafnvægisstýri í hægri væng var slitinn nálægt samskeytum.
5. Skrúflykkja fyrir vírinn, sem liggur að hægra vængstýri, var brotin.
6. Vírinn, sem liggur í vængstýrið vinstra megin við stjórnklef-

ann, var slitinn nálægt samskeytum, og hafði mjög reynt á augað, sem tengdi vírana saman.

Splittið vantaði í festilykkjuna, sem nefnd er í 3. lið hér að framan. Hins vegar fannst skinnan rétt fyrir neðan stöngina, en auk þess bar stöngin þess merki, hvar skinnan hafði verið. Beygjan á stönginni sýnir, að festilykkjan hefur verið óhreyfð, áður en slysið átti sér stað, og líklegast hefur stöngin losað splittið, þegar hún bognaði. Ef splittið hefði vantað, er vélin var á flugi, þá hefði skinnuna einnig vantað, og stöngin mundi ekki hafa bognað eins illa og raun ber vitni um.

Stjórnbúnaður vængblaðknanna. Sá hluti hans, sem er tengdur við skrokk vélarinnar, var óskemmdur og í starfhæfu ástandi. Sá hluti hans, sem festur er við vinstri væng, var óskemmdur og í starfhæfu ástandi, en hafði losnað frá skrokknum sökum röskunar, sem orðið hefur á bakbrún vængsins."

„Niðurstaða: Það er álitið, að engin þeirra skemmda, sem orðið hafa á stjórntækjum vængstýranna, hafi getað átt sér stað, meðan flugvélin var á flugi, þar eð hvorki hleðsla flugvélarinnar né efnislegur styrkleiki hefur verið nægilega mikill til þess.

Öll önnur stjórntæki eru enn heil" ....

Í skýrslu þessa hefur eftirlitsmaður flugvéla ritað samþykki sitt.

Það verður ekki séð, að stefnda hafi verið gefinn kostur á að vera viðstaddur skoðunina. Eigi að síður þykir verða að leggja skýrsluna til grundvallar um ásigkomulag flugvélarinnar, eftir að hún hafði verið flutt á flugvöllinn.

Af hálfu flugráðs voru skipaðir í nefnd til þess að rannsaka umrætt flugslys þeir Sigurður Jónsson, starfsmaður flugmálastjórnarinnar, Jón N. Pálsson, eftirlitsmaður flugvéla, og Þorsteinn E. Jónsson flugmaður. Kallaði nefndin flugmennina og vitni fyrir sig og samdi síðan álitsgerð um niðurstöður sínar.

Það er álit nefndarinnar, að ekki sé nein ástæða til að ætla, að um nokkra bilun á flugvélinni hafi verið að ræða, og segist hún byggja það álit sitt á skýrslum beggja flugmannanna og áðurgreindri skoðunarskýrslu.

Nefndarmenn eru sammála um það, að frumorsök slyssins hafi verið sú, að hvorugur flugmannanna hafi verið við stjórn flugvélarinnar, strax eftir að stefndi hafði sett hana í „unusual position". Þá telja þeir áframhaldandi orsök slyssins þá, að stefndi hafi um stund beint athygli sinni að radíótæki flugvélarinnar, en á meðan hafi hún verið stjórnlaus og náð að komast í bratta stefnu niður á við í hægri beygju. Við brattann hafi hraði flug-

vélarinnar aukizt ört og orðið það mikill, að stjórnfletirnir hafi orðið seinvirkari en á venjulegum flughraða. Loks telja nefndarmenn, að þegar stefndi reyndi að ná valdi á flugvélinni til að rétta hana við, þá hafi hann fært stjórntækin of ört úr einum stað í annan, hann hafi ekki beðið með þau nógu lengi í hvert sinn, til þess að flugvélin léti að stjórn. Þó virðist svo sem stefnda hafi tekizt að ná stjórn á flugvélinni að nokkru leyti, þegar hún nálgaðist sjávarflötinn, en síðan ofrisið í nokkurra metra hæð og skollið á sjóinn.

Stefndi hefur mótmælt álitsgerð þessari meðal annars á þeim grundvelli, að tveir nefndarmanna, þeir Sigurður og Jón, hafi verið eftirlitsmenn með lofthæfi flugvéla og geti því ekki talizt óvilhallir. Og verður að fallast á það hjá stefnda, að að þessu leyti hafi verið óheppilega valið í rannsóknarnefndina.

Þá athugast það, að eftir að nefndin skilaði áliti sínu, hafa báðir flugmennirnir komið fyrir dóm og gefið frekari skýrslur, auk þess sem frekari gagna hefur verið aflað en fyrir nefndinni lágu.

Með bréfi, dags. 17. febr. 1953, beindi lögmaður stefnda þeim tilmælum til stjórnar Félags íslenzkra atvinnuflugmanna, að hún hlutaðist til um það, að reyndir flugmenn létu uppi álit sitt á því, hvort jafnvægisstýri flugvélarinnar geti ekki hafa verið úr sambandi, þrátt fyrir það að vélin rétti sig af, skömmu áður en hún skall í sjóinn. Stjórn félagsins fól þrem reyndum flugmönnum verk þetta, og kynntu þeir sér gögn þau, sem fyrir hendi voru varðandi slysið. Í álitsgerð hinna tilkvöddu flugmanna, dags. 14. apríl 1953, segir meðal annars svo: „Þegar litið er til framburðar Sverris Jónssonar 3. ágúst 1949 og þeirra miklu bilana, sem fram komu á jafnvægisstýrum vélarinnar, teljum við óvarlegt af nefnd þeirri, sem rannsakaði slysið, að rekja orsök slyssins til yfirsjóna stjórnenda vélarinnar, enda er það samhljóða álit okkar, að orsök slyssins hafi verið sú, að jafnvægisstýri vélarinnar hafi bilað á flugi."

Þegar umrætt flug hófst, hafði T.F.-FOX flughæfisskírteini, og ekki hefur annað komið fram en hún hafi verið búin öllum venjulegum og nauðsynlegum tækjum. Þá verður að telja, að umbúnaður sá, sem notaður var til blindflugs, hafi verið forsvaranlegur. Og eftir skýrslum beggja flugmannanna verkuðu öll stjórntæki flugvélarinnar eðlilega, þar til eftir að stefndi hafði sett hana í „unusual position". Í áðurgreindri skoðunarskýrslu segir m. a., að vír fyrir jafnvægisstýri í hægri væng hafi verið

slitinn nálægt samskeytum, en í málinu liggja fyrir upplýsingar um það frá verksmiðju þeirri, sem smíðaði flugvélina, að þannig samband sé milli vinstra og hægra jafnvægisstýris, að ef t. d. taumur í hægra stýri bilar, er aðeins hægt að rétta flugvélina af, ef hún er í vinstri halla, eða halla henni til hægri úr láréttri stöðu og gagnkvæmt, ef taumur í vinstra stýri bilar.

Það verður engan veginn talið öruggt, að jafnvægisstjórntækin hafi ekki bilað, meðan flugið stóð yfir. Þykir hitt sennilegra, að þau hafi bilað, þegar eftir að flugvélin hafði verið sett í óeðlilega flugstellingu, sbr. sérstaklega þá yfirlýsingu stefnda í skýrslu, sem hann gaf daginn eftir slysið, að jafnvægisstýrin hafi verið algerlega máttlaus. Hefur þetta að sjálfsögðu verið meðverkandi orsök slyssins.

Það verður ekki séð af framburðum flugmannanna, sem raktir hafa verið hér að framan, að vélin hafi nokkru sinni verið stjórnlaus, þ. e. a. s., að annar hvor þeirra hafi ekki alltaf haldið um stjórntækin. Hins vegar er það álit hinna flugfróðu samdómenda, að þar sem hliðarstýri og hæðarstýri flugvélarinnar reyndust óskemmd, þá hefði stefndi átt að geta stöðvað eða dregið úr snúningi flugvélarinnar til hægri og haldið flughæð, enda þótt jafnvægisstýrin væru biluð, þannig að möguleikar sköpuðust á að nauðlenda henni eða jafnvel koma henni á flugvöllinn. Telja þeir, að stefnda hafi orðið mistök á að þessu leyti, og verði honum því einnig gefin sök á því, hvernig fór. Þykir á þessum grundvelli rétt, að stefndi beri bótaábyrgð að hálfu á tjóni því, sem af því hlauzt, að flugvélin fórst.

Stefnendur miða fjárhæð aðalkröfu sinnar við það, að þeir hafi keypt flugvélina fyrir kr. 30.000,00, síðan hafi þeir kostað kr. 31.209,91 til viðgerða á henni, og því hafi hún staðið þeim í kr. 61.209,91, þegar hún fórst.

Að tilhlutun lögmanns stefnenda hafa 3 flugvélafróðir menn metið verðgildi T.F.-FOX, eins og það var, er hún fórst. Samkvæmt matsgerð þeirra, dags. 29. maí 1954, áætla þeir verð tilsvarandi vélar kr. 25.879,00, en telja rétt að meta hana til tjónsbóta á kr. 30.000,00 með tilliti til þess, að á þeim tíma, er T.F.-FOX fórst, hafi verið erfitt að fá innflutningsleyfi fyrir flugvélum. Miða stefnendur varakröfu sína við mat þetta.

Stefndi hefur mótmælt hvorum tveggja fjárhæðunum sem of háum, en rétt þykir að leggja umrætt matsverð, kr. 30.000,00, til grundvallar um verðmæti flugvélarinnar.

Samkvæmt framansögðu verður stefndi því dæmdur til að

greiða stefnendum kr. 15.000,00 með vöxtum eins og krafizt hefur verið.

Eftir öllum málsatvikum þykir rétt, að hver aðili um sig beri sinn kostnað af málinu.

Ísleifur Árnason, fulltrúi borgardómara, kvað upp dóm þenna ásamt samdómendunum Alfreð Elíassyni framkvæmdastjóra og Sigurði Ólafssyni flugmanni.

Vegna fjarveru samdómenda úr bænum hefur dómur í máli þessu eigi orðið kveðinn upp fyrr.

Dómsorð:

Stefndi, Sverrir Jónsson f. h. Flugskólans Pegasusar, skal vera sýkn af kröfum stefnenda í máli þessu.

Stefndi, Sverrir Jónsson, greiði stefnendum, Baldvin Jónssyni, Birni Br. Björnssyni, Lárusi Óskarssyni og Úlfari Þórðarsyni, kr. 15.000,00 með 6% ársvöxtum frá 2. ágúst 1949 til greiðsludags innan 15 daga frá lögbirtingu dóms þessa að viðlagðri aðför að lögum.

Hver aðili um sig beri sinn kostnað af málinu.

Föstudaginn 18. desember 1959.

Nr. 34/1959. **Indriði Indriðason** (Páll S. Pálsson hrl.)
gegn
Björgvin Einarssyni
(Benedikt Sigurjónsson hrl.).

Dómendur:
hæstaréttardómararnir Þórður Eyjólfsson og Jónatan Hallvarðsson, prófessorarnir Magnús Þ. Torfason og Theodór B. Líndal og Valdimar Stefánsson sakadómari.

Skaðabótamál út af húsakaupum. Sératkvæði.

Dómur Hæstaréttar.

Áfrýjandi hefur fengið gjafsókn hér fyrir dómi og áfrýjað málinu með stefnu 25. febrúar 1959. Hann krefst þess *aðallega*, að stefnda verði dæmt að greiða honum kr. 109.800,00, *til vara* kr. 75.171,80 með 6% ársvöxtum frá 12. febrúar 1958 til greiðsludags og málskostnað í héraði,