

Válsatvik:

Drátt fyrir lólegt veðurútlit og slæma landin,arspé fyrir flugvellina í Reykjavík og Keflavík hóf flugvélina sig til fluga kl. 16.35 ísl. tíma frá Vestmannaeyjum á leið til Reykjavíkur. Í flugvélinni voru, auk þriggja manna áhafnar, 16 fullorðnir farþegar og eitt barn, 5 mánaða. Flugvélina hafði, fyrr um daginn, flogið norður til Sauðárkróks, en þar var ágætis veður og léttakýjað. Kl. 16.38 þáð flugstjórnin í Vestmannaeyjum um leyfi fyrir flugvélina að fljúga í 4000 fetum á SA-geisla RK stefnuvita, og í yfði flugstjórnin í Reykjavík þáð. Um leið tilkynnti flugstjórnin í Reykjavík, að veður í Reykjavík og Keflavík væri mjög vafasamt. Nánari lýsing á veðri í Reykjavík: Snjókomu, skyggni 1 1/2 - 2 mílur, vindur A - ATA 15 mílur. Sagði flugstjórnin í Reykjavík eftir veðurfróðing, að Reykjavík myndi jafnvel alveg lokast. Þessi veðurlýsing var send flugvélinni, en hún var lá komin í loftið. Kvittaði hún fyrir henni og hélt áfram til Reykjavíkur. Kl. 16.58 er flugvélina yfir RK stefnuvita, og er smástundis gefin heimild til að gera "standard let-down" (á SV-geisla RK-stefnuvita). Um leið er flugvélinni gefin hvarfælisstilling, sem er 25.10 tommur. Flugstjórnin tekur jafnframt fram, að verði flugan ekki "contact" í 500 fetum yfir stöð, þá skuli hún fljúga upp aftur ("pulla upp"), fljúga út á UV-geisla og fara þar í bíðflug ("holding") í 5000 fetum. Flugvélina kvíttar síðan fyrir stöðvöku þessara fyrirmæla. Síðan mun flugvélina hafa tilkynnt að hún væri í "Procedure" hekkju í 2500 fetum, aðr. svar flugstjórnarinnar, sem þá jafnframt segir flugvélinni að kalla yfir stöð, eða "contact". Næst tilkynnir flugvélina þegar hún er í 2000 fetum, aðr. svar flugstjórnarinnar, og gefur flugstjórnin flugvélinni um leið veðurlýsingu og segir skýjahvöina hafa hækkað svolítið: sé nú 300 - 1000 fet. nema bakki, sem liggja yfir Álftanesinu. Flugstjórnin álitur, að yfir stöðinni sjálfri (RK-stefnuvitanum) sé bakkin í 5 - 600 fetum. Vegna lólegra og stundarexlýra er þess farið á leit við flugvélina, að hún skipti við barnin á VHF 118.1, en flugvélina segir, að, ef VHF sé notað, sé ekki hægt að hlusta á stefnuvitan, vegna truflana. Fyrir þessu víttar flugstjórnin, og segir flugvélinni að vera á áfram á 5475, og fyrir þessu flugvélinni jafnframt, skilyrðislaust, að fljúga upp ("pulla upp"), ef hún verði ekki contact yfir stöðinni. Flugvélina tilkynnir næst mjög ill-veðilega, að hún sé alvega að koma að stöðinni, og sé í 500 fetum.

Það næsta, sem heyrir í flugvélinni er, að hún skýrir frá því, að svo sálar truflunir (static) séu, að hún heyrir ekki nokkurn akaradjan hlut í stefnuvitunum, radiokomúsinn eringsnútt, og segist etla að beygja út aftur til vesturs. Flugstjórnin gat ekki lesið þetta skeyti, en það er leiðlegt af blást-beltinu. Flugstjórnin endurtekur, að hafi flugvélin ekki sjónflugsakill rei (VFR skilyroi) þá segi hún að fljúga upp (púlla upp). Skýrir jafnfrest frá því, að hún gangi yfir él, mjög svart, og sé nú komið inn yfir niðjan völlin. Litlu síðar segir flugstjórnin um eldsneytisforda, en fer ekki svar strax, en flugvélin tilkynnir, að hún hafi orðið að fljúga upp (púlla upp). Flugstjórnin kvittar fyrir og segir henni að fara í biðflug (holding) skv. áúrgefnum fyrirælum. Radio skilyroi virðast eftir þetta hafa versnað um tíma, en þó heyrir, að flugvélin hafi orðið að fljúga upp (púlla upp), hafi farið út á SV-geisla EK-stefnuvitans aftur og sé komin í 2000 fet. Flugstjórnin kvittar fyrir þessu skeyti, en endurtekur að flugvélin hafi átt að fara út á SV-geisla í biðflug (holding). Flugvélin svarar og segist hafa farið út á SV-geisla, og er það síðan samþykkt af flugstjórninni, og flugvélin beðin að gefa kall þegar hún fari "í gegn um 4000 fetin". Flugvélin tilkynnir svo flugstjórninni, að hún hafi rúma tvo tíma (2ja tíma eldsneyti), sbr. svarskeyti flugstjórnarinnar, og um leið ráðleggur flugstjórnin flugvélinni að reyna annan "let-down procedure", strax, þar sem byrjað sé að lyfta (birta) til aftur. Í næsta skeyti þakkar flugvélin fyrir upplýsingarnar, segist vera á SV-geisla, áætlega á geislanum; segist muni gera venjulegan "procedure turn", og skýrir nánar frá hinum miklu truflunum áður, sem orsökðu, að hún þorði ekki að halda áfram. Flugstjórnin kvittar fyrir þessu skeyti, endurtekur að flugvélin hafi rúma tvo tíma (2ja tíma eldsneyti), og segist hafa tilbúið vaður á flugvöllum úti á landi, ef aðflugi mistakist aftur. Næsta skeyti ~~xxx~~ flugstjórnarinnar til flugvélarinnar ber það með sér, að það er svarskeyti við kalli frá flugvélinni, en í skeyti sínu biður flugstjórnin flugvélin að kalla í 500 fetum eða "contact". Segist muni reyna að skjóta upp ljósum vegna hins slæma skyggis, sem muni vera lélegra umi, en niðri á jörðinni. Þetta mun vera svars eyti við tilkynningu flugvélarinnar um að hún sé í "procedure" beygju í 2800 fetum, sem eitt vitni, [REDACTED], loftskreytamadur, heyrði flugvélin tilkynna. Síðasta tilkynning frá flugvélinni, sem náðst hefir á blást-beltið, er, að hún kvittar fyrir fyrrnefndu skeyti flugstjórnarinnar, og segist muni kalla, þegar hún fari yfir stöðina í 500 fetum.

Að síðustu eru orjú av skeyti frá flugstjórninni til flugvélarinnar, að fyrsta beidni um, að flugvélin setji full ljós á hjá sér. Annað um, að flugstjórnin

muni bara setja upp stöðug mi-ljón vatta ljós á turninum.

Loks kemur svo síðasta skýtt frá flugvélinni, sem heyrir sbr. fram-  
burð þeirra [REDACTED], en þar segist flugvélina  
vera í 700 fetum á leið að stöð, radio kompásian ákyrr og truflanir séu að byrja  
aftur. Síðan heyrðist ekkert til flugvélarinnar.

Daginn eftir, þ. l. febr., fundu leitarflugvélar björgunarbelti og gólf-  
fleka úr flugvélinni fyrir norðan Reykjanes; björgunarbeltið út af Vlekkuvík á  
Vatnsleysuströnd og flekan talsvert norðar. Hinn 7. marz fannst rekið, nálægt  
húsinu Hvoll á Seltjarnarnesi, fleki úr gólfi flugvélarinnar, og leifar af heyrnar-  
töli, sem starfsmenn (loftakrytamenn) Flugfélags Íslands n.f. hafa staðfest að  
væru úr flugvélinni EF-130.

Við vitnaleiðslur og rannsókn á flugálysi þessu virðist eftirfarandi  
hafa komið í ljós.- Í fyrra aðflugi sínu, í ca. 500 ft., varður svo mikilla  
truflana vart (static) í móttökutakjum flugvélarinnar, að hún treystist ekki  
til að halda áfram aðflugi sínu að radiovitnunum, og tilkynnir, að hún muni beygja  
aftur til vesturs. Kl. mun þá hafa verið sem næst 17:07. Þegar flugan tilkynnir,  
að hún sé aftur komin í 2000 ft. á SV-gata 3K stefnuvitens mun kl. hafa verið  
ca. 17.12. Þegar flugvélina síðar tilkynnir, að hún sé í 700 ft. (á leið að stöð)  
og "staticin" sé að byrja aftur virðist kl. hafa verið ca. 17.16 1/2. Tímar  
þeir, sem hér eru tilgreindir eru fenginir með því að fljúga í "Linki" þekktan  
ferni flugvélarinnar frá því að hún tilkynnir, að hún sé yfir stöð kl. 16.58, en  
hér getur, að sjálfsgöðu, einhverju skeikad um hraða milli "Linksins" og hins  
raunverulega hraða flugvélarinnar. Þitt vitni, [REDACTED]

[REDACTED] sá flugvél fljúga lágt úr vesturátt yfir Álftanes og mun hans  
kl. þá hafa verið ca. 17.12. Hann sé einnig læsing ríkjosi vera brugðið upp  
á flugvélinni, sem snöggvast, en flugumferðarstjórnin þó flugvélina einmitt um að  
setja full ljós á hjá sér í seinna aðfluginu, og er því vart um annað að ræða,  
en að vitnið hafi séð flugvélina í seinna aðfluginu, enda tótt hér sé um nokkura  
mínútna mismun að ræða. Neðndin hefir ekið í tilreið frá þeim stað, er vitnið  
var á kl. 16.58 og út að ein stað, þar sem vitnið sá flugvélina, og tók það 12  
mínútur, en við samanburð á klukkuvitnisins og neðndarmanna kom í ljós, að kl.  
vitnisins var ekki rétt.

Annad vitni, [REDACTED] var staddur  
á Tífilastaðaveginum, á mótis við þvinnu hófastavi, og heyrði hann þá í flugvél,  
sem flogið var úr vesturátt, lágt, og álfur hann að kl. hafi á verið tvelega

"kortér yfir flim". Telur vitnið, að sjög sikið afl hafi verið notað á hreyfla flugvélarinnar. Hérnað fór með vitnið á stað þann, sem hann sagðist hafa heyrt til flugvélar, og kom skýring hans á því, í svada átt stjöld hafi komið, heit við frásögn [REDACTED].

[REDACTED] flugvélvirkni gekk ítar radio-verkstæði Flugfélags Íslands til að fylgjast með ferðum flugvélarinnar nokkuru áður, en flugvélin tilkynnti, að hún væri í 700 fetu hæð (í síðara aðfluginu). Telur hann sig á hafa heyrt í flugvél, sem flogið var ír suðurátt. Telur vitnið, að flugvélinni hafi verið flogið í hoga og stefnt til vesturs. Virtist vitninu sem notað væri sjög sikið afl á hreyflunum og loftakrúfurnar stilltar í sínan skurð (low pitch). Það gæðat vera sannfært um, að þetta hafi verið TF-136, sérstaklega eftir að hann fékk upplýsingar um það frá [REDACTED] þvernið hann hefði stillt hreyflana á TF-13A, sem einnig var að koma frá Vestmannaeyjum, um þetta leyti. Það telur flugvélinna hafa verið í 1500 - 2000 ft., en samkv. framburði [REDACTED] flugstjóra TF-13A, þá flaug hann í 5000 ft. til Reykjavíkur, og breytti ekki um stillingu á hreyflum flugvélarinnar, fyrr en um 15. mín áður en hann lenti hér.

Frú [REDACTED] Seltjarnarnesi, skýrir frá, að hún hafi heyrt í flugvél "um tíu mínútur yfir flim". Telur hún, að flugunni hafi verið flogið sjög lágt, ír norðurátt, enda sá hún flugvélinna greinilega og hvarf hún henni sjónum í áttina að Gróttu-vita.

Að framangreindum vitna-framburði virðist það ljóst, að flugvélinni TF-136 hafi verið flogið, í seinna aðfluginu, framhá RK-stefnuvitanum í sveig, því sem næst um Hofstæði, yfir flugvöllin, eða fyrir norðan hann, nálægt húsinu [REDACTED] á Seltjarnarnesi, en hvort síðar hefir orðið af flugvélinni er ekki vitað.

Vísuáttæða:

1. Flugvélin var í flughæfu ástandi og skjöl hennar í lagi.
2. Réttindi flugstjórans náðu til þessarar tegundar flugvélar og skírteini hans var í gildi, en réttindi aðstoðarflugmanns náðu ekki til þessarar tegundar flugvéla, en skírteini hans var í gildi.
3. Þungi flugvélarinnar við flugtak í Vestmannaeyjum var innan leyfðs hámarksbunga og hámarksmarkið innan tilskildra taksarka.
4. Í flugvélinni voru öll nauðsynleg radio-tæki, en sérstakur loftskýttamalur var ekki með, enda ekki venja í innanlandsflugi.
5. Eldsneytisforði flugvélarinnar var 600 l. Gallar af bensíni fyrir flugtak til Saubárkrócs, fyrr en laginn, en skírt eldsneyti var síðan látið á flugvélinna, eða áður, en hún fór flug til Vestmannaeyja. Bensínmagi þetta nægi til þessara þjá flugferða og 2 - 3 l/2 klst. að auki.

Rannsóknir á því, sem fundið hefir og vitnaleiðslur hafa ekki leitt  
neitt í ljós, er bent gæti til raunverulegrar orsakar slyssins, eða lík grar  
orsakar til þess.

Tillögur um umbrotur, sem getu afstýrt endurtekningu flugslysa sem þessa:

Þar sem ekki hefir reynzt mögulegt að komast að niðurstöðu um orsakar  
til, eða hugsanlegra orsaka til flugslysa þessa, er, að sjálfsögðu, ekki mögulegt  
að leggja fram áveðnar tillögur til þess að forðast slíkt slys.

Flugslys þetta, og þar aðstæður, sem það skeði við, gefa, samt sem  
áður, ástæðu til athugana á ýmsum atriðum, án þess að hvegt sé að telja að það,  
sem að neðan greinir hafi valdið nokkru um slysið.

- a. Eins og nú er venja, hjá báðum flugfélögunum hér á landi, er ákvörðunin um,  
hvort flogið skuli gerð af flugmanninum, er á að fljúga, en flugfélögin  
hafa engan lærdan flugumsjónarmann (dispatcher) í sinni þjónustu, er hefði það  
starf með höndum að undirbúa flug og fylgjast með ferðum flugvélaanna meðan  
þær eru á flugi, og einnig að ákvarða hvort þeim skuli fyrirskipað að fljúga  
annað, ef veðurbreytingar eru fyrirsjáanlegar.
- b. Fyrirmæli þau, sem flugfélögin senda til flugvéla sinna á flugvöllum úti á  
landi, eða í lofti í gegn um flugturnin í Reykjavík eða aðrar flugstöðvar  
seu í því formi að ekki leiki erfi á, hvernig skilja beri þær. Eðlilegt væri  
tö, að flugfélögin getu sjálf haft beint radio-samband við flugvélar sínar.
- c. Samkv. venju er það á valdi flugumferðarstjóra, hvort hann leyfir flugvél  
að landa í vafasömum landingsakilyrðum, enda tött flugvél sé ekki í nauðum  
stödd. Hér virðist þurfa breytingar við, þannig að náin samvinna verði um  
þetta atriði milli flugstjórnarinnar og flugumsjónarmanns hvers flugfélags.
- d. Til þess að fyrirbyggja misskilning eða misheyrn í viðskiptum milli flugvéla  
og flugstjórnarinnar, er nauðsynlegt að flugstjórar endurtaki orðrétt fyrir-  
skipanir, sem þeim eru gefnar, og teljist endurtekningin sem samþykki.  
Skal flugstjórum óheimilt að víkja frá fyrirmælum flugstjórnarinnar, nema  
í samráði við hana.
- e. Nauðsynlegt er, að í flugáætlun sé ávallt tilgreindur v raflugvöllur, ef  
gera þarf aðflug á ákvörðunarsað við blindflugsekilyrði.
- f. Það verður að teljast tímakert, að mynt verði nú þegar fullkomin tæki til  
handa flugstjórninni á Reykjavíkurflugvelli, svo sem radar-tæki og önnur  
miðunartæki, sem geri flugumferðarstjórninni betur kleift að leiðbeina og  
fylgjast með flugvélum í aðflugi í umhverfi Reykjavíkur.

Nefndin vill sérstaklega benda á það ósamræmi, sem fram kemur í umsögn  
flugstjórnarinnar og Veðurstofunnar, og í framburði vitna um veðurlag á Reykja-  
víkurflugvelli, um það leyti, er slysið skeði. Telur nefndin, að óeðlilegt sé,  
að avona mikils ósamræmis geti gætt í veðurathugun, sem gerð er á sama stað, og  
á svipuðum tíma og telur að ráða þurfi bót á slíku.

Með bréfi flugráðs, 15. febr. s.l., voru undirritaðir skipaðir í nefnd  
til rannsókna á framangreindu slysi, en á fundi sínum 26. sama mánaðar, óskaði

flugráð, að nefndin miðaði rannsókn sína aðeins við hin teknilegu atriði.

Af þessum ástæðum hefir nefndin teitt hjá sér all rannsókn á hugsan-  
legum lagslegum hlíðum málsins.