



November Eight Four Two Three Tango This is Hornafjörður!

Flugslys N8423T við Kambhorn í Hornskriðum, Vestrahorni 10. ágúst 1998

SVEND RICHTER, CAND. ODONT. MS. DÓSENT EMERITUS, TANNLÆKNADEILD HÁSKÓLA ÍSLANDS,
RÉTTARTANNLÆKNIR, DVI, KENNSLANEFND RÍKISLÖREGLUSTJÓRA
SIGRÍÐUR RÓSA VÍÐISDÓTTIR, CAND. ODONT. MS. LEKTOR, TANNLÆKNADEILD, HÁSKÓLA
ÍSLANDS, RÉTTARTANNLÆKNIR, DVI, KENNSLANEFND RÍKISLÖREGLUSTJÓRA

NETFÖNG: svend@hi.is, svr2@hi.is, TANNLÆKNABLAÐIÐ 2021; 39(2): 23-30
doi:10.33112/tann.39.2.2

ÁGRIP

Þrír þýskir feðgar komu til Íslands á einkaflugvél sinni, Piper PA-32-301 Saratoga, hinn 5. ágúst 1998. Þeir dvöldu hér á landi og ferðuðust um til 10. ágúst þegar þeir snéru heim. Fyrsti áfangi átti að vera Höfn, Hornafirði með stefnu á stefnuvitann INGO-VOR við Fagurhólsmýri og þaðan á radióvitann HN-NOB. Flugmaðurinn hóf ekki aðflugið þegar komið var yfir radiovitann á Höfn, heldur hélt áfram stefnu til austurs og lækkaði flugið inn yfir fjöllin og flaug á klettavegg í Hornskriðum, Vestrahorni, þar sem vélin splundraðist. Feðgarnir létust samstundis. Talið er að PIC/faðirinn hafi verið upptekinn í samskiptum við flugturn, á mati á aðstæðum og ákvarðanatöku, en eldri sonurinn hafi verið flugmaðurinn. Annar höfundur fór á vettvang ásamt rannsóknarstjóra flugslysa. Þeim til aðstoðar voru menn úr Flugbjörgunarveit í Reykjavík. Aðstæður á vettvangi var erfiðar. Flakið var í brattri, lausri skriðu þar sem erfitt var að athafna sig. Góðar tannlæknaskýrslur bárust frá Þýskalandi. Vel gekk að bera kennsla á hina látnu sem byggðist fyrst og fremst á upplýsingum af tönnum.

Lykilorð: flugslys, Kambhorn, Hornskriður, tannlæknisfræðileg auðkenning

Meginmál

Fjallað er um einkaflug þriggja þýskra feðga til Íslands í ágúst 1998. Faðirinn 45 ára læknir og eldri sonurinn 20 ára voru með flugmannsréttindi, yngri sonurinn var 12 ára. Flugvélin var með einkennisnúmer N8423T af gerðinni PIPER PA-32-301 Saratoga, einhreyfils einstjórnarflugvél (Single Engine Piston / SEP), vél sem tekur allt að 5 farþega auk eins flugmanns (Mynd 1) (1).

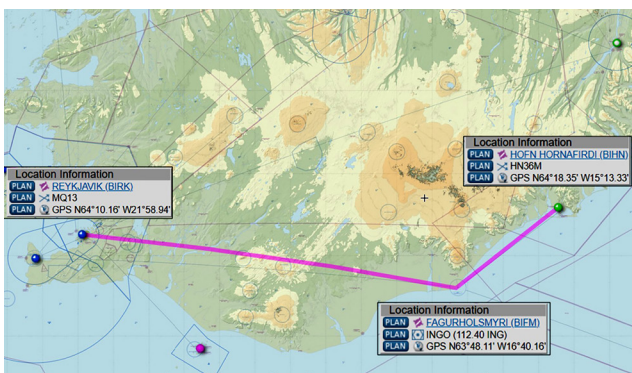


Mynd 1. Flugvél sömu gerðar og vél feðganna N8423T (2).
Figure 1. An aircraft of the same type as the father and son's N8423T (2).

Leið þeirra lá frá Berlín 2. ágúst 1998 til Hannover og Sylt í Þýskalandi, þaðan til Kristiansand og Haugesund í Noregi. Í næsta legg var flogið til Leirvíkur á Hjaltlandseyjum. Til stóð að fljúga næst til Færeyja, en á fyrirhuguðum komutíma á Vágaflogvelli var veður óhagstætt, þoka og ský niður í 200 fet. Því var haldið áfram til Hornafjarðar þar sem vélin lenti eftir 5 tíma og 54 mínútna flug. Eldsneyti var tekið á vélina og fluginu haldið áfram til Reykjavíkurflugvallar. Við landingu losnaði hægri hjólbarði og stöðvaðist vélin þvert á braut (3, 4). Dekkinu var skipt út daginn eftir og var vélinni flogið til Akureyrar og í framhaldi til Reykjavíkur. Í Reykjavík keypti skráður flugstjóri, PIC (pilot-in-command), fullkomið „AIP Ísland“ (flughandbók þar sem er að finna upplýsingar um íslensk flugleiðsögukerfi, flugvelli og aðflug að þeim) (5). Þann 8. ágúst var vélinni flogið til Ísafjarðar og síðan til Patreksfjarðar, þar sem feðgarnir þrír tjölduðu í nágrenni bæjarins (6, 7).

Að morgni 10. ágúst var undirbúið flug til baka frá Reykjavík til Þýskalands með flugþjónustunni Flight Services Inc. Faðirinn sem kynnti sig sem flugstjóra, PIC fyrirhugaðs flugs, fékk upplýsingar um veðurfar á fyrirhugaðri leið til Hornafjarðar og áfram til Shetlandseyja um Vága. Hann fékk möppu með veðurspá fyrir fyrirhugaða leið frá Veðurstofu Íslands. Enn fremur ræddi hann í síma við vakthafandi

starfsmann á Veðurstofu um veðurspána. PIC lagði síðan fram flugáætlun fyrir fyrsta legginn til Hornafjarðar. Lagt yrði af stað frá Reykjavík með stefnu á stefnuvitann INGO-VOR við Fagurhólsmýri og þaðan á radióvitann HN-NOB við Hornafjörð. Flogið yrði í 7.000 feta hæð í hefðbundnu IFR flugi (blindflugi). Áætlaður flugtími var gefinn 1:30 klst og eldsneytisþol 8:00 klst., varaflugvöllur var Egilstaðir (Mynd 2) (7, 8).



Mynd 2. Flugáætlun N8423T til Hornafjarðar um Ingólfshöfða (INGO), kort gerð í SkyVector Aronautical Chart Plan: Flight Plan (9)
Figure 2. Flight plan N8423T to Hornafjörður via Ingólfshöfði (INGO), chart done in SkyVector Aronautical chart Plan: Flight Plan (9).

Flugvélin fór í loftið frá flugbraut 14 klukkan 10:49. Eftir flugtak átti PIC í nokkrum vandræðum með að koma vélinni í stefnu á INGO, heldur stefndi á radióvitann (NDB) í Reykholti, Borgarfirði. Aðflugsstjórn í Reykjavík tókst að leiðbeina PIC í stefnu á INGO. Flugið gekk nokkuð vel til Hornafjarðar, vélin fékk leyfi til að breyta af stefnu vegna skýja og lækkun á flughæð vegna ísingar. PIC hafði öll samskipti sjálfur í fluginu. Á sömu flugleið til Hornafjarðar um INGO var hraðfleygari rússnesk tveggja hreyfla vél YL-KAD af gerðinni Antonov AN-28. Þegar vélarnar nálguðust Hornafjörð fóru þær úr radarsviði flugumsjónar í Reykjavík og voru þær beðnar að vera í sambandi við flugturn á Hornafirði, en þar er engin radarvöktun. Þar sem YL-KAD var á undan N8423T til Hornafjarðar var henni gefin aðflugs- og landingaheimild og lenti vélin eins og til stóð á braut 18 (Mynd 4) (7).

PIC (faðirinn) tilkynnti kl. 12.41 að þeir væru yfir radiovitannum HN á Höfn í aðflugslínu að flugvelli. Ljóst er að vélin var í rangri aðflugstefnu. Vélin átti samkvæmt stefnuvita að fljúga í stefnu 03°, nánast í hánorður að braut 36, en hélt norðaustur í stefnu 30°, nánast í beinni stefnu í framhaldi frá INGO til radióvitans HN (Mynd 4), í eina og hálfu mínútu í 7-8 km í 3.200 fetum í stefnu á fjöllin



Mynd 3. Hið tilkomumikla Vestrahorn og Kambhorn séð frá radarstöðinni á Stokksnesi (12).

Figure 3. The impressive mountain Vestrahorn and Kambhorn seen from the radar station at Stokksnes (12).



Mynd 4. Talið er að í stað þess að taka stefnu norður að flugbraut 36 frá Non-Directional Beacon, hafi hún flogið beint áfram norðaustur til fjalla þar til hún skall á klettavegg við Hornskriður í Vestrahorni (8).

Figure 4. It is believed that instead of taking direction north to runway 36 from the Non-Directional Beacon, it flew straight ahead northeast to the mountains until it hit the mountain cliff at Hornskriður in Vestrahorni (8).

í blindflugi, því skýjahæð var í 300-500 fetum. Í síðasta radarspori við Náttmálstind í Almamaskarði var hún byrjuð í hægri beygju. Eftir það náði loftnet frá Stokksnesi ekki til vélarinnar vegna skugga af fjöllum.

Síðustu radarmerki benda til að hún hafi verið byrjuð í hægri beygju yfir Papafjörð, fyrir Papós og inn skarðið milli Brunnhorns og Vesturhorns, en einnig er mögulegt að hún hafi farið fyrir Brunnhornið og síðan stefnt beint á klettavegg í Hornskriðum í Vestrahorni (Mynd 4). Sjálfvirkur neyðarsendir í vélinni fór í gang þegar vélin splundraðist

og sendi út í um 10 mínútur. Þá var enginn gervihnöttur eða tæki tiltæk til að geta staðsett hana nákvæmlega. Frá því að flugmaðurinn tilkynnti um aðflug á flugvelliðum á Höfn og þar til vélin fór er talið að liðið hafi í mesta lagi þrjár til fjórar mínútur (3, 7, 8).

Hjálparveitarmenn fundu flak vélarinnar um hádegisbil 11. ágúst, daginn eftir slysið. Þá höfðu um 400 leitarmenn og þrjár þylur tekið þátt í leitinni sem beindist fyrst og fremst að fjallgaðinum austan við Höfn, en leitarskilyrði voru slæm (10).

Fulltrúar frá Rannsóknarnefnd flugslysa og Kennslanefnd Ríkislögreglustjóra flugu síðdegis 11. ágúst til Hornafjarðar (Mynd 5). Á tveggja tíma kvöldfundi á lögreglustöð með fulltrúa sýslumanns, lögreglu og félögum úr Flugbjörgunarsveit kom fram að flak vélarinnar væri fundið hátt í Hornskriðum sem er hæst um 600 m hátt fjall með klettabelti í Vestrahorni og uppganga mjög erfið í 60° skriðum. Skyggni væri takmarkað og stutt í myrkur.

Lagt var á slysstað fyrripart nætur næsta dag eftir nokkra klst. hvíld. Auk Svend Richter, föru á vettvang Skúli Jón Sigurðsson frá Rannsóknarnefnd flugslysa. Þeim til aðstoðar voru 14 félagar úr Flugbjörgunarsveit Reykjavíkur og lögregla frá Höfn.

Flak vélarinnar var staðsett í djúpu þröngu gili í klettabelti Hornskriða u.þ.b. 14.5 km austur af Hornafjarðarflugvelli. Efri

hluti gilsins er um 15 m á breidd, en sá neðri mun víðari um 500 m, í um 300 m hæð frá sjó, en efsti hluti gilsins í 600 m yfir sjó. Halli í botni gilsins var um 45°-50°. Botninn var mjög óstöðug laus skriða. Vélin skall í vesturluta klettaveggsins fyrir ofan gilið í um 600 m hæð frá sjávarmáli, 15-20 m frá fjallsbrún. Hæð Kambhorns, hæsta hluta Vestrahorns er 755 m. Við árekstur við fjallið splundraðist vélin, kviknaði í henni og féll niður gilið (8). Skúli Jón einbeitti sér að því sem snéri að fluginu, árekstur vélar, vélarhluta og pappíra sem tengdust fluginu sem voru á víð á dreif (Mynd 6). Í brunnu flakinu voru lík manna þriggja og lék ekki vafi á að mennirnir hafi látist samstundis, líklegt er að þeir hafi aldrei séð klettavegginn þar sem hann var hulinn skýjum (3).

Hlutverk Svend var að skrá hina látnu, staðsetningu í flaki og búa til flutnings. Jafnframt að tryggja að líkamsleifar



Mynd 5. Fulltrúar rannsóknarnefndar flugslysa og DVI kennslanefndar á Hornafjarðarflugvelli síðla dags 11. ágúst 1989 (11).

Figure 5. Members of aircraft accident investigation board and DVI, disaster victim identification, at Hornafjordur airport late August 11, 1989 (11).



Mynd 6. Brak úr vélinu nokkuð ofar í fjallinu en þar sem skrokkur hennar fannst með hinum látnu.

Figure 6. Parts from the plane somewhat higher up in the mountain than where the fuselage was found with the deceased.



Mynd 7: Jarðneskar leifar þýsku feðganna komnar niður af Vestrahomi. Á myndinni undirbúa björgunarsveitarmenn, menn frá rannsóknarnefnd flugslysa, kennslanefnd ríkislögreglustjóra og lögregla flutning til Hafnar og þaðan til Reykjavíkur (12).

Figure 7. The human remains down from the Vestrahorn. In the picture, rescue squads, representatives from the Aircraft accident investigation board, DVI commission Iceland and the police preparing to move them to Höfn and then to Reykjavik (12).



Mynd 8. Stóra-Núpskirkja og kirkjugarður (15).

Figure 8. The church Stóra-Núpskirkja and cemetery (15).

væru ekki skildar eftir á vettvangi. Aðstaða var hin erfiðasta þar sem flakið var í mjög lausri skriðu og erfitt að fóta sig. Björgunarsveitarmenn aðstoðuðu við það verk sem reyndi mjög á þá. Þessir ungu menn voru duglegir fjallamenn en höfðu aldrei lent í slíkum aðstæðum, að aðstoða við að koma illa brunnum líkamsleifum í líkpoka. Í framhaldi voru jarðneskar leifar þýsku feðganna fluttar niður úr fjallinu. Leiðangurinn á fjallið tók rúmar 12 klukkustundir. Á Mynd 7 undirbúa björgunarsveitarmenn, menn frá rannsóknarnefnd flugslysa, DVI kennslanefnd og lögregla flutning til Hafnar en þaðan var farið með jarðneskar leifar feðgana til Reykjavíkur (12).

Þegar komið var til Hafnar fóru Skúli Jón og Svend í flugturn og hittu Guðlaug Kristinsson, reyndan flugumferðarstjóra á eftirlaunum sem leysti af í sumarleyfi og Skúli Jón þekkti af góðu einu. Hann sagði að rétt áður en flugvél Þjóðverjanna átti að lenda hafi rússnesk tveggja hreyfla smáflugvél (YL-KAD) lent á vellinum á braut 18. Hún lenti kl. 12.41 og á sama tíma var turn í sambandi við Þjóðverjana. Eftir að hann hafði gefið leiðbeingar um aðflug og landingu slitnaði samband við hana. Hann reyndi kallmerki vélarinnar, Two Three Tango (þrír síðustu stafir í einkennismerki vélar N8423T) og síðan November Eight Four Two Three Tango. This is Hornafjörður! Þegar engin svör bárust í 3 mínútur, gerði hann sér strax grein fyrir því

að vélin hafði farist og lét flugumsjón í Reykjavík vita. Í hans huga var atvikið skýrt, hann hefði áður lent í svipuðu atviki. Strax voru kallaðar út björgunarsveitir.

Ekki liggur fyrir af hverju flugmaður vélarinnar beygði ekki til aðflugs að flugvelli, þegar komið var yfir radíóvitann við Höfn. Í skýrslu rannsóknarnefndar flugslysa eru leiddar líkur að því að eldri sonur þýska læknisins hafi stjórnað vélinni og faðirinn verið upptekinn við fjarskipti. Þessi skoðun byggir á staðsetningu hinna látnu í flugvélaflaki. Faðir og eldri sonur sátu í fremstu sætum, en sá yngri í sæti aftan við þá, en sérstaklega upplýsingar fagnar úr réttarkrufningu, en eldri sonurinn var handarbrotinn. Þeir voru báðir með einkaflugmannsréttindi og sögðust vera með 700 flugtíma hvor. Þeir höfðu báðir réttindi til blindflugs en talið er að þeir hafi ekki haft mikla reynslu í blindflugaðflugi við aðstæður eins og voru í Hornafirði á þeim tíma sem vélin fórst (8).

Hver er sennileg skýring á flugslysinu? Talið er að flugvélinni hafi verið flogið á stjálfstýringu megnið af leiðinni til Hornafjarðar. PIC/faðirinn sá um samskiptin og var upptekinn við þau við flugturn HN um val á stefnu á flugbraut, 18 eða 36, á mjög viðkvæmum tímamarki þegar þeir flugu yfir radiovitann við Höfn, þar sem hefja átti aðflug að braut. Sennilegt er flugmaðurinn/eldri sonur sem stjórna átti tækjum vélar hafi ekki tekið strax ákvörðum yfir

radiovita HN að fylgja opinberlega útgefnum fyrirmælum um að hefja rétt aðflug að flugvelli. Flugmaður var ekki vanur blindflugi (8).

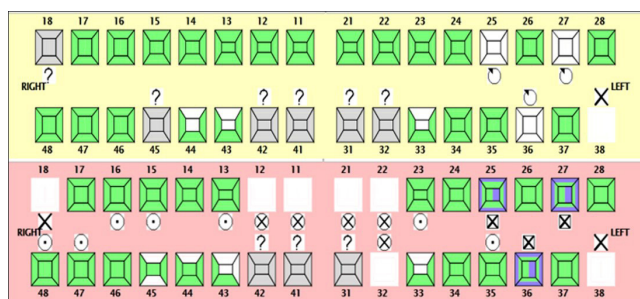
Þeir höfðu áður komið til Íslands, en þá millentu þeir í Reykjavík þegar þeir voru að ferja vélina frá Bandaríkjunum til Þýskalands. Faðirinn sagðist einnig hafa komið til Íslands sem ungur maður og heillaðist af land og þjóð (13).

Útför feðgana þýsku fór fram hér á landi og hvíla þeir í Stóra-Núpskirkjugarði í Skeiða- og Gnúpverjahreppi sem er í Hrunaprestakalli í Suðursprófastsdæmi (14). Þar hafði faðirinn óskað eftir að verða jarðsettur eftir sinn dag. Honum varð að ósk sinni.

Kennsl borin á hina látnu

Réttarkrúfning fór fram á Rannsóknarstofu háskólans í meinafræði. Gunnlaugur Geirsson réttarlæknir, Sigríður Rósa Víðisdóttir og Svend Richter réttartannlæknar og lögregla frá tæknideild sáu um rannsóknina. Tannlæknisfræðilegar upplýsingar fengust frá Þýskalandi, Der Polizeipräsident in Berlin, Landeskriminalamt 131. Unnið var eftir leiðbeiningum DVI Interpol um auðkenningu látinna (16) og eyðublöðum þess (18,19). Aldursgreiningar voru gerðar samkvæmt aðferðum Kullman (20), Liversidge (21), Mincer (22) og Schour og Massler (23). Niðurstaða réttartannlækna var eftirfarandi:

Auðkenning 1



Mynd 9. Auðkenning 1, skematísk mynd úr Plassdata (24), ante mortem og post mortem tannkort eru borin saman.
Figure 9. Identification 1, schematic diagram from Plassdata (24), ante mortem and post mortem odontograms are compared.

Faðir. Fæðingadagur 22.10.1952.

Postulínskrónur á tönnum: 17, 16, 15, 14, 13, 23, 24, 26, 28, 37, 35, 34, 46, 47, 48

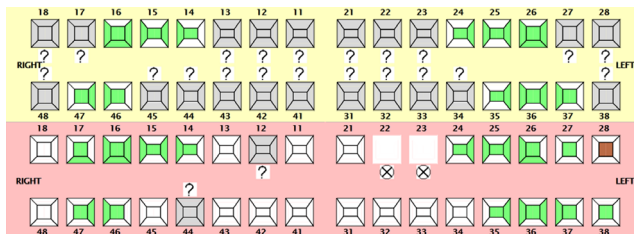
Milliliðir í brúm: 25, 27, 36

Tönn vantar: 38

Fyllingar í tönnum: 44, 33

Auðkenning staðfest

Auðkenning 2



Mynd 10. Auðkenning 2, skematísk mynd úr Plassdata (23), ante mortem og post mortem tannkort eru borin saman.

Figure 10. Identification 2, schematic diagram from Plassdata (23), ante mortem and post mortem odontograms are compared.

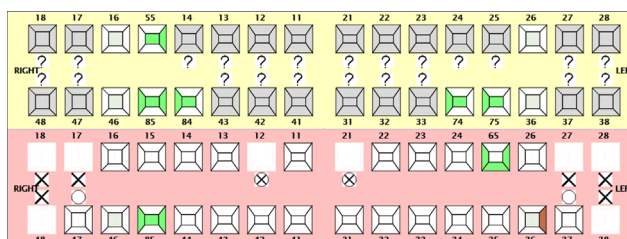
Eldri sonur. Fæðingadagur 30.09.1978

11 postulínslinnlegg í tönnum: 16, 15, 14, 24, 25, 26, 37, 36, 35, 46, 47

Aldursgreining af endajöxlum

Auðkenning staðfest

Auðkenning 3



Mynd 11. Auðkenning 3, skematísk mynd úr Plassdata (23), ante mortem og post mortem tannkort eru borin saman.

Figure 11. Identification 3, schematic diagram from Plassdata (23), ante mortem and post mortem odontograms are compared.

Yngri sonur. Fæðingadagur 26.08.1986

Fylling í tönn: 85

Skorufyllur í tönnum: 36, 46

Aldursgreining af þroska og framkomu tanna

Auðkenning möguleg

HEIMILDIR

1. Plane PhD. <https://planephd.com>.
2. Flickr. Mynd Robert Frola. <https://www.flickr.com/photos/robertfrola/9065084527/>.
3. Árvakur hf. Leitarsvæðið erfitt yfirferðar og skyggni slæmt. Morgunblaðið 13 ágúst 1989: 4.
4. Board AAI. Aircraft accident report. M-07298/AIG-24. 1989.
5. ISAVIA. Flugmálhandbók Íslands (AIP). <https://www.isavia.is/fyrirtaekid/c-forflugsupplýsingar/flugmalahandbok-aip>.
6. Flight Safety Foundation wfoAW. Hamburger Abendblatt 12 August 1998. http://registry.faa.gov/aircraftinquiry/NNum_Results.aspx?omni=Home-N-Number&nNumberTxt=8423T.
7. Sigurðarson SJ. Ársskýrsla Rannsóknarnefndar flugslysa (RNF). 1989.
8. Board AAI. Aircraft Accident Report, M-07298/AIG-24. 1989.
9. SkyVector Aronautical Chart Plan: Flight Plan <https://skyvector.com/>.
10. Árvakur hf. Morgunblaðið 12 ágúst 1998: 4.
11. Frjáls fjölmiðlun ehf. DV 12 ágúst 1998: 1.
12. Ríki Vatnajökuls ehf. Visit Vatnajökull. <https://visitvatnajokull.is/how-to-get-to-the-famous-vestrahorn/>.
13. Frjáls fjölmiðlun ehf. DV 13 ágúst 1998: baksíða. DV-mynd Júlía lmsland.
14. Árvakur hf. Morgunblaðið 11 ágúst 1998 :4.
15. Kirkjugarðasamband Íslands. gardur.is. https://www.gardur.is/leit_einfalt_c.php.
16. Skeiða- og Gnúpverjahreppur. <https://www.skeidgnup.is/efni/st%C3%B3ran%C3%B0askirkja-S-oG>.
17. Interpol. INTERPOL Disaster Victim Identification Guide. .file:///C:/Users/Svend/AppData/Local/Temp/MicrosoftEdgeDownloads/82ab4400-4777-4183-8daf-e80488845fb2/18Y1344%20E%20DVI_Guidepdf.
18. INTERPOL DVI Form - Unidentified Human Remains.
19. INTERPOL DVI Form - Missing Person.
20. Kullman L. Accuracy of two dental and one skeletal age estimation method in Swedish adolescents. Forensic Sci. Int. 1995;75(2-3):225-36.
21. Liversidge HM. Timing of human mandibular third molar formation. Ann Hum Biol. 2008;35(3):294-321.
22. Mincer HH, Harris EF, Berryman HE. The A.B.F.O. study of third molar development and its use as an estimator of chronological age. J Forensic Sci. 1993;38(2):379-90.
23. Schour I, Massler M. Development of human dentition. J Am Dent Assoc 1941;20:379-427.
24. KMD PlassData DVI. Computerized identification of disaster victims and missing persons. <https://www.kmd.net/solutions-and-services/solutions/kmd-plassdata-dvi>

English Summary

November Eight Four Two Three Tango. This is Hornafjörður! Aircraft accident N8423T near Kambhorn at Hornskriður, Hornafjörður, Iceland. 10th August 1998

SVEND RICHTER, DDS, MSC, ASSOCIATE PROFESSOR EMERITUS
FACULTY OF ODONTOLOGY, UNIVERSITY OF ICELAND. FORENSIC ODONTOLOGIST, DISASTER VICTIM IDENTIFICATION, NATIONAL COMMISSIONER OF POLICE
SIGRIDUR ROSA VIDISDOTTIR, DDS, MSC, ASSISTANT PROFESSOR
FACULTY OF ODONTOLOGY, UNIVERSITY OF ICELAND. FORENSIC ODONTOLOGIST, DISASTER VICTIM IDENTIFICATION, NATIONAL COMMISSIONER OF POLICE

ICELANDIC DENT J 2021; 39(2): 23-30
doi:10.33112/tann.39.2.2

A German father with his two sons arrived in Iceland on their private plane, Piper PA-32-301 Saratoga, on 5th August 1998. They traveled around until 10th August, when they returned home. The first trip was to be Höfn, Hornafjörður with a direction to the INGO-VOR, a high frequency omnidirectional radio range at Fagurhólsmýri and HN-NDB, a non-directional beacon near Höfn. When over HN-NDB, the pilot did not start the approach to the airport but continued heading east and lowered the flight into the mountains, flew on a rock wall in Hornskriður, Vestrahorn and shattered. The father and sons died immediately. One of the authors went to the scene together with the director of the air accident investigation. They were assisted by some young men from the air rescue squad and the police. The expedition in the mountain took about 12 hours and the conditions were all the most difficult in steep slides of loose gravel and rocks. It must be considered very likely that at the final stage of the flight, the workload aboard the aircraft was distributed as such, that the PIC/father was handling communication, evaluating the conditions and making decisions and the older son was the pilot flying. Good dental records were received from Germany. The identification of the dead was successful, mainly based on dental information.

Keywords: aircraft accident, N8423T, Kambhorn, Hornskriður, forensic dental identification

Correspondence: Svend Richter - svend@hi.is, Sigríður Rósa Viðisdóttir - sv2@hi.is