

Frágreiðingin hjá Mourits Joensen

Ein av høvuðsmónum í málinum um Atlantsflog, Mourits Joensen, hevur ongantíð viljað úttala seg, tá vit hava skrivað um málið – hóast ákærurnar hava regnað oman yvir hann. Men nú kemur hann sjálfur við eini síni egnu frágreiðing um gongdina í málinum

Tann 4. juli 1995 varð eg uppsagdur sum tekniskur leiðari í flogfelagnum Atlantic Airways og frítíkin fyri tænastu straks. Frá nýsetta stjóranum, Magna Arge, fekk eg munliga á vita, at orsökkin til uppsøgnin var samstarbuds trupuleikar, og at onnur stig vóru tikin í hesum sambandi. Seinni frætti eg so, at báðir hangar-formennir eisini vóru uppsagdir og frítíkin fyri tænastu beinanvegin.

Úttan stórvegis hóvasták móttók eg hesa uppsøgn og havi ikki havt nakrar tætlar um at fara í fjølmóðlarnar, tí tað man neyvan hava almennan áhuga, hvørt undirritaði hevur fát arbeiði ella gongur arbeiðsleysur.

Tíverri hevur málið um teknisku leiðsluna hjá flogfelagnum tikið meg við á ein hátt, sum eg ikki fái latið farið aftur við borðinum, tí eg verði lýstur sum tann, ið setur allar trygdarreglur til viks og leggi líka lag í mannalív.

I hesum sambandi haldi eg, at greinin í Tíðindablaðinum Socialinum, nr. 133, frá 15. juli 1995, blaðsíða 4, eigur at greinast nærri. Í umrøddu grein greiðir fyrrverandi hangar-formaður, Elian Joensen, frá, at i tveir mánaðir í fjør hevði eitt lítið blink verið á instrumentbrettinum hjá flogskiparanum, sum boðaði frá, at okkurt ikki var heilt í lagi við tí, ið kallast over-speed-warning. Hetta er tað, ið skal fírað fyri, at motorurin fer upp í snúnningar. Hendir tað, kann henda, at hann eksplodera.

Hetta var kortini ikki nakar álvarsamt brek ... Tað er ikki fyrr enn teir fáa á vita, hvussu Mourits Joensen hevur loyst trupulleikan við ávaringarblinkinum, at teir ógvast við ... Tað, ið M.J. hevði gjørt, var, at hann hevði kobrað alla trygdarskipanina frá.

Víðari verður í umrøddu grein sagt, at »tann eini dagin var hon ikki bara í vanda – har var eingin trygd.«

Tað eru hesir upplýsingar, sum noyða meg at koma fram við hesi almennu frágreiðing. Mín søga er henda:

I tveir mánaðir og tveir dagar í fjør – frá 7. juni 1994 til 9. august 1994 boðaðu flogskipararnir í tíðarskeiðinum dagliga frá, at ávaringarlampan fyri over-speed-warning hevði lýst, og at hesi viðurskipti 12 ferðir eisini siggjast aftur

»Je havi tikið stikkið úr - og tykur halda gott kjaft við tí«

Tað var ein morgun í fjør, at Mourits Joensen sambært teknikanum kobraði trygdarskipanina frá, áðrenn hann sendi flogfarið til Danmarkar. Hann bað teir halda kjaft við tí - men tað gera teir ikki longur. - Nú er tolið uppi, og teir fara at stevna

Tað verða ikki færi enn seks teknikarar, sum um stutta tíð fara at fara skarmál móti Atlantsflogi.

Teir eru Elian Joensen, Páll Bjarki Johannesen, Eyfinn Davidsen, Egil Brøder, Heigi Larsen og Róssing Skórði.

Soleiðis fór tað fram

Við hava hildið ein tærta, Elian Joensen, greiða okkum hendings, sum góði, at teir nú hava siggjast á stevna.

Hann greiður soleiðis frá:

Tað var soleiðis, at i gjøgnum einar tveir mánaðir í fjør hevði eitt lítið blink verið á instrumentbrettinum hjá flogskiparanum, sum boðaði frá, at okkurt ikki var heilt í lagi við tí, ið kallast over-speed-warning.

Hetta er tað, ið skal fírað fyri, at motorurin fer upp í snúnningar. Hendir tað, kann henda, at hann eksplodera.

Hetta var kortini ikki nakar álvarsamt brek ... Tað er ikki fyrr enn teir fáa á vita, hvussu Mourits Joensen hevur loyst trupulleikan við ávaringarblinkinum, at teir ógvast við ... Tað, ið M.J. hevði gjørt, var, at hann hevði kobrað alla trygdarskipanina frá.

Víðari verður í umrøddu grein sagt, at »tann eini dagin var hon ikki bara í vanda – har var eingin trygd.«

Tað eru hesir upplýsingar, sum noyða meg at koma fram við hesi almennu frágreiðing. Mín søga er henda:

I tveir mánaðir og tveir dagar í fjør – frá 7. juni 1994 til 9. august 1994 boðaðu flogskipararnir í tíðarskeiðinum dagliga frá, at ávaringarlampan fyri over-speed-warning hevði lýst, og at hesi viðurskipti 12 ferðir eisini siggjast aftur

var, at teir høvdu framprovokerað ljósið, meðan flogfarið stóð í hangarinum, tað hevði ikki verið gjørligt áður, men teir høvdu ikki staðfest hvar og hvat brekið var. Elektrikarinn frá Avia-Radio fann brekið í loftinum á kabinuni, og at rætta brekið var bert at seta ein leysan jørðleiðing í eina samliðs. Tá ið brekið var so lætt at umvæla, skuldi ikki verið neyðugt hjá teimum at fara heim at sova fyrst!

Eg verði eisini skuldsettur fyri at hava trýst mekanikararnar at áteka log-bókina, at flogfarið er flogfært, sjálvt um tað ikki var tað.

I umrøddu tíðarskeiði var eg uttanlands í 3 vikur – frá hálvum juli til og við fyrstu vikuna í august 1994. Eg hevði sostatt onga ávirkan á mekanikararnar og teirra møguleikar í hesum tíðarskeiði at loysa trupulleikan.

Mín niðurstøða er henda:

Flogskipararnir hava dagliga í hesar drúgu 2 mánaðirnar gjørt sína skyldu og boðað frá brekinum til vakt-havandi mekanikara. Teir hava í góðari trúgv yvirtikið flogfarið frá teknisku deild hvønn dag, tí vakt-havandi mekanikari skrivaði í log-bókina, at allir feilir, ið høvdu við flogfari at gera, vóru rættaðar, og flogfarið flogfært.

Tann 10. august eru vit allir samsekir í, at flogfarið OY-CRG fleg við hesum breki. Mekanikararnir við at skriva í log-bókina, at flogfarið var flogfært, hóast teir vistu, at brekið heldur ikki var rætta tann dagin: stjórn, flogsjeffurin og undirritaði, tí vit avráddu at senda flogfarið avstað henda dag við streymleiðingunum tiknum av ventilinum, og at enda flogskiparin, ið fleg flogfarið henda dag.

Um eg kobraði streymin frá við sjálvan ventilin, ella skiparin kobraði streymin frá við at taka sikringina úr, gevur sama úrslit: Skiparin við over-speed-protection virkar ikki!

Statens Luftfartsvæsen hevur fingið skrivliga frágreiðing um hendingsina, og hvørji stig felagið hevur tikið hesum viðvíkjandi. Slætt borð er millum Atlantsflog, Statens Luftfartsvæsen og Mourits Joensen hesum viðvíkjandi.

Fyri at geva fólk fatan av, hvussu arbeiðið í teknisku deild er skipað, skal verða upplýst, at mekanikararnir skulu finna og rætta øll brek, sum flogskipararnir gera vart við í logbókini,

var, at teir høvdu framprovokerað ljósið, meðan flogfarið stóð í hangarinum, tað hevði ikki verið gjørligt áður, men teir høvdu ikki staðfest hvar og hvat brekið var. Elektrikarinn frá Avia-Radio fann brekið í loftinum á kabinuni, og at rætta brekið var bert at seta ein leysan jørðleiðing í eina samliðs. Tá ið brekið var so lætt at umvæla, skuldi ikki verið neyðugt hjá teimum at fara heim at sova fyrst!

Eg verði eisini skuldsettur fyri at hava trýst mekanikararnar at áteka log-bókina, at flogfarið er flogfært, sjálvt um tað ikki var tað.

I umrøddu tíðarskeiði var eg uttanlands í 3 vikur – frá hálvum juli til og við fyrstu vikuna í august 1994. Eg hevði sostatt onga ávirkan á mekanikararnar og teirra møguleikar í hesum tíðarskeiði at loysa trupulleikan.

Mín niðurstøða er henda:

Flogskipararnir hava dagliga í hesar drúgu 2 mánaðirnar gjørt sína skyldu og boðað frá brekinum til vakt-havandi mekanikara. Teir hava í góðari trúgv yvirtikið flogfarið frá teknisku deild hvønn dag, tí vakt-havandi mekanikari skrivaði í log-bókina, at allir feilir, ið høvdu við flogfari at gera, vóru rættaðar, og flogfarið flogfært.

Tann 10. august eru vit allir samsekir í, at flogfarið OY-CRG fleg við hesum breki. Mekanikararnir við at skriva í log-bókina, at flogfarið var flogfært, hóast teir vistu, at brekið heldur ikki var rætta tann dagin: stjórn, flogsjeffurin og undirritaði, tí vit avráddu at senda flogfarið avstað henda dag við streymleiðingunum tiknum av ventilinum, og at enda flogskiparin, ið fleg flogfarið henda dag.

Um eg kobraði streymin frá við sjálvan ventilin, ella skiparin kobraði streymin frá við at taka sikringina úr, gevur sama úrslit: Skiparin við over-speed-protection virkar ikki!

Statens Luftfartsvæsen hevur fingið skrivliga frágreiðing um hendingsina, og hvørji stig felagið hevur tikið hesum viðvíkjandi. Slætt borð er millum Atlantsflog, Statens Luftfartsvæsen og Mourits Joensen hesum viðvíkjandi.

Fyri at geva fólk fatan av, hvussu arbeiðið í teknisku deild er skipað, skal verða upplýst, at mekanikararnir skulu finna og rætta øll brek, sum flogskipararnir gera vart við í logbókini,

var, at teir høvdu framprovokerað ljósið, meðan flogfarið stóð í hangarinum, tað hevði ikki verið gjørligt áður, men teir høvdu ikki staðfest hvar og hvat brekið var. Elektrikarinn frá Avia-Radio fann brekið í loftinum á kabinuni, og at rætta brekið var bert at seta ein leysan jørðleiðing í eina samliðs. Tá ið brekið var so lætt at umvæla, skuldi ikki verið neyðugt hjá teimum at fara heim at sova fyrst!

Eg verði eisini skuldsettur fyri at hava trýst mekanikararnar at áteka log-bókina, at flogfarið er flogfært, sjálvt um tað ikki var tað.

I umrøddu tíðarskeiði var eg uttanlands í 3 vikur – frá hálvum juli til og við fyrstu vikuna í august 1994. Eg hevði sostatt onga ávirkan á mekanikararnar og teirra møguleikar í hesum tíðarskeiði at loysa trupulleikan.

Mín niðurstøða er henda:

Flogskipararnir hava dagliga í hesar drúgu 2 mánaðirnar gjørt sína skyldu og boðað frá brekinum til vakt-havandi mekanikara. Teir hava í góðari trúgv yvirtikið flogfarið frá teknisku deild hvønn dag, tí vakt-havandi mekanikari skrivaði í log-bókina, at allir feilir, ið høvdu við flogfari at gera, vóru rættaðar, og flogfarið flogfært.

Tann 10. august eru vit allir samsekir í, at flogfarið OY-CRG fleg við hesum breki. Mekanikararnir við at skriva í log-bókina, at flogfarið var flogfært, hóast teir vistu, at brekið heldur ikki var rætta tann dagin: stjórn, flogsjeffurin og undirritaði, tí vit avráddu at senda flogfarið avstað henda dag við streymleiðingunum tiknum av ventilinum, og at enda flogskiparin, ið fleg flogfarið henda dag.

Um eg kobraði streymin frá við sjálvan ventilin, ella skiparin kobraði streymin frá við at taka sikringina úr, gevur sama úrslit: Skiparin við over-speed-protection virkar ikki!

Statens Luftfartsvæsen hevur fingið skrivliga frágreiðing um hendingsina, og hvørji stig felagið hevur tikið hesum viðvíkjandi. Slætt borð er millum Atlantsflog, Statens Luftfartsvæsen og Mourits Joensen hesum viðvíkjandi.

Fyri at geva fólk fatan av, hvussu arbeiðið í teknisku deild er skipað, skal verða upplýst, at mekanikararnir skulu finna og rætta øll brek, sum flogskipararnir gera vart við í logbókini,

var, at teir høvdu framprovokerað ljósið, meðan flogfarið stóð í hangarinum, tað hevði ikki verið gjørligt áður, men teir høvdu ikki staðfest hvar og hvat brekið var. Elektrikarinn frá Avia-Radio fann brekið í loftinum á kabinuni, og at rætta brekið var bert at seta ein leysan jørðleiðing í eina samliðs. Tá ið brekið var so lætt at umvæla, skuldi ikki verið neyðugt hjá teimum at fara heim at sova fyrst!

Eg verði eisini skuldsettur fyri at hava trýst mekanikararnar at áteka log-bókina, at flogfarið er flogfært, sjálvt um tað ikki var tað.

I umrøddu tíðarskeiði var eg uttanlands í 3 vikur – frá hálvum juli til og við fyrstu vikuna í august 1994. Eg hevði sostatt onga ávirkan á mekanikararnar og teirra møguleikar í hesum tíðarskeiði at loysa trupulleikan.

Mín niðurstøða er henda:

Flogskipararnir hava dagliga í hesar drúgu 2 mánaðirnar gjørt sína skyldu og boðað frá brekinum til vakt-havandi mekanikara. Teir hava í góðari trúgv yvirtikið flogfarið frá teknisku deild hvønn dag, tí vakt-havandi mekanikari skrivaði í log-bókina, at allir feilir, ið høvdu við flogfari at gera, vóru rættaðar, og flogfarið flogfært.

Tann 10. august eru vit allir samsekir í, at flogfarið OY-CRG fleg við hesum breki. Mekanikararnir við at skriva í log-bókina, at flogfarið var flogfært, hóast teir vistu, at brekið heldur ikki var rætta tann dagin: stjórn, flogsjeffurin og undirritaði, tí vit avráddu at senda flogfarið avstað henda dag við streymleiðingunum tiknum av ventilinum, og at enda flogskiparin, ið fleg flogfarið henda dag.

Um eg kobraði streymin frá við sjálvan ventilin, ella skiparin kobraði streymin frá við at taka sikringina úr, gevur sama úrslit: Skiparin við over-speed-protection virkar ikki!

Statens Luftfartsvæsen hevur fingið skrivliga frágreiðing um hendingsina, og hvørji stig felagið hevur tikið hesum viðvíkjandi. Slætt borð er millum Atlantsflog, Statens Luftfartsvæsen og Mourits Joensen hesum viðvíkjandi.

Fyri at geva fólk fatan av, hvussu arbeiðið í teknisku deild er skipað, skal verða upplýst, at mekanikararnir skulu finna og rætta øll brek, sum flogskipararnir gera vart við í logbókini,

var, at teir høvdu framprovokerað ljósið, meðan flogfarið stóð í hangarinum, tað hevði ikki verið gjørligt áður, men teir høvdu ikki staðfest hvar og hvat brekið var. Elektrikarinn frá Avia-Radio fann brekið í loftinum á kabinuni, og at rætta brekið var bert at seta ein leysan jørðleiðing í eina samliðs. Tá ið brekið var so lætt at umvæla, skuldi ikki verið neyðugt hjá teimum at fara heim at sova fyrst!

Eg verði eisini skuldsettur fyri at hava trýst mekanikararnar at áteka log-bókina, at flogfarið er flogfært, sjálvt um tað ikki var tað.

I umrøddu tíðarskeiði var eg uttanlands í 3 vikur – frá hálvum juli til og við fyrstu vikuna í august 1994. Eg hevði sostatt onga ávirkan á mekanikararnar og teirra møguleikar í hesum tíðarskeiði at loysa trupulleikan.

Men tann eini dagin var hon ikki bara í vanda – har var eingin trygd. Hevði motorurin farið upp í snúnungum, hevði okki verið at steiða tí. Hann hevði hildið eksplodera!

Óvæðina til, at Luftfartsvæsenet einki sigur hetta í samrøðu við Statens i dag, heldur Elian vera, at teir einki vita um tað!

Tað er Mourits sum hevur sent teimum frá greiðingina, og har er sjálvsagt einki nevt um hetta, sigur hann.

Haldi ikki kjaft meir

Tann morgunin, hetta var bert, spáðu teknikararnir við Hera Mortensen, Stjóra, at komu við á brekið, ið kallast over-speed-warning.

Tann morgunin var ein serfrøðingur úr Danmark við flogfaranum, og saman við teimum (fyrstu teknikanum, ið rættað hann síðan brekið).

Tá var tað lætt at gera, tí teir vistu hvat tað var.

Óg tað vita danir ikki

Elián Joensen greiður stjórnunum í Luftfartsvæsenet, at i trygðin teir umrøddu tveir mánaðirnar ongantíð var í vanda, hóast eitt lítið blink var í teirri elektriska skipanini.

Tað er kortini ikki nakar álvarsamt brek ... Tað er ikki fyrr enn teir fáa á vita, hvussu Mourits Joensen hevur loyst trupulleikan við ávaringarblinkinum, at teir ógvast við ... Tað, ið M.J. hevði gjørt, var, at hann hevði kobrað alla trygdarskipanina frá.

Víðari verður í umrøddu grein sagt, at »tann eini dagin var hon ikki bara í vanda – har var eingin trygd.«

Tað eru hesir upplýsingar, sum noyða meg at koma fram við hesi almennu frágreiðing. Mín søga er henda:

I tveir mánaðir og tveir dagar í fjør – frá 7. juni 1994 til 9. august 1994 boðaðu flogskipararnir í tíðarskeiðinum dagliga frá, at ávaringarlampan fyri over-speed-warning hevði lýst, og at hesi viðurskipti 12 ferðir eisini siggjast aftur

var, at teir høvdu framprovokerað ljósið, meðan flogfarið stóð í hangarinum, tað hevði ikki verið gjørligt áður, men teir høvdu ikki staðfest hvar og hvat brekið var. Elektrikarinn frá Avia-Radio fann brekið í loftinum á kabinuni, og at rætta brekið var bert at seta ein leysan jørðleiðing í eina samliðs. Tá ið brekið var so lætt at umvæla, skuldi ikki verið neyðugt hjá teimum at fara heim at sova fyrst!

Eg verði eisini skuldsettur fyri at hava trýst mekanikararnar at áteka log-bókina, at flogfarið er flogfært, sjálvt um tað ikki var tað.

I umrøddu tíðarskeiði var eg uttanlands í 3 vikur – frá hálvum juli til og við fyrstu vikuna í august 1994. Eg hevði sostatt onga ávirkan á mekanikararnar og teirra møguleikar í hesum tíðarskeiði at loysa trupulleikan.

Mín niðurstøða er henda:

Flogskipararnir hava dagliga í hesar drúgu 2 mánaðirnar gjørt sína skyldu og boðað frá brekinum til vakt-havandi mekanikara. Teir hava í góðari trúgv yvirtikið flogfarið frá teknisku deild hvønn dag, tí vakt-havandi mekanikari skrivaði í log-bókina, at allir feilir, ið høvdu við flogfari at gera, vóru rættaðar, og flogfarið flogfært.

Tann 10. august eru vit allir samsekir í, at flogfarið OY-CRG fleg við hesum breki. Mekanikararnir við at skriva í log-bókina, at flogfarið var flogfært, hóast teir vistu, at brekið heldur ikki var rætta tann dagin: stjórn, flogsjeffurin og undirritaði, tí vit avráddu at senda flogfarið avstað henda dag við streymleiðingunum tiknum av ventilinum, og at enda flogskiparin, ið fleg flogfarið henda dag.

Um eg kobraði streymin frá við sjálvan ventilin, ella skiparin kobraði streymin frá við at taka sikringina úr, gevur sama úrslit: Skiparin við over-speed-protection virkar ikki!

Statens Luftfartsvæsen hevur fingið skrivliga frágreiðing um hendingsina, og hvørji stig felagið hevur tikið hesum viðvíkjandi. Slætt borð er millum Atlantsflog, Statens Luftfartsvæsen og Mourits Joensen hesum viðvíkjandi.

Fyri at geva fólk fatan av, hvussu arbeiðið í teknisku deild er skipað, skal verða upplýst, at mekanikararnir skulu finna og rætta øll brek, sum flogskipararnir gera vart við í logbókini,

var, at teir høvdu framprovokerað ljósið, meðan flogfarið stóð í hangarinum, tað hevði ikki verið gjørligt áður, men teir høvdu ikki staðfest hvar og hvat brekið var. Elektrikarinn frá Avia-Radio fann brekið í loftinum á kabinuni, og at rætta brekið var bert at seta ein leysan jørðleiðing í eina samliðs. Tá ið brekið var so lætt at umvæla, skuldi ikki verið neyðugt hjá teimum at fara heim at sova fyrst!

Eg verði eisini skuldsettur fyri at hava trýst mekanikararnar at áteka log-bókina, at flogfarið er flogfært, sjálvt um tað ikki var tað.

I umrøddu tíðarskeiði var eg uttanlands í 3 vikur – frá hálvum juli til og við fyrstu vikuna í august 1994. Eg hevði sostatt onga ávirkan á mekanikararnar og teirra møguleikar í hesum tíðarskeiði at loysa trupulleikan.

Mín niðurstøða er henda:

Flogskipararnir hava dagliga í hesar drúgu 2 mánaðirnar gjørt sína skyldu og boðað frá brekinum til vakt-havandi mekanikara. Teir hava í góðari trúgv yvirtikið flogfarið frá teknisku deild hvønn dag, tí vakt-havandi mekanikari skrivaði í log-bókina, at allir feilir, ið høvdu við flogfari at gera, vóru rættaðar, og flogfarið flogfært.

Tann 10. august eru vit allir samsekir í, at flogfarið OY-CRG fleg við hesum breki. Mekanikararnir við at skriva í log-bókina, at flogfarið var flogfært, hóast teir vistu, at brekið heldur ikki var rætta tann dagin: stjórn, flogsjeffurin og undirritaði, tí vit avráddu at senda flogfarið avstað henda dag við streymleiðingunum tiknum av ventilinum, og at enda flogskiparin, ið fleg flogfarið henda dag.

Um eg kobraði streymin frá við sjálvan ventilin, ella skiparin kobraði streymin frá við at taka sikringina úr, gevur sama úrslit: Skiparin við over-speed-protection virkar ikki!

Statens Luftfartsvæsen hevur fingið skrivliga frágreiðing um hendingsina, og hvørji stig felagið hevur tikið hesum viðvíkjandi. Slætt borð er millum Atlantsflog, Statens Luftfartsvæsen og Mourits Joensen hesum viðvíkjandi.

elektrikara úr Keypmannahavn (Avia-Radio) sama kvöldið at finna og rætta brekið til dagin eftir.

Sigast skal, at eingin okkara trýsti nakran til nakað, og eingin lat seg trýsta til nakað.

Tá ið Elian Joensen í somu grein sigur, at teir arbeiðdu til kl. 0900 og søgdu mær frá, tá ið eg kom til arbeiðis kl. 8.00, at teir høvdu funnið feilinn, men at teir tá vóru so troyttir og trøngdu til hvíld og skuldu koma aftur at rætta brekið, so er hetta ikki rætt.

Teir vóru 4 mans til arbeiðis hesa náttina. Kl. 04:00 var flogfarið í log-bókina átekað sum flogfært. Kl. 05:00 fóru tveir mekanikarar til hús, og hangar-formennirnir fóru til hús kl. 05:30. Teir komu aftur til arbeiðis til vanligja tíð kl. 16:00, tá ið kvöldvaktin byrjar.

I umrøddu blaðgrein sigur Elian Joensen víðari, at teir høvdu lokaliserað brekið. Tað er rætt, at teir høvdu verið í økinum, har brekið

var, tí teir høvdu framprovokerað ljósið, meðan flogfarið stóð í hangarinum, tað hevði ikki verið gjørligt áður, men teir høvdu ikki staðfest hvar og hvat brekið var. Elektrikarinn frá Avia-Radio fann brekið í loftinum á kabinuni, og at rætta brekið var bert at seta ein leysan jørðleiðing í eina samliðs. Tá ið brekið var so lætt at umvæla, skuldi ikki verið neyðugt hjá teimum at fara heim at sova fyrst!

Eg verði eisini skuldsettur fyri at hava trýst mekanikararnar at áteka log-bókina, at flogfarið er flogfært, sjálvt um tað ikki var tað.

I umrøddu tíðarskeiði var eg uttanlands í 3 vikur – frá hálvum juli til og við fyrstu vikuna í august 1994. Eg hevði sostatt onga ávirkan á mekanikararnar og teirra møguleikar í hesum tíðarskeiði at loysa trupulleikan.

Mín niðurstøða er henda:

Flogskipararnir hava dagliga í hesar drúgu 2 mánaðirnar gjørt sína skyldu og boðað frá brekinum til vakt-havandi mekanikara. Teir hava í góðari trúgv yvirtikið flogfarið frá teknisku deild hvønn dag, tí vakt-havandi mekanikari skrivaði í log-bókina, at allir feilir, ið høvdu við flogfari at gera, vóru rættaðar, og flogfarið flogfært.

Tann 10. august eru vit allir samsekir í, at flogfarið OY-CRG fleg við hesum breki. Mekanikararnir við at skriva í log-bókina, at flogfarið var flogfært, hóast teir vistu, at brekið heldur ikki var rætta tann dagin: stjórn, flogsjeffurin og undirritaði, tí vit avráddu at senda flogfarið avstað henda dag við streymleiðingunum tiknum av ventilinum, og at enda flogskiparin, ið fleg flogfarið henda dag.

Um eg kobraði streymin frá við sjálvan ventilin, ella skiparin kobraði streymin frá við at taka sikringina úr, gevur sama úrslit: Skiparin við over-speed-protection virkar ikki!

Statens Luftfartsvæsen hevur fingið skrivliga frágreiðing um hendingsina, og hvørji stig felagið hevur tikið hesum viðvíkjandi. Slætt borð er millum Atlantsflog, Statens Luftfartsvæsen og Mourits Joensen hesum viðvíkjandi.

Fyri at geva fólk fatan av, hvussu arbeiðið í teknisku deild er skipað, skal verða upplýst, at mekanikararnir skulu finna og rætta øll brek, sum flogskipararnir gera vart við í logbókini,

var, at teir høvdu framprovokerað ljósið, meðan flogfarið stóð í hangarinum, tað hevði ikki verið gjørligt áður, men teir høvdu ikki staðfest h