



Havarínevndin: - Der findes ikke meteorologisk måleudstyr eller en meteorologisk analysemetode, der i tilstrækkeligt omfang tilgodeser behovet for en tilfredsstillende bestemmelse af den mulige tilstedeværelse af turbulens og »Wind Shear« i ind- og udflyvningsvejene til Vagar Lufthavn. A myndini sæst eitt annað av Gulfstreamflogförunum hjá donsku verjuni á flogvöllum í Vágum

savnsmynd

Frágreiðingin komin frá havarínevndinni

EIRIKUR LINDENSKOV

Fríggjadagin almannakunnugjórði Forsvarskommandoin frágreiðingina um flogvanlukkuna í Selvíkum 3. august í fjór, tá eitt Gulfstream flogfar hjá verjuni datt niður, og øll níggju fólkin, ið umborð vóru, lótu lív.

Uppgávan hjá hernaðarflogfarinum hendan dagin var tað teir nevna eina »Very Important Person (V.I.P.) flyvning«, við danska verjuovastanum, ið skuldi vitja verjueindir, eins og vitja sivilar og hernaðar myndugleikar í Grønlandi, Íslandi og í Føroyum.

Flúgvingin byrjaði í Flyvestation Værlose við millumlanding á hernaðarflogvöllum í Keflavík í Íslandi, har V. I. P. ferðalagið kom umborð. Síðan skuldi ferðalagið vitja í Føroyum fyri síðan dagin eftir at venda aftur til Flyvestation Værlose.

Umborð á G-III flogfarinum, F-330, vóru umframt V. I. P. ferðalagið upp á fimm fól, manningin, ið var LFC, annarfløgskiparin (2P), flúgvimaskinisturin (FE) og »Cabin Attendant« (CA).

Frágreiðingin frá havarínevndinni telur heilar 104 síður. Hjástandandi grein er skrivað úr niðurstøðuni, ið prentað er aftast í frágreiðingini.

Nógvur turbulensur vendi flogfarinum

– At talan var um eina VIP-flúgving við verjuovastanum kann væntast at hava havt eina psykologiska ávirkan á manningina, so at hon hevur viljað lent flogfarinum - tá veður- og vindviðurskiftini kundu verið betur enn væntað, sigur Havarínevndin m. a. í frágreiðingini um vanlukkuna í Selvíkum 3. august í fjór

EIRIKUR LINDENSKOV

Undir innflúgvingin til flogvöllin í Vágum tann 3. august í fjór vendist Gulfstreamflogfarið á ryggjin og fór næstan loddrætt beint niður í fjallasíðuna á Selvíkum. Stoyturin hendi umleið 14 sekund eftir, at manningin breyt av innflúgvingina og royndi at fara uppafur, eins og eftir at »et voldsomt manøvrermæssigt hændelsesforløb«, sum tikið verður til í niðurstøðuni í frágreiðingini frá havarínevndinni.

Forsvarets Flyvehavarikommision heldur, at fylgjandi orsaker hava verið:

Kunnu hava mist orienteringina

– Efter passage af ca. 3 DME under indflyvningen til Vagar Lufthavn blev luftfartøjet udsat for så store påvirkninger af turbulens og »Wind Shear«, at besætningen ikke i tilstrækkelig grad var i stand til at modvirke dem og dermed bevare kontrollen over luftfartøjet.

Det kan ikke udelukkes, at »Spatial Disorientation« (missa orienteringina til jørðina) og/eller »Channelized Attention«, i f. m. de unormale flyvestillinger, luftfartøjet indtog, forårsaget af turbulens/Wind She-

ar«, har forværet situationen og yderligere vanskeliggjort forholdene for besætningen mht. at kontrollere luftfartøjets bevægelser og stilling i luften.

Flugu inn hóast ov nógvur turbulens

– Anflyvningen af Vagar Lufthavn blev foretaget, og indflyvningen fortsat under vindforhold, hvor det måtte forventes, at turbulensgraden i indflyvningssektoren ville overstige de tilladte værdier.

Flyvehavarikommisionen metir eisini, at fylgjandi orsaker hava verið viðvirkandi til havarið:

– Besætningen syntes ikke i tilstrækkelig omfang at have været opmærksom på indholdet i Flyvestation Værloses Operationsinstruktion No. 7/92, der var eskadrillens bestemmelsesmæssige grundlag og direktiv for operationer til og fra Færøerne og i det færøske område.

– Det bestemmelses- og instruktionsmæssige grundlag for anflyvning af Vagar Lufthavn - herunder grundlaget for turbulensberegning samt de heraf afledte procedurer - var unøjagtige og for visse forholds vedkommende ikke fuldt ud dækkende.

Hildu søg klára tað - eins og íslendarin

Havarínevndin metir eisini, at tað ikki kann útilokast, at fylgjandi viðurskifti kunnu hava havt ávirkan á hendingarnar, ið førdu til vanlukkuna:

– Ca. 45 minutter forud for havaritidspunktet landede en Fokker 27/MK50 på Vagar Lufthavn, bane 13, og afgav efter anmodning fra Flyveinformationstjenesten en rapport med oplysning om, at turbulensen under indflyvningen havde været »Light to Moderate«.

Kl 11:00.28 videregav AFIS denne oplysning til DAF 330.

Selv om oplysningen var gældende på et tidspunkt, der lå ca. 30 minutter forud for DAF 330 anflyvnings-tidspunkt samt det forhold, at der var tale om turbulens oplevet på en anden flytype, kan det ikke udelukkes, at den omstændighed, at det var muligt for fokker 27 luftfartøjet at foretage en indflyvning til - og landing på - bane 13, kan have haft indflydelse på LFC beslutning om at forsøge lignende indflyvning gennemført.

Ber ikki til at mæta turbulensin

– 1100' vindmåler »Skeid« er, jf. »Aeronautical Information Publication, Green-

land and Faroe Islands« (AIP Færøerne), opstillet for at få en indikation af den mulige tilstedeværelse af turbulens og »Wind Shear« i ind- og udflyvningsvejene til Vagar Lufthavn.

Det fremgår imidlertid af rapporten over Danmarks Meteorologiske Instituts (DMI) undersøgelser af turbulensforholdene på Vagar Lufthavn, oktober 1987 - april 1988 bl. a., at der er fundet manglende sammenhæng mellem vinden på »Skeid« og turbulensgraden og at dette forhold tolkes derhen, at vinden på »Skeid« selv er påvirket af turbulensen.

Den nævnte manglende sammenhæng mellem vinden på »Skeid« og turbulensgraden samt den formodede årsag hertil bekræftes af de vindtunnelforsøg, FHK har foranlediget gennemført ved »Danish Maritime Institute«/Skipsteknisk Laboratorium (SL), idet det af SL rapport over forsøgene - under »Summary« - bl. a. fremgår, at målingerne viste

»a highly turbulent wind from fluctuating directions which renders the wind information from the mast (»Skeid«) useless for southerly and south-westerly winds«.

Der findes således ikke - efter FHK vurdering - meteorologisk måleudstyr eller en meteorologisk analysemetode, der i tilstrækkeligt omfang tilgodeser behovet for en tilfredsstillende bestemmelse af den mulige tilstedeværelse af turbulens og »Wind Shear« i ind- og udflyvningsvejene til Vagar Lufthavn.

Skuldi útbúgvast víðari til offiser

– LFC var leder af Eskadrille 721 Operationsdeling og, som det fremgår af pkt. 2.2.2.3, var det LFC sidste planlagte flyvning, inden han skulle påbegynde en videregående officersuddannelse ved Forsvarsakademiet. 2P var født og opvokset på Færøerne.

Disse forhold samt den omstændighed, at flyvningen var en V. I. P. flyvning for forsvarsets øverste chef med ledsagere, kan formodes at have haft en psykologisk og dermed indirekte indflydelse på LFC og hans besætnings beslutning om at forsøge at gennemføre flyvningen til Vagar Lufthavn, idet de varierende vejr- og vindforhold kunne vise sig at være bedre end forventet.