

Trupult at gera av styrkina á turbulensinum

Tann svartí kassin í Gulfstream-flogfarinum var so illa farin, at havarínevndin ikki kundi lesa dataini, ið lísín vórðu inn á kassan. Hetta merkir, at týðningarmikl- ar og neyvur upp- lýsingar um ferð, hædd og flúgvistøðu hjá flogfarinum undir inn- flúgviningini eru farnir fyrri skeyti, sigur havarí- nevndin m. a. í frágreiðingini



Havarínevndin metir, at nevndu viðurskifti ella ó-reglusemi (í greinini á hin- ari síðuni) ikki í sær sjálv- um hevur havt ávirkan á hendingarnar, ið fóru til vanlukkuna.

– Som tidligere nævnt under pkt. 3.3, er 1100' vind- måler »Skeid«, jf. AIP Fær- øerne, opstillet for at få en indikation af den mulige til- stedevarrelse af turbulens og »Wind Shear« i ind- og udflyvningsvejene til Vagar Lufthavn.

I AIP Færøerne var tillige anført en advarsel om, at turbulens ifølge piloters rapportering kunne forventes under ind- og udflyvning, og at turbulensen var sam- menhængende med den ak- tuelle vindretning og -hastighed. Der henvises her- efter til det efterfølgende turbulensskema.

Det fremgik ikke af AIP Færøerne hvilke vindop- lysninger, der i givet fald burde anvendes for turbu- lensstyrkeberegning vha. turbulensskemaet (bane- vind eller 1100' vind), lige- som det ikke fremgik hvil- ken vindretning og -styrke, der skulle anvendes, så- fremt 1100' vinden blev op- givet som variabel og stød- ende.

Ringt at siggja mun á
– Turbulensskemaet i AIP Færøerne, der oplyste om turbulensstyrke ved for-

skellige vindretninger og -styrker, var udformet på så- dan en måde, at det for vis- se kritiske vindretninger og -styrkes vedkommende kunne være vanskeligt (pga. utydelighed) at afgøre, om der kunne forventes KRA- FTIG, MODERAT eller LET turbulens.

F. eks. kunne det for Sør- vågsfjordens vedkommende, med en vindretning på 220° og en vindstyrke på 11 knob, være vanskeligt at af- gøre, om turbulensen kunne forventes at være LET, MO- DERAT eller KRAFTIG.

FHK har dog konstateret, at Statens Luftfartsvæsen ved udsendelse af rettelse af 27. marts 1997, til AIP Færøerne har indført turbu- lensskemaer for både VFR- og IFR anflyvninger med reference til vindhastighed- en, målt på flyvepladsen.

FHK har tillige konstatet, at et lokalt luftfartssels- kab - på baggrund af mange års operationserfaringer på Vagar Lufthavn - har udar- bejdet turbulensskemaer, hvor turbulensgraden afvig- er fra det, der var og er an- givet i AIP Færøernes tur- bulensskema for Sørvågs- fjorden.

– LFC »Crew Briefing« af overskydningsprocedu- ren for instrumentindflyv- ningen til Vagar Lufthavn, bane 13, var ikke korrekt, idet briefing'en gav indtryk af, at der på et hvilket som

helst tidspunkt under lok- aliserindflyvningen (kurs 115°) - og forud for »Missed Approach Point« - kunne drejes til højre til ov- erskydningskursen, 127°. – I forbindelse med FHK vurdering af »Cockpit *Voice Recorder« (CVR) op- lysningerne i relation til det foreliggende bestemmelses- mæssige grundlag for flyv- ning, har FHK, fj. pkt. 2.2.2.3, fundet mindre ureg- elmæssigheder/mangler vedrørende anvendelse og/ eller beskrivelse af:

- * »Altitude Select Alert« (ASA)
- * »Checklist G-III«, her- under »Crew Briefing«.
- * »Crew Duty« (opgave- fordeling) og »Sterile Flight Deck«.

– I forbindelse med rekon- struktion af de vejroplys- ninger, DAF 330 modtog via HF- radiostationen i FTK, blev det konstateret, at ra- diostationens korrespon- dance ikke optages på bånd.

– Luftfartøjets »Flight Data Recorder« blev så beskæd- igt i f. m. havariet, at det ikke efterfølgende var mu- ligt at få udlæst data.

Dette bevirkede, at vige- tige og nøjagtige oplysning- er om luftfartøjets fart, høj- de, flyvestilling mv. under indflyvningen til Vagar Lufthavn og indtil det tids-

punkt, hvor havariet indtraf, ikke var til rådighed for FHK.

– Jf. det tekniske doku- mentationsgrundlag skulle kun 3 av CVR kanalerne være anvendt (ud af de i alt 4 mulige), men analyser af CVR båndet ved »National Transportation Safety Bo- ard« og Havarikommission- en for Civil Luftfart afslør- ede, at der var rekorderinger på alle 4 kanaler.

– I forbindelse med ge- nemgang af luftfartøjets tekniske dokumentation blev det konstateret, at 2 stk. MATINS (materielinstruk- tion) - hvis udførelsestids- punkt var overskredet - ikke var opført på formular 4924 (anmærkningslisten), som foreskrevet i MATINS 00- 20C-1.

Det er Forsvarets Hava- rikommissions vurdering, at der ikke er andre forhold, der direkte eller indirekte har haft indflydelse på det hændelsesforløb, der førte til havariet.

Havarínevndin hjá verjuni er liðug at kanna flogvan- lukkuna í Selvíkum 3. august í fjór, sum kravdi níggu mannalív. Nevndin metir, at talan er um menniskjanslig mistøk, ið elvt hava til vanlukkuna

Til húsið...

H - VINDEYGU ÚR LÍMTRÆI



H-vindeygu og Haltanhurðar hóska til øll hús. Vit finna - saman við tær - bestu loysnina, soleiðis at heildarmyndin verður tann besta

–tá talan er um tað allar besta

Ring ella kom inn á gólv og fá eitt prát við okkum um tær tørv. Vit eru allíð til reiðar at geva tær eitt gott ráð.



P/F FOROYA GUCCU
P/F VATNSOYRA SNIKKARAVIRKI

Tel. +298 32177 & 32411 Fax +298 33166

