

Veðurlíkindi vóru sera vánalig

– Flogskiparin hevði sera ringar arbeidsumstøður undir innflúgvningini, metir havarínevndin

EIRIKUR LINDENSKOV

Niðanfyrir prenta vit brót úr frágreiðingini frá Forsvarets Havarikommisjon, har nevndin víðgerð innflúgvningina, frá tí at flogfarið var við Mykines, til tað datt niður á Selvíkum:

DAF 330 foretog anflyvning til Vagar lufthavn under IMC fra tidspunktet for passage af ca. 13000 fod MSL under nedstigningen til Myggenes og sandsynligvis indtil få sekunder før havariet. Luftfartøjet har dog været visuelt fra jorden, i det et vidne har udtalt sig om luftfartøjets bevægelser i lufthavet kort før havariet.

Under nedstigningen fra Myggenes mod Vagar udlæste FE (flymaskinisten) INS-vinden adskillige gange. Vinden var forholdsvis

konstant 230°/50 knob ved passage af Myggenes på 8.8 NM, drejende til 220°/40 knob ved 3 NM. Dette gav sandsynligvis anledning til let turbulens fra Myggenes stigende til moderat ved ca. 4 DME.

Stærk turbulensur

Selve indflyvningen var baseret på en nedstigningsgradient på 3.6°, hvilket med en "Ground Speed" på 160 knob krævede nedstigning med ca. 1000 fod pr. minut. Indflyvningen forløb normalt med en formodet moderat arbejdsbelastning fra Myggenes til ca. 4.7 DME, hvor LFC (førstepiloten) sandsynligvis gav udtryk for, at de erfarede kraftigere turbulens end hidtil, idet han sagde, "så kommer det". Dette gav imidlertid ikke anledning til at afbryde

indflyvningen.

Mellem 4 og 3 DME sagde FE, "du er lidt høj på speed", hvilket kunne være forårsaget af en tiltagende rygvind og/eller "Updraft". Dette stemmer overens med "Hot-wire" målingerne fra 4 til 3 DME. Det formodes, at gashåndtagene på dette tidspunkt må have været ved "Soft" - eller "Hard"-stop (som er tomgangspositioner for gashåndtagene med laveste omdrejninger i sidstnævnte position. "Hard"-stop anvendes normalt kun i f. m. landing samt operationer på jorden) i forsøg på at reducere hastigheden.

LFC arbejdsbelastning må på dette tidspunkt antages at have været stigende pga. voldsomme deviationer i alle kritiske parametre (hastighed, "Descent Rate",



kurs samt krængning), og fra 3.2 DME og indefter må den have været ekstremt høj.

Høvdu strævnar arbeidsumstøður

Under simulatorflyvningen ved "Flight Safety" i USA blev arbejdsbelastningen vurderet som ekstremt høj. IMC forstærkede tendensen til "Spatial Disorientation", og i adskillige tilfælde observeredes, at pilotens forsøg på at modvirke de voldsomme bevægelser, som turbulensen forårsagede, resulterede i, at efterfølgende bevægelser yderligere forstærkedes i alle tre akser ("Pitch", "Roll" og "Yaw"), fordi piloten ikke kunne nå at neutralisere styreudslaget, før luftfartøjet ramtes af en ny, modsat rettet påvirkning (lignende forhold, som i f. m. "Pilot Induced Oscillations" (PIO)). Det var ofte nødvendigt at anvende begge hænder i forsøget på at kontrollere luftfartøjet.

Mellem 3 og 2 DME sagde FE, "Airspeed High", hvortil LFC svarede, "ja, jeg kan ikke få mere af". Gashåndtagene må på dette tidspunkt formodes at have været i "Hard" stop for at holde hastigheden nede. Fra ca. 3 DME var INS-vinden 40 knob.

Kort før 2 DME kaldte FE, "Nu kommer det", og sekundet efter sagde han, "så kan du godt gå rundt", hvor til LFC svarede, "vi er kørt". På dette tidspunkt må det formodes, at besætningen oplevede ekstremt kraftig turbulens, og LFC stillede ej heller spørgsmålstegn ved det fornuftige i at foretage en overskydning. Overskydning blev straks foretaget, idet LFC sagde, "vi er kørt" og beordrede

"Gear Up". Endvidere kan lyd fra "Altitude Select Alert" (ASA) ved passage af ca. 1050 fod MSL samt lyd af motoracceleration høres på CVR. Der var ikke indikationer af, at "Stick Shaker" på noget tidspunkt var aktiveret under indflyvning eller overskydning, hvorfor det må formodes, at luftfartøjet ikke har været "stallet".

Vippaði til høgri og vinstru - datt so niður

Et vidne, som så luftfartøjet, har forklaret, at luftfartøjet først krængede til højre for derefter at krænge til venstre, hvorefter det styrtede ned. Disse manøvrer svarer nøje til de ved simulatorflyvningerne oplevede forhold, hvor man i f. m. overskydning i 1000 fod MSL og 2 DME blev ramt af et markant højere roterende strømningsfelt straks efterfulgt af et endnu kraftigere venstreskudende. En eventuel korrektion til venstre, for indledningsvis at modvirke en højre krængning, kunne meget vel resultere i en voldsom krængning til venstre, hvis korrektionen skete samtidig med, at luftfartøjet ramte det venstreskudende strømningsfelt. CVR afskriften kunne indikere et sådant hændelsesforløb, idet 2P (andenpiloten) kort efter initieringen af overskydning sagde, "til venstre". Denne udtalelse bekræftedes af LFC, der svarede, "ja".

Den beskrevne manøvre kombineret med høj arbejdsbelastning kan have resulteret i "Channelized Attention" med et dårligt "Cross Check" til følge, hvilket i forbindelse med IMC samt turbulens kan have ført til "Spatial Disorientation".

Havarínevndin metir, at veðurumstøðurnar vóru sera vánaligar, tá Gulfstreamflogfarið datt niður í Selvíkum 3. august í fjør

Forsøgsflyvninger i simulatoren viste, at det var muligt at flyve denne fra overskydningssituationen til kollision med fjeldet på havaristedet ved at foretage en krængning til højre efterfulgt af et rul til venstre til nær rygvendt flyvestilling (10 sekunder efter overskydning), efterfulgt af positiv G-belastning af luftfartøjet indtil havari 4 sekunder senere.

Arbejdsbelastningen på simulatorflyvningerne var ekstrem høj for både indflyvning og overskydning, og som det fremgår af rapporten vedr. G-III simulatorflyvninger, blev alle simulerede vindforhold vurderet som uacceptable for udførelse af indflyvning til samt overskydning fra Vagar Lufthavn, bane 13.

Det er således FHK (Forsvarets Havarikommisjon) opfattelse, at indflyvningen til Vagar Lufthavn med DAF 330 blev udført under særdeles vanskelige meteorologiske forhold (turbulens/"Wind Shear"), hvilket må have påført LFC ekstrem høj arbejdsbelastning.

Specialbil til specialpris HONDA CIVIC 3 dørs



GENERELT:

- ✓ Airbag i fører- og passagerside
- ✓ ABS bremses
- ✓ Servostyring
- ✓ Sidekollisionsbeskyttelse

INSTRUMENTBORD:

- ✓ Justerbart rat
- ✓ Omdrejningstæller
- ✓ Indikator for åben bagklap
- ✓ Forlygte justering
- ✓ Digitalur
- ✓ Cigartænder

EXTERIØR:

- ✓ Tønde ruder
- ✓ Beskyttelseslister på siden
- ✓ Lakerede kofangere
- ✓ Ekstra, højmonteret bremselys

INTERIØR:

- ✓ Nædfældelig splitbagsæde 50/50
- ✓ Justerbare nakkestøtter
- ✓ Åbning af tankklap fra kabine
- ✓ Fodhviler i førersiden
- ✓ Møntboks
- ✓ Holdegreb 3 stk.
- ✓ Askebægre for og bag
- ✓ Tøjrog

ELEKTRISK SYSTEM:

- ✓ Elektrisk immobiliser med startspærre
- ✓ Lys i kabine
- ✓ Advarselslone for tændt lys
- ✓ Halogenforlygter
- ✓ Tåge baglygte
- ✓ Forrude visker med interval
- ✓ Bagrude visker/vasker
- ✓ El-opvarmelig bagrude
- ✓ Stereoradio
- ✓ Antal højtalere 2

MOTOR:

- ✓ 1.4 / 16 v. SOHC PGM-FI.
- ✓ 75 HK

HONDA **P/f NORDBIL** **HYUNDAI**
Box 1070 • Oyggarvegur • 110 Tórshavn • Tlf. 13707 • Fax 10855