

-Faen, nå dør vi



Mandag 2. februar oversendte sjefredaktør Anders Opdal (AO) 4 dokumenter på E-post. Arbeidsordren var å finne ut hva dette var. Jeg kjente grovrisset av saken fra en tidligere samtale med AO. Det handlet om en angivelig alvorlig nestenulykke som Widerøe hadde forsøkt å skjule.

Alle alvorlige luftfartshendelser skal granskes av Statens Havarikommisjon for Transport. Flyselskaper har en plikt til å rapportere inn alle uønskede hendelser til Luftfartstilsynet. Luftfartstilsynet foretar en endelig klassifisering, og videresender alle alvorlige hendelser til Statens Havarikommisjon for Transport.

Denne aktuelle hendelsen var av flyselskapet innrapportert som en udramatisk avbrutt landing. Kapteinen og styrmannen hadde skrevet hver sin rapport. Kun kapteinens var vedlagt meldingen til Luftfartstilsynet.

De 4 dokumentene vi hadde tilgjengelig da arbeidet med saken startet var:

- a- 1 brev fra en styrmann i Widerøe, som skulle være sendt til Luftfartstilsynet (LTS) og Statens Havarikommisjon for Transport (SHT). (udatert, doc-info viser desember 2012)
- b- 1 brev fra SHT, adressert til «Kapteinen», datert 14/6 2013
- c- 1 svarbrev fra styrmannen til SHT, datert 18/6 2013
- d- 1 internt notat (Widerøe) undertegnet Bjørn J. (udatert)

Brev a inneholdt styrmannens svært dramatisk beretning av hva som skulle ha skjedd under flyturen fra Bodø til Svolvær 2. desember 2010.

Etter en gjennomgang av dokumentene tok jeg telefonisk kontakt med styrmannen. Han gjorde det klart at han ikke ønsket å medvirke ved å la seg intervju av Nordlys.

Brev b så ut til å være et svar på brev a, sendt fra SHT. Konklusjonen her var todelt. SHT gjorde det først klart at **de ikke var kjent** med saken og styrmannens versjon av den, og at saken opprinnelig var innrapportert som en «udramatisk» hendelse til LTS, og derfor ikke videreformidlet til SHT. SHT konkluderte med at de ikke ville starte en undersøkelse av saken. De uttrykte imidlertid kritikk mot Widerøe fordi saken ikke var rapportert slik den skulle.

Brev c var et svarbrev til SHT der styrmannen sa seg uenig i beslutningen om ikke å granske saken. Han utdypet uenigheten i flere punkter, og la ved dokumentasjon, inkludert utdrag fra manualen for flyet Air Flight Manual (AFM).

Dokument d var et internt notat fra Widerøe der man konkluderte med at hendelsen var en «Go around» – Avbrutt landing med «overtorque» – for høyt turtall på begge motorer. Notatet inneholdt grafer av data fra flyets ferdskriver – Flight Data Recorder (FDR)

Overfor styrmannen gjorde jeg det klart at vi trolig kom til å skrive en artikkel med utgangspunkt i materialet vi hadde tilgjengelig, selv om han ikke ønsket å medvirke til dette.

Jeg startet med å skrive et utkast til artikkel basert på fremstillingen fra styrmannen. Tanken var å bruke dette som utgangspunkt, og så innhente kommentarer fra Widerøe LTS og SHT. Det så ut til å være overkommelig å få dette i boks i løpet av 3–4 dager.

Styrmannens beretning var veldig dramatisk, han skrev rett ut at han trodde de kom til å dø i sekundene før de fikk kontroll over flyet. Han skildret også hvordan han og flyvertinnen hadde vært svært preget av hendelsen etterpå. Et vesentlig poeng i beretningen hans var at kapteinen skulle blitt handlingslammet og fått panikk da flyets stall-alarm ble utløst, og flyet falt mot havet. I følge styrmannen hadde han overtatt kontrollene fra kapteinen og sørget for å gjøre de grepene som til slutt avverget havariet. Han henviste til at FDR-utskriften, som senere ble tilgjengelig, viste at flyet hadde vært 25 meter fra havet da man gjenvant kontrollen. I følge styrmannen var dette en klar nestenulykke. Alle nestenulykker skal klassifiseres som «alvorlig luftfartshendelse» og skal granskes av SHT.

Kapteinen reagerer ikke på denne aktiveringen av flyets «stick-shaker», blir handlingslammet og «fryser» uten å gjøre noe. Flyet steiler, mister løftet, og nesen dropper **16°** nedover fra en høyde på ca **300ft**.

Alt skjer veldig fort, og plutselig ser jeg det svarte havet og et rødt lys på en liten holme under oss. Da tenker jeg, « faen, nå dør vi!». Akkurat i det jeg har tenkt den tanken, tar jeg over flyets kontroller. Jeg gir full gass, og drar hardt i flyets stikke. Får etter hvert kontroll på flyet i 83ft, **27 moh**, og flyets hastighet er så lav som **72 kts** under denne steilingen. Flyet begynner så å klatre, og kommer raskt opp i 2-3000ft. Kapteinen og jeg blir da enige om å bytte kontroller igjen, slik at han blir «pilot flying» igjen. G-belastningen i uttrekket av steilingen var på hele **2,7G**, som er veldig høy G-belastning, spesielt i så lav høyde. Flyet må på full sjekk ved 2,5G. Vi er begge to veldig oppskaket etter hendelsen, og bestemmer oss raskt for å fly til Leknes.

Fra styrmannens brev til LTS og SHT

Etter ordre fra nyhetsledelsen dro undertegnede og fotograf Torgrim Rath Olsen til Svolvær, med stopp i Bodø for å intervju Widerøeledelsen. Vi ba om å få intervju en representant for den operative ledelsen i selskapet. Jeg sendte også en kopi av utkastet til artikkel.

Widerøe ba om at vi kunne starte med en bakgrunnsorientering, noe vi nølende gikk med på. På den ene siden ønsket vi bare å få en kommentar til de opplysningene som fremkom i dokumentene. Samtidig er flyging og flysikkerhet et komplisert felt, og vår intensjon var primært å opplyse saken.

Med på møtet var info-sjef Silje Brandvoll, og Odd Thomassen samt Aleksander Wasland fra ledelsen. Widerøes plan for dette møtet var åpenbart å overtale oss til ikke å skrive om saken. Møtet startet med et kontrovers der de ønsket å sette fotograf Torgrim Rath Olsen på gangen. Jeg gjorde det klart at dette ikke ville bli aktuelt.

Drar så på hybelen i Bodø, og sover veldig lite den påfølgende natt. Bilder av episoden kommer opp, og jeg ser for meg at vi har styrtet i havet og at døde folk ligger i havet. Møter en kollega dagen etter, og forteller om episoden vår. Han blir rystet, og sier at dette må jeg rapportere til basesjefen.

Jeg skjønner etter samtalen med kollegaen at det er lurt å skrive en egen rapport om hendelsen, selv om

Fra styrmannens brev til LTS og SHT

De fortalte at styrmannens versjon ikke var troverdig. De mer enn antydte at det han hadde skrevet i brevet til SHT og LTS var grove overdrivelser, sterkt farget av andre forhold. De avviste kategorisk at dette hadde vært en nestenulykke. Widerøe vedgikk at de ikke hadde sendt styrmannens rapport til LTS, kun kapteinens langt mindre dramatiske versjon der det ikke fremgikk at de nesten hadde fløyet i havet. I følge Widerøe skyldtes dette en «byråkratisk glipp».

Vi hadde en ny samtale med Kongsteien og Brandvoll (telefon) på kvelden. Brandvoll uttrykte overaskelse over at vi ikke allerede hadde bestemt oss for å legge vekk saken. Kongsteien gjorde det klart at dersom vi skrev om dette, måtte selskapet gå ut med sensitiv informasjon om styrmannen, noe som ville bli en belastning for han. Han fortalte videre at de med utgangspunkt i FDR-utskriften kunne dokumentere at det var kapteinen som hadde hatt kontrollen da flyet ble rettet opp. Vi burde tenke på styrmannens situasjon og hvordan et oppslag kunne få konsekvenser for han.

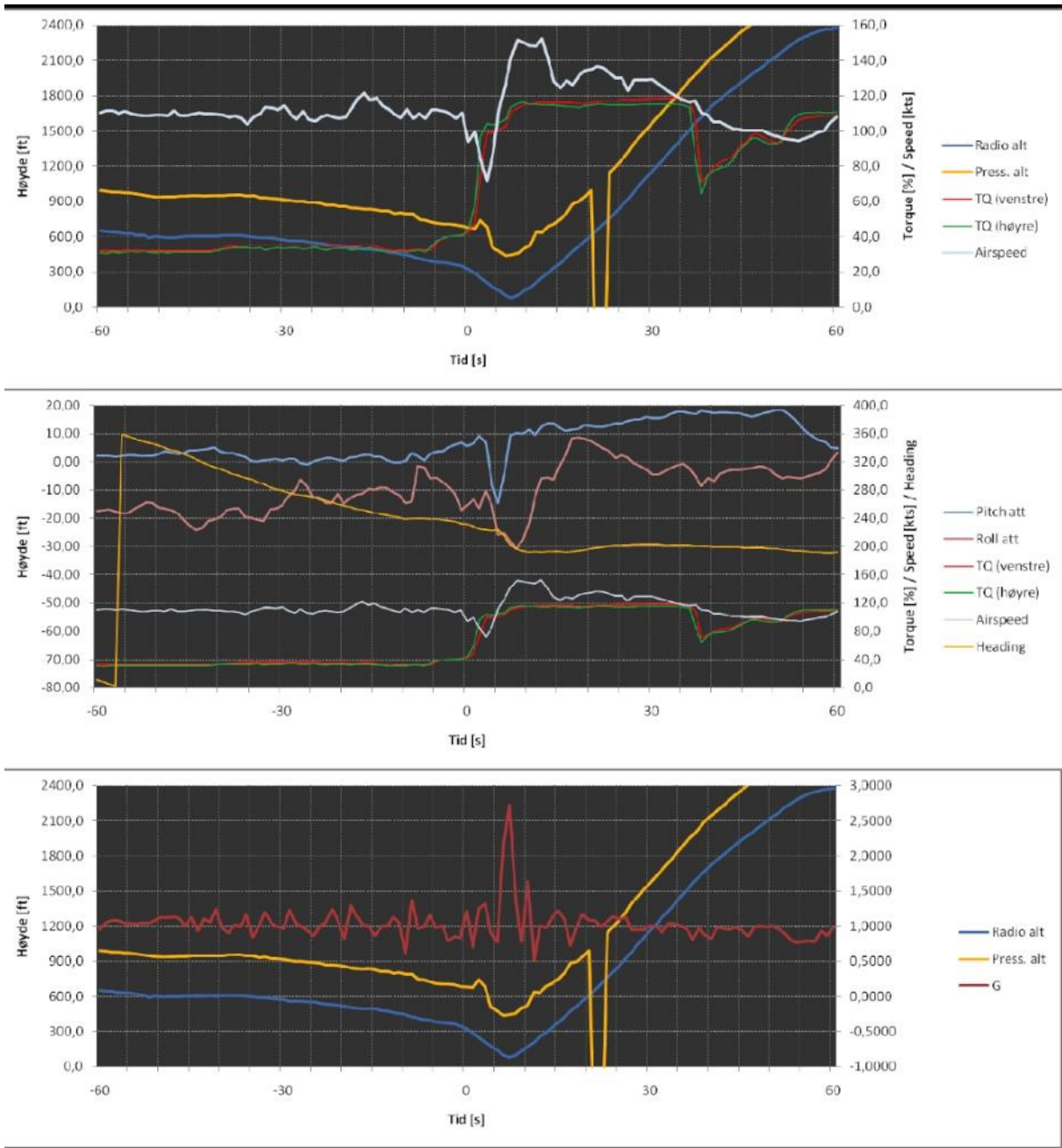
På grunn av «informasjonen» fra Widerøe var det nødvendig for oss å stoppe opp og omgruppere. Vi hadde en total avvisning av innholdet i rapporten hans fra ledelsen i flyselskapet. Dette holdt ikke til en vanntett sak om en hemmeligholdt nestenulykke ved Svolvær.

Oppsummert: En pilot som ikke ville stille opp til intervju, og et flyselskap som avviste at dette hadde vært i nærheten av en nestenulykke.

Vi kontaktet også kapteinen og flyvertinnen. Ingen av dem ønsket å bli intervjuet.

Vi hadde imidlertid FDR-utskriften. Den inneholdt objektiv informasjon om hva som egentlig hadde skjedd. Ved hjelp av en tolking av FDR-dataene måtte det være mulig å rekonstruere hendelsen, for å se om det var hold i styrmannens påstander, og om dette hadde vært en urapportert nestenulykke.

Uavhengige eksperter måtte kunne tolke disse dataene, og gi en uhildet vurdering av hva dette egentlig hadde vært. Hadde styrmannen rett i at dette hadde vært en nestenulykke?



Flight Data Recorder (FDR) utskrift fra hendelsen ved Svolvær

Via nettet sendte vi ut forespørsel til flere uavhengige flysikkerhetsekspertene i utlandet.

Men hva fortalte egentlig innholdet i det interne notatet? Grafene måtte jo kunne gi et svar på hva som egentlig hadde skjedd.

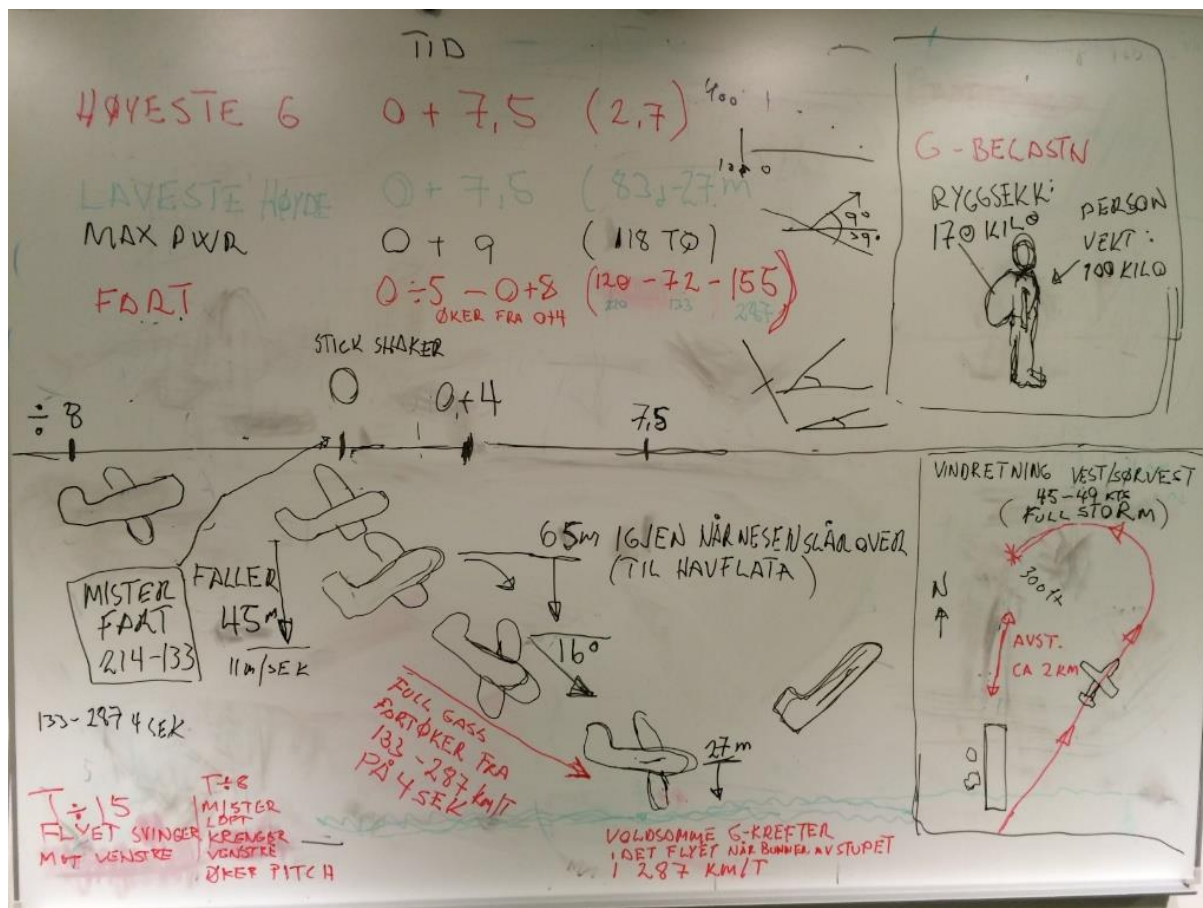


Øystein flyr mot Svolveær på gutterommet

Min eldste sønn, 19 år gamle Øystein Solvang (På det tidspunktet Nordlysfrilanser) har i mange år – til sin mors fortvilelse – natt og dag flydd med Microsofts flysimulator. Under alle flyreiser de siste årene hadde han stort sett sittet inne i cocpit og snakket med pilotene. Den flygale 19-åringen ble med på laget den påfølgende helga. Et Whiteboard på møterommet ble tegnebrett. Øystein skjønte terminologien, og dermed kunne vi omsette verdier for roll, pitch, og annet som er gresk for oss som ikke flyr – til begripelige data. Etter hvert ble bildet på Whiteboarden mer og mer skremmende. Flyet hadde steilet, falt, og nærmest mirakuløst blitt rettet opp i 25 meters høyde. Da lå det dessuten i en 30 graders krenning, noe som tilsier at vingespissen var atskillig nærmere havflaten enn 25 meter, kanskje bare 12–13.

12–13 meter over havflata i 300 km/t, med 30 graders krenning, i stormkast. Dette var ikke en farlig situasjon? Ikke en alvorlig luftfartshendelse?

Det viktigste var allikevel at bildet på Whiteboarden stemte veldig bra overens med det piloten hadde beskrevet. Hvordan kunne Widerøe si at dette ikke hadde vært en alvorlig hendelse? Hvorfor hadde ikke Luftfartstilsynet og havarikommisjonen reagert på dette?



Skissen

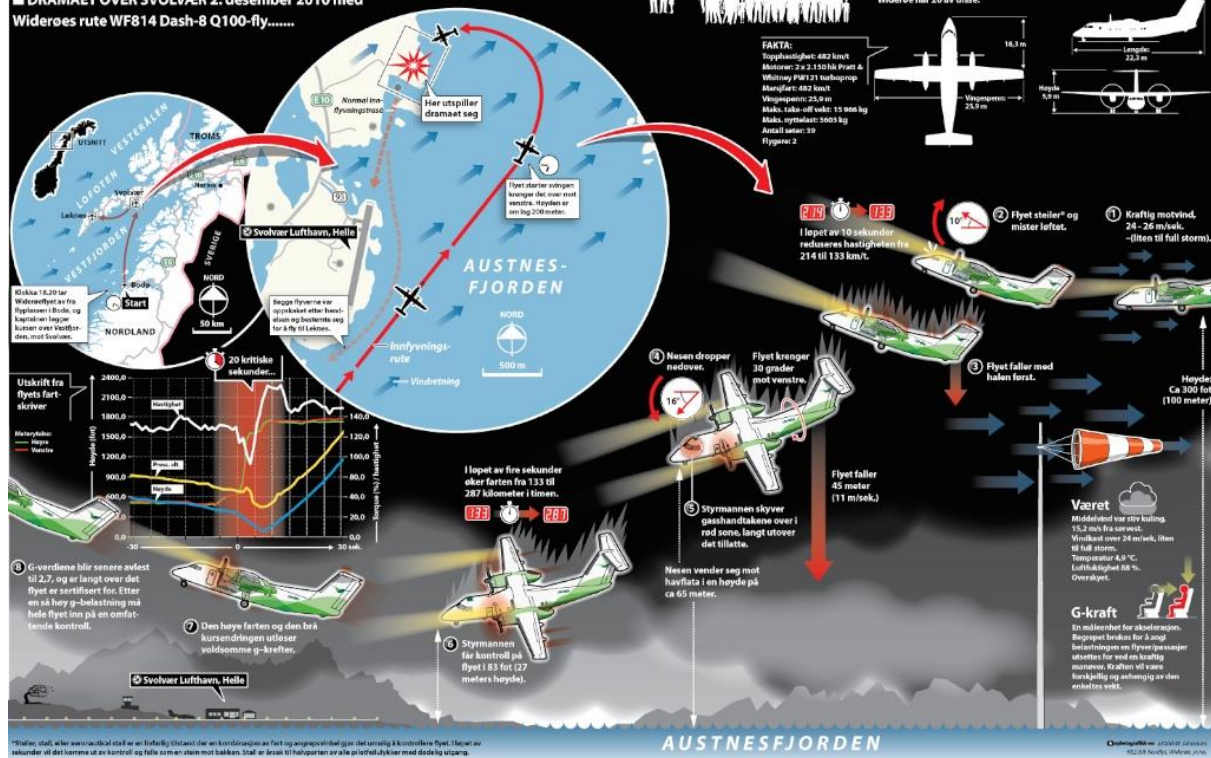
2 uavhengige flykspertene var villige til å vurdere datautskriftene. Begge pensjonerte flygere/ingeniører med militær bakgrunn, og mange års post-militær erfaring i fysikkerhetsbransjen. (Nederlandske Harry Horlings og amerikanske Jim Burin.)

Deres konklusjoner var sammenfallende: Dette var en nestenulykke, og en meget farlig hendelse. Kombinasjonen av Stall, og lav høyde gjorde dette til det amerikaneren karakteriserte som «Quite a close call»

De to flykspertene fikk også oversendt skissen til den grafiske illustrasjonen. Det samme fikk flere norske flygere. Tilbakemeldingene vi fikk ble brukt til å korrigere skissen, men fasiten viste at utgangspunktet på whiteboarden kun trengte små justeringer.

Dramatiske sekunder

■ DRAMAET OVER SVOLVÆR 2. desember 2010 med Widerøes rute WF814 Dash-8 Q100-fly.....



Ferdig grafikk

Den åpenbare mangelen i materialet var intervjuer med passasjerer og vitner. Det hadde vært 35 passasjerer om bord, og jeg var sikker på at ingen av dem kunne ha glemt flyturen. Men å finne noen av de 35 skulle vise seg å være vanskelig. Det ble tatt utallige telefoner til privatpersoner i Lofotenområdet. Til folk som reiste mye, til noen som hadde drevet reisebyrå, til taxisjåfører, bussjåfører og andre.

Vi fant ingen, men på denne ringerunden kom vi i kontakt med Åse Andreassen som hadde jobbet som betjent på flyplassen den gang. Åse hadde vært på jobb den aktuelle kvelden, og sett nestenulykken. Hennes beretning var like dramatiske som styrmannen. På et punkt trodde hun at flyet faktisk var gått i havet. Hun hev seg rundt og skulle til å organisere redningsarbeidet da hun ble oppmerksom på at flyet steg. Hun karakteriserte opprettingen som et mirakel.

Nå hadde vi ekspertuttalelser på at dette hadde vært en nestenulykke. De og Åse Andreassens beretning var så godt som helt sammenfallende med innholdet i styrmannens brev til LTS og SHT, samt grafikkskissen. Vi manglet bare korrektur og småjusteringer, vi kunne intiere neste fase.

Tirsdag 17 var vi klare til å innhente kommentarer fra LTS, HST og Widerøe. Til LTS og HST oversendte vi dokumentasjonen og ba de redegjøre for hvorfor de mente dette ikke hadde vært en alvorlig luftfartshendelse.

Vi ba Widerøe stille med en representant fra operativ ledelse som kunne intervjues om saken.

Dagen etter svarte Luftfartstilsynet:

«Vi er godt kjent med denne hendelsen som vi i dag karakteriserer som alvorlig. Hendelsen ble rapportert til oss kort tid etter at den hadde inntruffet. Luftfartstilsynet foretok seg ikke da noe, da det var ingenting i denne rapporten som tilsa at noe dramatisk hadde hendt. To år senere mottok vi en ny rapport. Innholdet i denne indikerte at hendelsen hadde vært mer alvorlig enn det som kom fram i den første rapporten. På dette tidspunktet hadde vi også fått tilgang til alle data fra flyets flight recorder.

Vi oversendte disse dataene til Statens Havarikommisjon for Transport (SHT), samtidig som vi fulgte opp saken med selskapet. SHT har valgt å ikke følge opp saken.»

I et intervju med ledelsen i LTS ble dette utdypet: «– Brevet fra styrmannen og utskriften fra flyets Flight Recorder viste at hendelsen var mer alvorlig enn det som fremgikk av Widerøes oprinnelige rapportering, basert på kapteinens rapport om hendelsen. Det var ingenting i den oprinnelige innrapporteringen, og flykapteinens egen beskrivelse som tilsa at noe dramatisk hadde hendt.

– *Hva er det etter din oppfatning som gjør dette til en alvorlig hendelse?*

– Det er i første rekke at man her har mistet kontroll over flyet i lav høyde.

– *Når dere har omklassifisert hendelsen tilsier vel det at dere nå setter større lit til styrmannens versjon enn kapteinens?*

– Vi har som sagt revurdert vår oprinnelige oppfatning av saken. Vi har imidlertid ingen data som kan fortelle noe om hva som har foregått mellom mannskapet i cockpit.

Så har noe skjedd. Neste formiddag mottok vi denne meldingen:

«Vi må gjøre en del endringer i teksten. (sitatsjekken gjengitt over)
Det er satt opp et internmøte her i sakens anledning.
Jeg sender deg endringene så snart som mulig etter dette.»

Sitatene kom svært omskrevet tilbake. Hovedendringen gikk på at LTS allikevel ikke vil si at de så på hendelsen som alvorlig, og en ytterligere nedtoning av det som ellers ville fremstått som kritikk av Widerøe.

Hva hadde skjedd?

– Hadde det vært kontakt mellom Widerøe og LTS. Hadde tilsynsføreren konferert med flyselskapet de skal føre tilsyn med?

Vi kommer straks tilbake med svaret.

SHTs William Bertheussen stilte opp til intervju. Han sa blant annet at han forsto at det kunne reises tvil om SHTs beslutning om ikke å granske denne saken. Videre at SHT nå skulle revurdere den.

Det varte og rakk med respons fra Widerøe. Purremailer ble besvart med at de trengte litt mer tid. Flere frister ble oversittet. Dette syntes vi var underlig. Vi hadde jo hatt en gjennomgang av saken under møtet i Bodø. Der hadde jo også selskapets fagekspertise vært til stede.

I den siste henvendelsen til Widerøe hadde vi inkludert noen spørsmål som vi ønsket skulle være et utgangspunkt for intervjuet. Sent torsdag ettermiddag mottok vi en mail der disse spørsmålene ble besvart skriftlig. I tillegg kom det et langt skriftlig notat merket: Tilsvar til grafisk illustrasjon.

Vi hadde verken oversendt eller bedt om kommentar til en grafisk illustrasjon. Hvor hadde de fått dette fra?

Senere bekreftet luftfartstilsynet i en mail til oss at de hadde sendt illustrasjonen over til Widerøe:

«I den grafiske fremstillingen deres kom det fram informasjon som vi var ukjent med og som vi ønsket å ta opp med selskapet. Derfor ble den oversendt Widerøe. Etter det vi kjenner til hadde allerede Widerøe mottatt denne informasjonen fra annet hold.»

Dette er to relativt oppsiktsvekkende opplysninger: For det første at de faktisk sendte materialet til selskapet de skal føre tilsyn med. For det andre at de hevder illustrasjonen inneholder nye opplysninger. Hva var det vi hadde klart å finne i datagrunnlaget som LTS sin analyseavdeling ikke hadde funnet? Vi har ikke hatt tilgang til noen annen informasjon enn det LTS fikk oversendt i 2012. For ordens skyld: Ingen har bestridt at vår fremstilling i grafikken er korrekt.

Etter at tilsynsfører og tilsynsobjekt har snakket sammen, endrer LTS de oprinnelige uttalelsene de har kommet med.

Widerøe stilte omsider opp til et telefonintervju klokka 2230 torsdag kveld. Selskapet avviste at det hadde vært en nestenulykke, men vedgikk at de ikke hadde sendt inn styrmannens rapport. – på grunn av en byråkratisk feil. Passasjerer og mannskap var ivaretatt «i henhold til selskapets retningslinjer».

Ved 16-tida fredag 20/2 publiserte vi en nettutgave av saken. To timer senere ringte de første passasjerene, med beretninger om dødsangst. Benedicte Reinholdtsen fortalte at den dramatiske hendelsen hadde gitt henne varig flyskrekk. Hun hadde aldri fått noen informasjon eller oppfølging etter hendelsen. Andre passasjerer med tilsvarende historier tok også kontakt med redaksjonen.

Selskapet hadde altså fulgt opp passasjerene i henhold til selskapets retningslinjer (!)

Men hvordan hadde de egentlig fulgt opp informasjonsplikten?

I følge Brandvoll slik:

«Flygerne informerte passasjerene over flyets høyttaleranlegg»

I følge passasjer Benedicte Reinholdtsen slik:

«Jeg klarer ikke å huske om det var noen informasjon over hodet.»

Lørdag kveld ble vi oppmerksomme på at hendelsen hadde vært omtalt i Lofotposten i 2010, etter at passasjerer hadde henvendt seg til avisen. 9. desember 2010, en knapp uke etter nestenulykken, trykket LP en liten artikkel der kommunikasjonsdirektør Richard Kongsteien avdramatiserte hendelsen:

– Da flyet var på bakken vurderte cockpit om de skulle ta debriefing med passasjerene. Men kabinpersonellet oppfattet situasjonen som rolig. Beslutningen er en balansegang. Hadde vi foretatt en debrief **kunne passasjerene oppfatte at de hadde vært med på en risikohendelse. Det hadde de ikke, sa Kongsteien.**

Hadde situasjonen i kabinen vært rolig? I intervjuet med Nordlys fortalte Benedicte Reinholdtsen: «Plutselig bare falt flyet rett ned. Jeg ropte og skreik. Vi var sugd ned i setet. Jeg var sikker på at vi kom til å dø, og jeg husker at jeg tenkte mest på sønnen vår. Jeg husker at flyvertinnen var helt hvit i ansiktet.»

Flyvertinnens sinnstilstand blir også beskrevet i styrmannens rapport: «...CC (flyvertinnen) kom da inn i cockpit tydelig preget av hendelsen»

I intervjuet med LP i 2010 sa Kongsteien videre at ferdskriverdata viste at flyet aldri hadde vært under 300 fot (91m). Flyets ferdskriver viste imidlertid at høyden hadde vært 25 meter. Da uttalelsen ble gitt var heller ikke FDR-dataene hentet ut.

Hvorfor hadde man fortalt en usann historie om høyden og registratordata?

I en SMS til oss skrev Kongsteien at feilen måtte basere seg på en misforståelse, og antydte at feilen kunne ligge hos journalisten.

Hans kollega Silje Brandvoll forsøkte senere på dagen å forklare saken slik: «Både kapteinen og styrmannen mente den gang i sine rapporter at de ikke hadde vært under 300 fot.»

Dette er heller ikke sant: Styrmannen skrev i sin første rapport (før data fra regulator var tilgjengelig) at han anslo at høyden hadde vært 150–200 fot. (46–61 m)

Widerøe unnlot å videresende en rapport fra styrmannen som beskrev en alvorlig nestenulykke.

I henhold til regelverket skulle flyet vært parkert på Leknes på grunn av overbelastning på skrog og motorer. Det ble i stedet flydd tilbake til Bodø samme kveld.

Passasjerene ble ikke fulgt opp etter hendelsen. Kommunikasjonsdirektøren fortalte pressen en historie som ikke var sann.

Luftfartstilsynet oversendte materiale fra Nordlys til Widerøe i en sak der tilsynet var bedt om å kommentere kritikkverdige forhold i Widerøe.

Etter denne kontakten mellom tilsyn og tilsynsobjekt endret LTS sine opprinnelige uttalelser der det ble reist kritikk mot Widerøe.

Etter oppslagene i Nordlys besluttet Statens Havarikommisjon for Transport å gjennomføre en full gransking av hendelsen. Den endelige rapporten er ennå ikke klar.

1. publisering (digitalt) fredag 20. februar
Hovedreportasje (papir) lørdag 21. februar
Oppfølgingsartikler, digitalt og papir hver dag i påfølgende uke

Ola Solvang hadde hovedansvar for prosjektet.
Øystein Solvang, Jostein Larsen Østring, Silje Charlotte Solstad og Torgrim Rath Olsen leverte betydelige bidrag.

Biografi:

Ola Solvang (55) har vært ansatt i Nordlys siden 1990, og jobber i dag som journalist. Har tidligere bakgrunn fra flere nordnorske aviser og Forsvaret.