

## Prolog: 3. august 1996

Søværnets inspektionsskib *Vædderen* ankom til Sørvágur på øen Vágar lørdag morgen, og hele formiddagen har de 66 mand om bord været i gang med at gøre skibet klar til at modtage forsvarschef Hans Jørgen Garde. En Gulfstream III fra Flyvevåbnet er på vej fra Island til Færøerne, og inden længe vil inspektionsskibets besætning kunne høre lyden fra flyet, der her lidt efter klokken 12.30 lokal tid nærmer sig den nærliggende lufthavn. Gæsterne skal efter planen ankomme til skibet klokken 12.50, og efter en frokost i officersmessen er der planlagt en kort sejlads i den smukke Sørvágfsfjørður, som strækker sig omkring 3,5 kilometer ud fra byen.

Ved fjordens udmunding ligger fire holme, og fjeldene på hver side rækker mere end en halv kilometer op fra overfladen. Ude i havet, for enden af Sørvágfsfjørðuren, rejser øen Mykines sig majestætisk. Det er den vestligste af Færøernes i alt 18 øer, som er beboet. I sommerhalvåret er der daglig færgeforbindelse fra Sørvágur til Mykines, men om vinteren er de få håndfulde tilbageværende faste beboere overladt til sig selv. Mykines er ikke et sted for de sarte. Engang i 1500-tallet tog stormen ifølge overleveringen alle arbejdsføre mænd på øen i løbet af blot en enkelt nat, og et sted mellem 200 og 300 omkom.

Også i nyere tid har Mykines været ramt af katastrofer. I 1970 skete et voldsomt flystyrt derude, da en islandsk passagermaskine faldt ned under indflyvning til Vágar Lufthavn. Otte ud af 34 ombordværende omkom, og mange af de kvæstede reddede kun livet, fordi en helikopter fra et af den danske flådes inspektionsskibe fløj i pendulfart mellem Mykines og Tórshavn.<sup>2</sup> Icelandair-ulykken den 26. september 1970 er det hidtil værste flystyrt på Færøerne, og selv om der er gået mere end et kvart århundrede, siden tragedien ramte, er den langt fra glemt. Erindringen om katastrofen har indlejret sig i befolkningens fælles hukommelse, for netop en ulykke med en passagermaskine er alle færingers værste mareridt. I et lille samfund som det færøske med kun ca. 50.000 indbyggere vil mange familier uundgåeligt blive berørt af en sådan katastrofe.

Den 3. august 1996 er vejret i Sørvágur og i den inderste del af fjorden præget af byger, lavt skydække og tiltagende vind. Fra placeringen ved kajen i Sørvágur kan *Vædderens* besætning ikke se toppen af fjel-

dene ude i fjorden på grund af skyerne, ligesom den markante kontur af Mykines fortager sig i disen længere ude. Skansevagten om bord på inspektionsskibet til ære for forsvarschefen står den 27-årige kommunikationsofficer Nils Westergaard for, og han og folkene har øvet sig rigtig meget. De står på dækket og taler om, at gæsterne nu ”bare har at komme ned” på trods af det dårlige vejr, så alle deres bestræbelser ikke skal være spildt.<sup>3</sup>

På *Vædderens* dæk befinder sig ligeledes inspektionsskibets læge, Liv Kristina Jensen. Hun har været ansat i Søværnet siden januar 1995 og afløste midt i juli rutinemæssigt en anden læge om bord. Før skiftet havde togtet budt på en række dramatiske hændelser, men efter at Liv er kommet til, er der ikke rigtig sket noget på skibet. Hun har assisteret nogle af besætningsmedlemmerne med akutte ryg- og lændehold, foretaget helbredsundersøgelser i forbindelse med et røgdykkerkursus og behandlet diverse kønssygdomme. Dertil har hun bemærket, at kosten om bord på inspektionsskibet generelt har for højt et fedtindhold og for lille et udbud af grøntsager og salat, hvilket betyder, at personalet kan have svært ved at reducere eller holde vægten. Ellers har hendes del af togtet været relativt stille med øvelser og almindelig patruljering. Søværnets opgaver ved Færøerne omfatter suverænitetsbevarelse i regi af Rigsfællesskabet, ligesom danske orlogsskibe siden slutningen af 1500-tallet har udført fiskeriinspektionstjeneste i området – især efter udvidelsen af fiskeriterritorierne i slutningen af 1970’erne. Eftersøgnings- og søredningstjenesten har siden 1978 været den færøske kystvagts ansvar, men Søværnet støtter Landsstyret med både skibe og helikoptere.<sup>4</sup>

Ligesom resten af *Vædderens* besætning er Liv trukket i paradeuniform i dagens anledning.<sup>5</sup> Først skal hele selskabet som nævnt ud at spise frokost på fjorden, hvorefter forsvarschefen og hans hustru klokken 15.00 ifølge planen vil blive transporteret med inspektionsskibets Lynx-helikopter ind til den færøske hovedstad, Tórshavn. Fru Garde skal her underholdes af Liv Kristina Jensen, mens forsvarschefen møder først rigsombudsmand Vibeke Larsen og dernæst lagmand Edmund Joensen. Derefter vil Garde-parret blive genforenet på Hotel Føroyar, hvorfra der er en fantastisk udsigt over hele Tórshavn og Nólsoy. Her vil Anna og Hans Garde have en time til deres rådighed, før der klokken 19.30 lørdag aften er indbudt til middag hos chefen for Færøernes Kommando, kommandør Jesper Dinesen, i hans embedsboligen, som ligger helt ned til havet på Yviri við Strond.

Påklædningen til aftenarrangementet er i rejseprogrammet angivet til ”mørkt tøj”, og der er lagt op til en fin og festlig afslutning på en begivenhedsrig rejse. Morgendagens program består for forsvarschefens vedkommende af besøg hos både Færøernes Kommando og Flyvestation Tórshavn, som står for driften af radaren på toppen af fjeldet, mens fru Garde følger et særskilt ”dameprogram”. Derefter vil turen gå med helikopter tilbage til Vágar Lufthavn, hvor Gulfstreamen med halenummer F-330 venter for at flyve delegationen tilbage til Værløse.<sup>6</sup>

En af de få om bord på *Vædderen*, som ikke er trukket i stiveste puds i dagens anledning, er kaptajnløjtnant Michael Aarup Kristensen. Han er egentlig chef for et andet af Søværnets fartøjer, inspektionsskutteren *Agdlek*, og var hjemme i Danmark på ferie, da han blev kaldt på job, fordi *Vædderen* skulle gennemføre skydning med skibets 76-mm Oto Melara-kanon. Inspektionsskibet manglede en officer, der kunne stå for denne træningsaktivitet, og da kutterchefen var ledig, blev han derfor bedt om at tage til Færøerne.

Først ved ankomsten til inspektionsskibet fredag fik Michael Aarup Kristensen at vide, at forsvarschefen skulle lande på Færøerne i dag ved middagstid og besøge inspektionsskibet. Oplysningen betød, at den forventede varighed af hans eget ophold på *Vædderen* blev forlænget, fordi det meste af weekenden altså ville stå i forsvarschefens tegn frem for at gå med kanonskydning. Selve VIP-besøget skulle Michael dog ikke involveres i, fik han at vide af skibschefen.

Derfor står Michael Aarup Kristensen nu i sin almindelige uniform sammen med et besætningsmedlem på brovingen og følger med i Gulfstreamens indflyvning over radioen. Vejret er meget dårligere i dag, end da han ankom i går med Maersk Air-flyveren fra Danmark. Indflyvningen foregik da i det skønneste vejr, og faktisk var de meteorologiske omstændigheder så gode, at piloten valgte at gå under skyerne og flyve det sidste stykke helt nede mellem klipperne. Kaptajnløjtnanten overhørte dog efterfølgende kontroltårnet i lufthavnen skælde piloten ud, fordi passagermaskinen i nogle sekunder var forsvundet fra radarbilledet, og man frygtede, at den var styrtet.<sup>7</sup>

Helikopterpilot Kenneth Riis med pilotnavnet JER befinder sig også på inspektionsskibets bro og lytter med på radiokommunikationen fra kontroltårnet i Vágar Lufthavn. ”Helikopteren var om bord i inspektionsskibet, og jeg var omklædt til flyvning, da admiralen skulle ankomme til Vágar med Gulfstream, og jeg skulle transportere ham videre til Tórshavn for besøg hos Færøernes Kommando”, fortæller han. Stem-



ningen om bord er efter JERs opfattelse hektisk og spændt pga. det fine besøg, for alle i besætningen vil gerne gøre et godt indtryk, når Forsvarets øverste chef ankommer.

Selv er JER dog bekymret: ”Den formiddag var vejret typisk for Færøerne: overskyet, blæsende og koldt. Jeg husker fra morgenbriefingen, at jeg var tvivlsom over for programmet den dag pga. vejret.” Mens de lytter til Gulfstreamens indflyvning, får helikopterpiloten da også hele tiden spørgsmål fra skibschefen og andre af de tilstedeværende om, hvad han tænker om situationen. Vejret er ifølge JERs opfattelse marginalt for flyvning, hvilket understreges af, at et civilt rutefly cirka klokken 11.20 må opgive at lande: ”Vi kunne følge med i kommunikationen mellem Maersk Airs Boeing 737 og tårnet og hørte, hvordan Mærsk-flyet valgte at afbryde indflyvningen og ’diverte’ til Bergen i Norge”, husker JER.

I tårnet i Vágar Lufthavn står chefen for Færøernes Kommando, kommandør Jesper Dinesen, klar til at modtage forsvarschef Hans Jørgen Garde og hans følge. Klokken er nu 12.40. Dinesen, som tiltrådte for blot en måned siden, glæder sig til at mødes med Garde, som han gjorde tjeneste sammen med i Torpedobådseskadren i slutningen af 1960’erne. Forsvarschefens besøg på Færøerne inkluderer som nævnt også en officiel middag for øens honoratiories, der skal holdes i Jesper Dinesens tjenestebolig i Tórshavn, så der vil senere blive rig lejlighed til at genopfriske minderne fra dengang over vin og god mad.<sup>8</sup>

Gulfstreamen fra Flyvevåbnet kommer ind til lufthavnen ad den sydvestlige anflyvningsrute gennem Sørvágsfjørðuren. For at fordrive ventetiden har Dinesen fået lov til at følge flyets ankomst fra lufthavnens kontrolltårn. Normalt er der kun en enkelt flyveleder på vagt i Vágar, men denne dag skal en ferieafløser køres ind, hvorfor der for en gangs skyld er to på arbejde samtidig. Dinesen har derfor mulighed for at tage sig en snak med den ene flyveleder, der er far til andenpiloten på Gulfstreamen. Ventetiden har de to bl.a. tilbragt sammen udenfor på den lille platform, der omkranser kontrolltårnet. Vejret er blæsende med lavt skydække, der dækker toppene på de 500 meter høje fjelde langs flyets indflyvningsrute ind gennem Sørvágsfjørðuren.

Det er kun anden gang, at den færøske andenpilot skal lande med en Gulfstream fra Flyvevåbnet på Færøerne, og under deres snak på platformen bemærker Dinesen, at det er svært for andenpilotens far at skjule sin stolthed over den flotte karriere, som hans søn har fået i Flyvevåbnet. Umiddelbart inden landingen forlader flyvelederen Jesper

*Vágar Lufthavn ligger på øen af samme navn (Vågø på dansk) vest for Færøernes største by, Tórshavn. (Forsvarsgalleriet)*



Dinesen og går atter indenfor for personligt at dirigere Gulfstreamen ind. Alt virker helt normalt, og Dinesen bliver stående ude på platformen, hvor han snart kan høre jetmotorer i det fjerne.<sup>9</sup>

Inde i tårnet befinder den 31-årige overkonstabel Henrik Kølleskov sig. Han er ansat som lastvognsmekaniker ved Eskadrille 605 på Flyvestation Tórshavn i Mørkedal, og ud over den daglige tjeneste har han også nogle gange opgaver i kørselstjenesten. Det er i denne funktion, han i dag befinder sig i lufthavnen. Henriks opgave er at transportere fru Garde ned til inspektionsskibet *Vædderen* i Sørvágur, efter at Gulfstreamen er landet. Han fordriver ventetiden i tårnet sammen med sin leder, der også er sendt til lufthavnen – han for at fungere som chauffør for forsvarschefen. Henrik har været i lufthavnen flere gange tidligere for at låne en værkstedsgrav til at servicere eskadrillens køretøjer, men det er første gang, han er oppe i tårnet.

Det er en stille dag i lufthavnen, og på trods af lavt skydække og aflyste rute-flyvninger fornemmer Henrik ikke nogen form for anspændthed i tårnet. Tværtimod. Flyvelederne kommunikerer med forsvarschefens fly over radioen, og Henrik kigger ud over Sørvágurfjorden, mens han følger med i meldingerne på radioen. Han betragter det lave skydække, men føler sig som udenforstående overbevist om, at flyvelederne og piloterne følger reglerne, så indflyvningen kan ske sikkert under de aktuelle begrænsninger.<sup>10</sup>

Samtidig er en lokal færing på vej i bil fra Sørvágur til den lille bygd Bøur, der ligger på den nordlige side af Sørvágfsfjørðuren omkring halvvejs ude mod havet. Evan Hilmarsson er formand på en fiskefabrik og bor selv inde i Sørvágur. Hver dag tilbereder hans brors kone mad til en gammel ungkarl, som bor i Bøur, og denne lørdag er Evan på vej ud til den lille bygd i sin gamle mørkeblå Mazda for at aflevere middagen. Han er nået omtrent halvvejs, da han ud gennem forruden først ser en maskine fra Icelandair på vej ind til lufthavnen. Kort efter kommer en anden og mindre maskine, som Evan let genkender som en militærflyver, selv om det er diset med vind og regn, for maskinen flyver under skyerne. Evan bemærker endvidere, at flyet har landingshjulene nede.<sup>11</sup>

En beboer i Bøur bliver også opmærksom på flyet. Fra hendes hus er der udsigt ud over fjorden, og hun sidder i stuen med sin mand, da hun hører usædvanligt højlydt støj fra et fly, som om det er tæt på. Sigbarheden er dårlig, og der er kraftige kastevinde som altid, når vinden kommer fra sydsydvest. Som født og opvokset i Bøur følger kvinden



*Indflyvningen til Vágur Lufthavn fotograferet en smuk forårsdag i 2014. Sørvágssjørduren varierer i bredde fra ca. 500 meter til 1.000 meter og er omgivet af fjelde på nord- og sydsiden. Vágars sydkyst består af lodrette fjeldsider med slugter og fritstående klipper. De højeste fjeldtoppe er ca. 500 meter høje. (F. Poulsen)*

særdeles godt med i flyvning. Normalt lader hun sig ikke forstyrre af flylarm, men da det lyder, som om maskinen speeder op, springer hun hen til vinduet for at se nærmere efter.<sup>12</sup>

Ude på vejen mod Bøur konstaterer Evan Hilmarsson nu også, at noget er galt. Han hører tydeligt flyverens jetmotorer accelerere og ser umiddelbart efter en stor ildsøjle stige til vejrs ovre på den anden side af fjorden ved Selvík. Straks vender Evan sin bil og kører i høj fart tilbage mod Sørvágur.<sup>13</sup> Kvinden i Bøur når slet ikke at få øje på flyet pga. den dårlige sigtbarhed, men sekunder efter, da hun vender hovedet sydover, bemærker hun en eksplosion. Kvindens første tanke er at ringe til politiet og anmelde, hvad hun har set, men hun overbeviser sig selv om, at tårnet i lufthavnen må være klar over, at noget er hændt. I stedet tager hun en kikkert fra vindueskarmen, og gennem dens linser ser hun konturerne af et kæmpebål med ild, røg og eksplosioner ovre på den anden side af fjorden. Fra hendes synsvinkel, næsten 90 grader ret ind på fjeldsiden, synes ilden først at være koncentreret nede ved vandkanten for derefter at bevæge sig oppefter. Hun bemærker en underlig skarp flamme, som hun ikke synes kan beskrives som almindelig ild, men nærmere som brændende magnesium. Det er formentlig aluminiumsdelene af flyets skrog, der brænder.<sup>14</sup>

Det sidste øjenvidne til ulykken er en 31-årig fiskeskipper, som kommer kørende ad vejen vest for Bøur på tidspunktet for styrtet. Han

er ude for at undersøge vejsituationen, idet han har planlagt senere på dagen at sejle en tur med sin båd. Fiskeskipperen vender sin bil på vendepladsen ved dyrehegnet på vejen nordøst for Akranessker, og på vej tilbage mod Sørvágur kan han skimte lysene inde fra lufthavnen, selv om det er så diset, at øen Mykines er skjult.

Vidnet kører nu ind mod Bøur og fortsætter mod Sørvágur. Han er alene i bilen og kører med ca. 50 km/t., da han hører lyden af et fly. Fiskeskipperen læner sig frem i forruden for at se, hvad det er for et. Han kigger op, men registrerer så noget i retning mod Selvík. Fiskeskipperen ser Gulfstreamen i profil i et til to sekunder, før det rammer jorden. Han når ikke at registrere, om det er bunden eller toppen af flyvemaskinen, han ser, ligesom han ikke lægger mærke til vingernes vinkler. Han bemærker heller ikke noget usædvanligt ved flyet i form af støj, røg eller flammer, før det rammer jorden vinkelret på snuden, og der opstår en kraftig eksplosion, der sender vragsstykker i alle retninger. Ud af flammehavet flyver en del af flyet og dets indhold, og fiskeskipperen ser mange stykker af det knuste fly falde i vandet.<sup>15</sup>

Klokken er 12.42.31 lokal tid.

Fra sin position på platformen uden for kontroltårnet har kommandør Jesper Dinesen bemærket flyvelederen synke sammen ved sin konsol inde bag vinduerne. Umiddelbart efter når lyden af et højt brag ude fra fjorden frem til tårnet, og en stor røgsky viser sig på himlen. Lyden fra Gulfstreamens jetmotorer er også trængt ind gennem ruderne i tårnet til Henrik Kølleskov, der bemærkede motorernes omdrejningstal gå kraftigt i vejret, hvorefter han hørte et brag. Ligesom Dinesen ser han nu en stor, sort røgsky stige op fra fjeldet godt tre kilometer fra tårnet, hvilket får ham til at udbryde: ”Fuck, den gik i fjeldet!”<sup>16</sup>

Det står straks klart for kommandør Jesper Dinesen, at forsvarschefens fly er styrtet ned. ”I mine 35 år i forsvaret har jeg aldrig oplevet nogen ulykke, som føles så dramatisk”, udtaler Dinesen til pressen dagen efter den chokerende hændelse og fortsætter: ”[Jeg] havde (...) aldrig i min vildeste fantasi forestillet mig, at det skulle ende med sådan en tragedie.”<sup>17</sup>

Mens tililende kolleger tager sig af indflyvningslederen, og den anden luftkontrollør indstiller al flyvning til og fra Vágar, finder Dinesen hurtigt en telefon. Hans første opkald går til Færøernes Kommando, som han kort orienterer om situationen og beder om at give meldingen videre til Forsvarskommandoen i Vedbæk. Derpå ringer Dinesen til



inspektionsskibet *Vædderen* for også at informere dem om, at forsvarschefens fly er styrtet ned under indflyvningen. Derudover meddeler han til *Vædderen*, at han straks vil komme om bord for at tage med ud til havaristedet. Så løber Dinesen ned til sin bil, hvor chaufføren får besked på at køre så hurtigt som muligt til havnen i Sørvágur.<sup>18</sup>

På *Vædderen* har kommunikationsofficer Nils Westergaard også fået at vide, at Gulfstreamen er styrtet – men ad omveje. Skibets våbengast sad nemlig tilfældigvis i et rum, hvor en VHF-radio var indstillet på den frekvens, som Færøernes Kommando inde i Tórshavn bruger til at kommunikere med inspektionsskibet, og derfor har han som én af de første uden for broen hørt nyheden. Han kommer ud på dækket og henvender sig til Nils Westergaard: ”Den ... den er styrtet ned!” lyder meldingen fra våbengasten.

Westergaard går nu med ind og lytter til samtalen på radioen og når frem til den erkendelse, at det er rigtigt nok, hvad den chokerede våbengast sagde: Gulfstreamen er styrtet. Det forklarer også den kraftige wrooom-lyd, Nils Westergaard hørte ude fra fjorden for få minutter siden. Så ringer han op til broen og afgiver melding, men han undrer sig over næstkommanderendes svar: ”Men er I klar med skansevagten?” Her midt i kaosfasen krydser meldinger og meningsdannelse hinanden i hastigt tempo, og Nils Westergaard løber derfor op på broen for at sikre sig, at beskeden om styrtet er blevet opfanget korrekt.<sup>19</sup>

*Vædderens* næstkommanderende, orlogskaptajn Christian Nørgaard, husker de første sekunder således:

Pludselig forsvandt flyet fra radaren, og få øjeblikke efter kom Nils Westergaard, der havde stået klar med skansevagten, løbende ind på broen og sagde, at Gulfstreamen var styrtet. Jeg husker, at jeg svarede noget i retning af ’Nej, den er bare skudt over’, men umiddelbart efter ringede Jesper Dinesen fra Vágur og bekræftede, at G-III’eren var styrtet. Vi kunne da se røgen fra havaristedet, for vi lå kun cirka en kilometer derfra. S.E. Madsen og jeg kiggede kort på hinanden, i fælles stiltiende forståelse af, at dette ville blive en helt anden dag end planlagt, og gik så i gang med det, der nu skulle gøres.<sup>20</sup>

Nils Westergaard husker, at der er meget, meget stille på broen i disse sekunder, og at især chefen lige har brug for at sunde sig et øjeblik. Både han og næstkommanderende har nære personlige relationer til

ombordværende på flyet.<sup>21</sup> Efter at have trukket vejret giver chefen ordre til manøvrerulle, hvilket betyder, at *Vædderens* besætning gør klar til at lægge fra land. Derudover beslutter han at sende en af inspektionsskibets to hurtige gummibåde (såkaldte Rigid Hull Inflatable Boat eller RHIB) i forvejen ud til ulykkesstedet sammen med helikopteren.

Kaptajnløjtnant Michael Aarup Kristensen opholdt sig også i brovingen på *Vædderen*, da han bemærkede et lille brag som fra et kanonslag ude fra fjorden. Den korte lyd af en eksplosion forbandt han ikke umiddelbart med forsvarschefens fly, før han kort efter hørte, at tårnet i Vågar over radioen meddelte, at Gulfstreamen var styrtet. Hans umiddelbare opfattelse af meldingen var dog, at flyet var gået ned på vandet, altså nødlandet i Sørvågsfjorden, selv om det burde være en umulighed i det dårlige vejr. Michael Aarup Kristensen, som jo var overtallig på *Vædderen* og derfor ikke havde nogen formelle opgaver i en krisesituation, henvendte nu sig til skibschef S.E. Madsen og sagde: ”Jeg er her. Brug mig, som I bedst kan.”<sup>22</sup>

Efter en hurtig rådslagning i brovingen vælger skibschefen og næstkommanderende at følge Michael Aarup Kristensens opfordring og udpeger den overtallige våbenofficer til indsatsleder. Med sig i gummibåden får kaptajnløjtnanten inspektionsskibets sanitetsbefalingsmand, og så snart de og gummibådens to mand store besætning er kommet i et par fartøjsdragter, afgår de klokken 12.57 mod havaristedet med høj fart.<sup>23</sup> Gummibåden lå allerede i vandet, da radiomeldingen om ulykken blev modtaget, og det er derfor ikke nødvendigt at bruge tid på at sætte den. Det skal inspektionsskibets anden gummibåd imidlertid, og den kommer derfor først af sted klokken 13.05. Syv minutter senere er også inspektionsskibet klar til at afgå fra Sørvågur.

Skibslæge Liv Kristina Jensen befandt sig ligesom Nils Westergaard på *Vædderens* dæk iklædt paradeuniform, da hun hørte et brag og pludselig gennem tågen så røg vælte op fra bagsiden af fjeldet på Sørvågsfjordenens venstre side godt 1.500 meter fra havnen. Meldingen om, at flyet er styrtet, præjedes i hendes erindring hurtigt ud over skibets højtaleranlæg, og øjeblikkeligt begyndte besætningsmedlemmerne at finde deres roller i kriseorganisationen. Liv selv løb straks ned for at klæde om til flyveuniform, så hun var klar til at tage af sted med inspektionsskibets Lynx-helikopter. Hun nåede ikke at modtage nogen

form for briefing, men tænkte blot ved sig selv, at ”enten må de være kommet slemt til skade, eller også har de slet ikke overlevet”.<sup>24</sup>

Samtidig blev inspektionsskibets lille hospital gjort klar til at tage imod sårede. På dette tidspunkt var man om bord på *Vædderen* ikke klar over, hvor mange personer der var om bord i forsvarschefens fly, eller hvordan deres tilstand var efter styrtet, så man var nødt til at forberede sig på alle tænkelige scenarier. Efter hurtigt at have iklædt sig sin overlevelsesdragt og med sin orange lægetaske i hånden skynder Liv sig nu mod agterdækket, hvor helikopteren er ved at blive gjort klar til hurtig afgang.<sup>25</sup>

På inspektionsskibets bro hørte helikopterpiloten JER også kommunikationen mellem tårnet i lufthavnen og Gulfstreamen, hvor den færøske pilot og hans far talte sammen. Men pludselig skiftede tonen: ”Det næste, jeg hørte, var den kvindelige flyveleder, der sagde ’Den er styrtet ned!’ Det tog lidt tid, inden jeg forstod, hvad der skete, men vi fik snart konfirmeret, at Gulfstreamen var styrtet ned vest for Vågar.”<sup>26</sup>

Straks beskeden var bekræftet, løb JER ned på agterdækket og fik helikopteren klargjort til flyvning efter en hurtig samtale med skibschef S.E. Madsen. JER husker, at chefen reagerede professionelt, som var det enhver anden opgave, der skulle løses – bortset fra at han var helt hvid i ansigtet. Sin egen reaktion erindrer JER som handlekraftig, men hele tiden tvivlende på ægtheden af styrtet: ”Jeg spurgte mig selv og sagde vist også til min besætning i helikopteren: ’Hvorfor laver de en sådan øvelse lige i dag?’”<sup>27</sup>

Ifølge næstkommanderende Christian Nørgaard skete meget om bord på *Vædderen* i de første minutter efter den alarmerende radiomelding på besætningens eget initiativ. På agterdækket gjorde helikopterbesætningen selv klar til at lette, men i deres hastværk for at komme i luften fulgte de ikke de normale procedurer. Helikopteren blev klargjort så hurtigt, at da den letter, må Nørgaard, i funktionen som Flight Deck Officer, beordre den ned igen, fordi besætningen har glemmt at frakoble det strømkabel, som forbinder helikopteren med skibet.<sup>28</sup> Helikopterpiloten JER husker samstemmende: ”Midt i kaosset fik besætningen helikopteren på vingerne med den kvindelige skibslæge om bord, fire personer i alt. Skibet lagde fra kaj stort set samtidigt, og alle normale procedurer var mere eller mindre tilsidesat.”<sup>29</sup>

Umiddelbart efter at Lynxen er lettet, går *Vædderen* tilbage til kajen i Sørvågur, idet kommandør Dinesen nu er ankommet fra lufthavnen. Dinesen bliver i hast taget om bord, hvorefter inspektionsskibet med

højeste tilrådelige fart atter sætter kurs mod havaristedet, der ligger godt halvanden kilometer ude i fjorden. Undervejs giver kommandørkaptajn S.E. Madsen ordre til at afsende et signal til *Vædderens* søsterskib *Thetis*, som ligger cirka 20 sømil sydvest for Mykines i færd med at foretage geologiske undersøgelser af havbunden.<sup>30</sup> Undersøgelserne foregår ved hjælp af et over tre kilometer langt kabel, som bliver trukket efter skibet. Når kablet er i vandet, er *Thetis*' topfart begrænset til fem knob. Blot to minutter efter modtagelsen af signalet fra *Vædderen* giver chefen for *Thetis*, kommandørkaptajn Herluf Rasmussen, ordre til at nødbjærge kablet, så *Thetis* hurtigst muligt kan sejle til Sørvágur. Det er dog en proces, som minimum tager et par timer, og først ved aftenstid er *Thetis* fremme ved Sørvágur.<sup>31</sup>

*Thetis* er, ligesom søsterskibet *Vædderen*, også udstyret med en Lynx-helikopter. Denne befinder sig imidlertid i dag i Tórshavn, da den har overtaget opgaven med at stå til rådighed for redningsberedskabet på Færøerne fra *Vædderens* Lynx, som jo er udset til at flyve forsvarschefen til Tórshavn efter besøget om bord. Kløkken 13.00 står *Thetis*' Lynx således i den færøske hovedstad, hvor den efter planen skal flyve en patient fra byens sygehus til lufthavnen. Ambulancen med patienten dukker imidlertid ikke op som planlagt, og for at fordrive ventetiden kontakter Lynxens pilot, Jesper B. Madsen med pilotnavnet BEM, kontrollårnet i Vágur for at høre, om der er noget nyt. Herfra modtager han en kort besked om, at forsvarschefens fly har været involveret i en ulykke, og at de hurtigst muligt skal komme og hjælpe. Besætningen starter straks Lynxen op og letter med kurs mod Vágur.<sup>32</sup>

For *Thetis*' helikopter tager flyvningen fra Tórshavn til Vágur cirka 15 minutter. Undervejs bemærker BEM, at der er helt tavst på radioen fra kontrollårnet i lufthavnen. Det er ikke normalt, og tanker om, at dette måske alligevel er værre end først antaget, har bundfældet sig i ham, inden *Thetis*' Lynx når så langt ind i fjorden, at de tunge røgskyer fra havaristedet bliver synlige. BEM vælger derfor ikke at lande i lufthavnen, men flyver i stedet direkte mod stedet, hvorfra røgen stiger op.<sup>33</sup> Da *Thetis*' Lynx ankommer til havaristedet, er *Vædderens* helikopter allerede nået frem. JER fortæller:

Flyvetiden til havaristedet var blot få minutter, og jeg landede på klippesiden og satte lægen ned på jorden. Det var tydeligt, at der ikke var meget for en læge at gøre, og vi forstod, at det virkelig var sket: Flyet var styrtet ned... ”<sup>34</sup>



Vædderens *Lynx* over nedstyrtningstedet. Billedet er taget fra Vædderen cirka 30 minutter efter styrtet, hvor der stadig var brand i den centrale del af vraket. De blå flydespærringer i billedets højre side er laksefarne, der indledningsvis gav en række udfordringer, mht. hvor Vædderen kunne ankre op. (JER)

Terrænet ved havaristedet tillader ikke de to *Lynx*-helikoptere at lande – i virkeligheden hoistede JER lægen ned på fjeldsiden. *Thetis'* helikopter har ikke ekstra personel om bord og kan derfor ikke umiddelbart bistå med redningsaktionen. Det besluttes derfor, at begge helikoptere skal flyve ind og lande på Vágar og her afvente nye ordrer. Inden BEM forlader havaristedet, flyver han imidlertid ud midt i fjorden og tager her sin helikopter op i den højde, hvor Gulfstreamen befandt sig under indflyvningen. BEM oplyser efterfølgende til Havarikommissionen, at han her konstaterede vindstød på over 35 knob fra stort set alle retninger. Det er den kraftigste turbulens, han nogensinde har oplevet. Han tager hurtigt *Lynx*en retur til en flyvehøjde på cirka 100 fod (godt og vel 30 meter), hvilket er normalt i de færøske vindforhold, og flyver ind til Vágar Lufthavn.<sup>35</sup>

Oppe i lufthavnens kontroltårn var overkonstabel Henrik Kølleskov fra første øjeblik ikke et sekund i tvivl om, at en frygtelig ulykke var hændt, da han så røgsøjlen stige op bag fjeldet. Den kvindelige flyveleder iværksatte omgående lufthavnens katastrofeberedskab og alar-





*Resterne af flyet var spredt ud over et 17.000 m<sup>2</sup> stort område på fjeldsiden. (Færøernes Politi)*

merede politiet. Henrik følte sig samtidig helt sikker på, at indflyvningslederens søn var omkommet, mens faren sad og talte med ham på radioen. Henrik ved af erfaring, at han er god til at holde hovedet koldt i pressede situationer, og denne evne udnyttede han til resolut at hjælpe manden ned i det ventende køretøj og køre ham hen til et familiemedlem.<sup>36</sup>

Derefter valgte Henrik Kølleskov på eget initiativ at køre ned til havnen i Sørvágur, hvor han stillede bilen så langt ude mod fjorden som muligt. Derfra løber han ad en sti fra havnekajen ud i området, hvor ulykken er sket, selv om han ingen idé har om, hvor langt der er. Da han når frem til havaristedet, hænger helikopteren fra inspektionsskibet over de brændende vragester, og lægen er netop blevet sat ned. De hilser hurtigt på hinanden, men har derudover ingen formel kommunikation.

Henrik ser sig omkring på havaristedet. Der er sår i landskabet, ting og sager ligger og flyder, og han går lidt rundt for at danne sig et indtryk af, hvad der er sket. Tydeligvis er der ikke noget at gøre for flyets besætning og passagerer, og Henrik sørger for ikke at røre ved noget, for han ved, at en havarikommission skal til for at undersøge, hvad der er sket.<sup>37</sup>

Ud over lægen hoistede JER også en 21-årig gast ned på havaristedet. Klippeskrænten er stejl, fyldt med klippefremspring og beklædt med vådt græs, og terrænet giver problemer. Ved afgang fra *Vædderen* troede man stadig, at forsvarschefens fly måske var gået ned på vandet i fjorden, og gæsten er derfor iklædt dykkerdragt, så han hurtigt kan komme i vandet og redde eventuelt overlevende op. Der var ikke tid til at skifte tøj, hvorfor han stadig er iklædt sin paradeuniform under dykkerdragten. Gæsten tager sine svømmefødder af, men dragten er udstyret med fødder af glat gummi. Skrænten er meget stejl, og det er vanskeligt at stå fast, især for redderen, mens Liv har lidt bedre fodfæste med sine flystøvler. Sammen begiver de sig langsomt og forsigtigt ned mod den centrale del af havaristedet.<sup>38</sup>

Her møder Liv Kristina Jensen og gæsten kort efter Michael Aarup Kristensen og sanitetsmanden fra *Vædderen*, som er ankommet med den første af inspektionsskibets gummibåde. Sammen går de nu i gang med at danne sig et overblik, selv om det er vanskeligt. Vragrester er spredt ud over et 17.000 m<sup>2</sup> stort område på fjeldsiden, og det brænder flere steder fra de større dele af flyet. Liv er ikke det mindste i tvivl om, at ingen kan have overlevet havariet. Selv om hun er læge, er der intet, hun kan gøre ud over sammen med indsatslederen fra gummibåden at rekvirere ligposer over radioen.<sup>39</sup>

Baseret på de første rapporter fra fjeldsiden står det klart, at der ikke er nogen overlevende fra styrtet, og ved 13.30-tiden lokal tid giver kommandørkaptajn S.E. Madsen derfor ordre til at sende et Z-signal hjem til Søværnets Operative Kommando i Aarhus. Z betegner den højeste grad af vigtighed, som man kan give et signal. Det er kommunikationsofficer Nils Westergaard, der sammen med *Vædderens* operationsofficer forfatter det kortfattede signal, der lyder:

Danish Airforce G-III halenummer 330 er styrtet under indflyvning til Vågar lufthavn på Færøerne med forsvarschefen om bord. Der er ingen overlevende.<sup>40</sup>