

UNDERSØKELSESKOMMISJONEN ETTER UTVIK SENIORS FORLIS

Postboks 8005 Dep, 0030 Oslo
Tlf.: 22 24 54 50 Telefaks 22 24 27 22
Formann Brit Ankill tlf.: 75 52 40 66
Sekretær Matias Nissen-Meyer tlf.: 22 24 54 50

Meteorologisk Institutt, Vervarslinga på Vestlandet
v/ Karen H. Doublet
Allegaten 70
5007 Bergen

Bodø den 28.07.2003

VÆRFORHOLDENE PÅ YTTERSIDEN AV SENJA 17. FEBRUAR 1978

Det vises til Deres rapport oversendt undersøkelseskommissjonen ved brev av 20.06.03.

Etter en gjennomgang av rapporten, finner kommissjonen behov for nærmere konkretisering av en del av de konklusjoner og de avveininger som er foretatt.

Ad vindforhold ved havaristedet

Av rapporten fremgår at det bl.a. er benyttet opplysninger fra vitneutsagnene om værforholdene, hvor posisjonen med klokkeslett til vitneutsagnene er tatt ut fra kartet til Marintek.

Mht de de klokkeslett som er angitt på kart fra Marintek skal bemerkes at disse i flere tilfelle er høyst omtrentlige, noe som også forutsettes å ha blitt lagt til grunn i rapporten, under henvisning til de vitneutsagn som er oversendt sammen med mandatet. Videre beklages at det for "Nordfangst" vedkommende ved en feil i kartet er ført kl. 19.00, ikke kl. 22.00. Dette tidspunkt fremkommer likevel i avhør, oversendt som vedlegg til mandatet.

I rapporten er redegjort for vindforhold ved havaristedet. Herfra siteres fra rapportens konklusjon;

”Ut fra disse opplysningene mener vi det med stor sannsynlighet blåste full storm i området ved havaristedet kl 2140. Det er også stor sannsynlighet for at stormen har nådd området minst 30 minutter før. Vindretningen har vært omkring nord (nordnordvest som dreide nordnordaust). Det er en mulighet for at vindhastigheten kan ha vært oppe i sterk storm en periode. Det blåste nordnordaust full storm frem til mellom kl 23 og kl 24, og videre liten storm til mellom kl 03 og kl 04, nordlig sterk kuling til mellom kl 04 og 05, før vinden minket til frisk bris til ca kl 06.”

Av begrunnelsen for konklusjonen siteres;

”Vitnet fra M/S Strandby meldte at Utvik Senior i en samtale litt før kl 21 hadde opplyst at de hadde stiv kuling og ingen problemer. Senjaland lenger vest hadde ved samme tidspunkt sterk kuling, mens Stig Magne i en posisjon mellom disse litt lenger nord meldte om sterk kuling kl 2020. Nordfangst lenger sørvest meldte om nordvest stiv til sterk kuling kl 2110. Sula litt lenger sør nordvest liten storm kl 2115. Dette indikerer at vinden økte fra kl 21 og utover. Kl 2145 måtte Stig Magne i en posisjon sørvest for havaristedet redusere farten og bakke på været. Nordaust for havaristedet meldte K/V Heimdal kl 19 at vinden økte til liten til full storm, og M/T Rigg ved utløpet av Balsfjorden kl 1930 om nordvest storm.”

Kommisjonens merknader:

Av rapporten synes å fremgå at det i perioden fra kl. 21.10 og sannsynligvis tidligere frem til kl 2140, med stor sannsynlighet blåste full storm i området ved det sted motoren ble funnet. Videre at vindretningen i denne perioden har vært omkring nord (nordnordvest som dreide nordnordaust) samt at vindhastigheten kan ha vært oppe i sterk storm i denne perioden.

1. Rapportens figur 4 viser oversikt over vær-situasjonen kl 22 fredag 17/2-1978. Lavtrykket er opplyst å ligge like vest for Tromsø og nordnordaust for Senja, hvor trykket i senteret er ca 983 hPa. I figuren er inntegnet isobarer og retningen på disse kl. 22.00. Disse er håndtegnet, noe som selvsagt vil kunne medføre unøyaktigheter. Av de inntegnede isobarene i figuren synes det likevel for kommisjonen som om at vindretningen på det sted motoren er funnet kl. 22.00 var nordvest - nordnordvest. Videre er det i tabellen over drivgods operert med 320 grader kl. 22.00 – dvs. nordvest. Det bes opplyst om denne forståelse av rapporten er korrekt.
2. I begrunnelsen for rapportens konklusjoner er bl.a vist til at Nordfangst lenger sørvest meldte om nordvest stiv til sterk kuling kl 2110. Kommisjonen vil herunder vise til at Nordfangst kl. 21.10 befant seg i Salta (ca posisjon 69 43 N og 15 56 E), jfr avhør av 11.09.02 av Karl Henrik Utvik. Dette er vest – nordvest, ca 25 nm fra det stedet der motoren er funnet – ikke sørvest slik rapporten synes å forutsette. ” Av avhøret fremgår at fartøyet forlot Salta ca kl. 22.00 med kurs for Månesodden på vei mot Gryllefjord, hvor de ankom ca kl. 00.30.

Utvik har videre i avhøret forklart: ”På slutten av draginga på Salta ca kl 2100 – 2130, dreide vinden fra nordvest mot nord og økte i styrke.” ; ”Da Nordfangst passerte Månesodden dreide vinden over til nord-nordøst med liten storm og tett snøkov.”

Utvik har i avhøret forøvrig forklart: ”På vei mot Gryllefjord var det sterk kuling. Da ”Nordfangst” passerte Månesodden dreide vinden over til nord-nordøst, med liten eller full storm og tett snøkov.”

Utvik har tidligere i kommisjonsavhør av 16.03.78 forklart; ”Før kl 21 til kl. 24 var vindretningen fra nordvest til nord og kl 24.00 var det nordavind”.

3. Svein Roger, som gikk strekningen Stordjupta til Gryllefjord, ca kl 1800-2130 har v/vitnet Sigmund Fredriksen i kommisjonsavhør av 10.09.02 forklart: ”På vei mot land var det liten kuling som økte på til stiv kuling..... ”. Etter at han kom hjem, ca kl 2230, dreide vinden til nord-nordøst storm”. Vitnet Arvid Pettersen har i kommisjonsavhør av 10.09.02 forklart: ”På vei mot land var det liten til stiv kuling og tett snøkov.” Vitnet Karl Johan Mikalsen har i kommisjonsavhør av 10.09.02 forklart: ”På vei mot land var det ikke noe spesielt dårlig vær. Vitnet anslår en bølgehøyde på 3-4 meter og liten til stiv kuling.”
4. Fra politiavhør av Edmund Strøm (Stig Magne) av 14.04.78 siteres; ”Kl. 2145 var vitnet 8 nm av Månesodden. Været var nå så dårlig at han måtte redusere farten, og bare bakke oppover mot Månesodden. På grunn av at vitnet hadde vinden omtrent rett bak” . I forklaring for kommisjonen 11.09.02 har han forklart at da de kom til Vesterkanten, kom det et brott som fylte dekket og knuste binga. Etter dette reduserte de farten til 4-5 knop, og satte kursen mot Månesodden.
5. Av kapitlet ”Beregning av drivbane for vrakgods” synes å være lagt til grunn en beregning av vindstyrken til 45 knop – dvs liten storm – i tidsrommet kl. 21.40 – 22.00.
6. Av begrunnelsen fremgår videre at Rigg kl. 19.30 meldte om nordvest storm ved utløpet av Baltsfjorden på Nord-Senja.

Det bes opplyst om det er undersøkt om det i dette område - og eventuelle øvrige områder som er vektlagt ved konklusjonen - kan oppstå lokale vær/vindforhold, og om dette er iaktatt og vurdert i rapporten.

7. Ved en sammenligning mellom denne rapporten og tidligere rapport er det lagt til grunn at lavtrykket og det sterke vindfeltet flytter seg litt forttere enn det som var sagt i den første rapporten.

Denne konklusjon bes nærmere begrunnet.

8. I følge rapport "The polar low near the Norwegian coast". Technical report no 55. 1981. av Kari Wilhelmsen, synes det som at posisjonen til lavtrykket var på nordsiden av Senja kl. 2100, mens det i Deres rapport er opplyst til vest av Tromsø og nordnordøst for Senja kl 2200.

Er det mulig å redegjøre nærmere for bakgrunnen for denne divergens?

Av rapporten fremgår at vitneutsagnene er funnet nokså samstemte og passer godt med observasjonene fra stasjoner. Det bes opplyst om de vitneavhør som er vist til ovenfor er iaktatt ved konklusjonen, både mht opplysninger om tidspunkt, vindstyrke og vindretning. For så vidt gjelder Stig Magne bes om en konkret presisering av begrepet "bakke på været", og hvordan dette er vektlagt i rapporten.

Det bes videre redegjort for om det på noe punkt finnes å være motstridende opplysninger mellom observasjoner og vitneutsagn, samt hvilke avveininger som er i tilfelle foretatt i tilknytning til den samlede vurderingen som er lagt til grunn for konklusjonen. For øvrig bes om at det gis en nærmere presisering og begrunnelse for begrepet "stor sannsynlighet" – som er benyttet.

På denne bakgrunn ber kommisjonen opplyst om det er mulig å si noe om usikkerheten knyttet til posisjons- og tidsangivelse av det polare lavtrykket.

Under henvisning til ovenstående bes om en nærmere presisering og begrunnelse for konklusjonen. Kommisjonen finner bl.a angivelsen i tabellen på 45 knop vindhastighet (liten storm) kl. 22.00 vanskelig forenlig med konklusjonen, hvorav fremgår at det kl. 21.40 hadde blåst full til sterk storm i minst 30 minutter (48 – 63 knop). Det bes om nærmere kommentarer til dette.

Videre bes opplyst om vindstyrken i et lavtrykk vil variere eller være konstant, avhengig av om man befinner seg i en posisjon hvor vinden kommer fra øst, nord eller nordvest fra lavtrykket. Dersom det skulle være variasjoner bes opplyst hvilken vindstyrke man kan påregning i de forskjellige posisjoner. Det bes samtidig opplyst hvilken vindstyrke og vindutvikling som kan påregnes fra sentrum i et lavtrykk og utover.

Kommisjonen ber også om at det redegjøres nærmere for de meteorologiske beregninger for hvordan det polare lavtrykket har forflyttet seg mellom kl. 1900-2200 time for time og usikkerheten i disse beregninger.

Temperatur og ising

I rapporten side 6, 2 avsnitt, sitat; "Ising kan ha påvirket stabiliteten til båten". Kommisjonen viser til at spørsmålet om ising vil kunne påvirke båtens stabilitet vil avhenge av båtens konstruksjon, lasttilstand m.v. Herunder vil isens tykkelse ha betydning. Av tabell nr. 6 synes ising under de rådende værforhold i løpet av 24 timer å utgjøre maksimalt 15 cm. Det bes opplyst om denne antagelse er korrekt.

Videre, sitat; ”Båten kan ha fått vinden fra siden”. Fartøyets kurs og ca. posisjoner/tidspunkt er angitt i det oversendte kartet. Kommisjonen ber derfor om at vindretningen i forhold til kurslinjen angis for de angjeldende tidspunkter, enten visuelt eller i grader.

Bølgeførhold

I rapporten side 5, 2 avsnitt, brukes begrepene signifikant bølgehøyde og nullkrysningsperiode. Kommisjonen ber om at disse begrepene defineres.

Det bes videre redegjort for i hvilken grad endring i vindretning og vindstyrke vil kunne ha betydning for bølgehøyden.

Beregning av drivbane for vrakgods.

Fra rapporten side 6, nest siste avsnitt, siteres; ”2. Havaristed: Videre antar vi at vrakdelen har begynt å drive i punkt 69:36.68N, 17:13.51E ut i fra de beskrivelser vi har fått av området og funnet av hovedmotorer. Videre har vi fått oppgitt at havariet skjedde kl. 2140”.

Kommisjonen vil bemerke at den korrekte posisjonsangivelsen der hovedmotoren ble lokalisert, er 69:36.16N og 17:14.66E. Avstanden mellom den korrekte posisjonen og den som er benyttet er 0,66 nm eller 1222 m, jfr vedlagte kart.

Rapporten opererer videre med et angitt havaritidspunkt; kl. 2140. Havaritidspunkt er ikke opplyst fra kommisjonens side og kommisjonen har ikke tatt endelig stilling til tidspunktet. Havaristed er heller ikke endelig fastsatt. Siste kjente kontakt med Utvik Senior er opplyst til kl. 21.10. Tidspunktet 2140 som er nedtegnet på stedet der motoren er funnet, er en skjønnsmessig tidsangivelse, som har blitt benyttet i tilknytning til løse hastighetsberegninger fra kommisjonens side. Det beklages at tidsangivelsen ikke var fjernet fra kartet før oversendelse, slik at misforståelser kunne unngås. Kommisjonen finner det herunder klart at både sannsynlig havaritidspunkt og sannsynlig havaristed vil måtte vurderes opp de beregninger av værforhold og drivbaner det er reist spørsmål om.

Rapporten konkluderer med at det er realistisk å tro at vrakdelene kan ha drevet fra det antatte havaristedet kl 21:40 LT 17. februar og endt opp i området nordvest for Ertensøya (den store vrakdelen) og sør og vest for Bergsøyan (flis og lanternekasse) i løpet av 13-14 timer (kl 11 LT 18. februar). Det fremgår at drivhastighet og –retning på den observerte vrakdelen stemmer godt med vindforholdene. Videre at den beregnede drivhastigheten er noe høyere enn observert posisjon om formiddagen den 18. feb skulle tilsi.

Det bes vurdert om endring av posisjon har innvirkning på beregning av drivbane og eventuelt hvilken betydning. Av figur 1 fremgår ”22 45 320 1.13 160 69°35.6’N, 017°14.6’E”. Kommisjonen oppfatter det som om dette refererer seg til en beregnet vindstyrke på 45 knop (liten storm), fra kl. 21.40 – 22.00 samt en vindretning på 160 grader for samme periode. Det bes opplyst om en slik forståelse er korrekt. Videre bes opplyst om et tidligere (fra kl. 21.10) eller senere tidspunkt for avdrift vil kunne ha

betydning for driftshastigheten ut fra de rådende vindforhold – herunder seneste sannsynlige tidspunkt som vil kunne legges til grunn.

Da det for tiden er ferieavvikling, har kommisjonen forståelse for at det kan ta noen tid å få svar på denne forespørsel. Det bes likevel om at uttalelse avgis så snart som mulig. Dersom slik uttalelse skulle påføre kommisjonen ytterligere utgifter, må dette opplyses umiddelbart.

Det anmodes om at det tas kontakt med kommisjonen dersom noe skulle være uklart.

Med vennlig hilsen

Brit Ankill