



Mindst 279 mennesker omkom i torsdagens flystyrt, herunder 241 ud af 242 passagerer på Boeing 787-flyet fra Air India.
Foto: Rajat Gupta/EPA/Ritzau Scanpix

det få timer forinden var blevet tanket i Surabaya i Indonesien med brændstof indeholdende små mængder saltvand.

3. Fuglekollision

Ahmedabad er blandt piloter berygtet for større fugleflokke nær lufthavnen. Katastrofen kan imidlertid kun forklares med fuglekollision, hvis begge flyets motorer blev ramt af større fugle og derefter satte ud. Store to-motors fly som Boeing 787 bør kunne lette med kraften fra kun én motor, og ifølge indiske medier anser efterforskere af ulykken ikke fuglekollision som særlig sandsynlig.

4. Kæmpe pilotfejl

Det burde ikke kunne ske. Men det er ikke fuldstændig utænkeligt, at medpiloten begik en fatal fejl. Kort efter at et passagerfly er lettet, er det standardprocedure for luftkaptajnen at råbe »Gear up«. Det indebærer, at medpiloten skal hive i håndtaget til landingshjulene, så de forsvinder op i flyskroget.

Men måske kom medpiloten i et øjeblik forvirring til i stedet at hive i håndtaget til vingernes såkaldte flaps. Disse flaps skal være ude under takeoff for at øge flyets bæreevne. Samtidig øger udslåede landingshjul luftmodstanden, og det kan tilsammen have vist sig fatalt. Det er imidlertid vanskeligt at se på gryede videotagelser af flyets sidste sekunder, om flapsene var ude eller ej.

Ifølge blandt andet nyhedsbureauet Reuters har havari eksperter i Indien især fokus på flaps og landingsgear.

5. Dobbelt motorfejl

Den erfarne pilot og YouTuber Steve Scheibner hæfter sig ved en videotagelse af flyet, der indikerer, at flyets såkaldte RAT var slået ud. RAT eller *Ram Air Turbine* er en nødforordning, der automatisk folder sig ud, hvis et fly mister kraft på alle motorer samt på hydrauliske og elektriske systemer. Den fungerer som en mindre vindturbin, der i en nødsituation producerer energi, så de mest vitale flysystemer stadig kan være funktionsdygtige.

Steve Scheibner mener tilmed, at man kan høre vindturbinens distinkte summen på videoens lydside. Yderligere vurderer han, at den overlevende passagers beskrivelse af blikende lys og en høj lyd umiddelbart før styrtet, passer med, at RAT foldede sig ud.

Har han ret i disse antagelser, peger det i retning af dobbelt motorfejl eller af en dybt alvorlig elektrisk fejl på det store Boeing-fly.

Imens graver redningsfolk sig gennem ruinhobene uden for Ahmedbads internationale lufthavn i håb om at finde rester eller bare brugbar DNA, der kan identificere de omkomne.

Midt i den dybe tragedie er der dog en enkelt uhyre lettet person.

Bhoomi Chauhan, en indisk studerende i Storbritannien, blev i torsdags stærkt forsinket af trafikpropper på vej i en taxa til lufthavnen i Ahmedabad. Da hun frustreret og godt stresset nåede frem mindre end en time før afgang, nægtede Air India hende adgang, og hun missede flyet til London.

»Det er et totalt mirakel for mig,« siger hun til BBC.

LÆS OGSÅ BUSINESS SIDE 6

Mens dødstallet stiger: Her er fem mulige årsager til flystyrtet i Indien

Spørgsmålene hober sig op, efter at Air India Flight 171 styrtede ned, hvorved verdens værste flykatastrofe i ti år var en kendsgerning. Hvorfor fik flykæmpen mindre end 40 sekunder i luften, og hvad var den høje lyd? Vi fremlægger fem mulige scenarier.



Lars Henrik Aagaard
lhaa@berlingske.dk

Mens Indien slikker sårene efter verdens værste flyulykke i ti år, breder det altoverskyggende spørgsmål sig:

Hvordan i alverden kunne en bare 11 år gammel Boeing 787 Dreamliner styrtede ned mindre end 40 sekunder efter, det var lettet fra lufthavnen i millionbyen Ahmedabad - hvorved mindst 279 mennesker mistede livet?

Flyeksperter verden over klør sig i håret, men flere skræmmende hypoteser har fået ekstra medvind i de seneste dage.

Lad os først se på de urokelige facts:

Der var 242 mennesker ombord på Air India Flight 171, da det torsdag kl. 13.38 lokal tid lettet fra Ahmedabad med kurs mod Londons Gatwick-lufthavn. 230 var passagerer, 12 var besætningsmedlemmer.

I cockpittet sad den 55-årige luftkaptajn Sumeet Sabharwal med 8.200 flytimer bag sig. Ved hans side sad medpiloten, 32-årige Clive Kunder med 1.100 timers erfaring i de højere luftlag.

Flyet brugte praktisk taget hele den 3.505 meter lange startbane på at komme i luften, skriver det store flyinformationssite Flightradar24 på X.

Flyet steg langsomt, indtil det nåede en maksimal højde på et par hundrede meter. Derefter begyndte det - stadig med landingshjulene udfoldet - at falde, og bare 30-35 sekunder efter takeoff styrtede det ned i et beboelsesområde halvanden kilometer fra startbanens slutning.

Kort forinden råbte kaptajnen ifølge flere kilder ind i mikrofonen: »Mayday, mayday, mayday. Ingen kraft. Styrtet ned.« Dette er dog ikke officielt bekræftet.

Dus invis blev dræbt på jorden i en ildkugle, der opnåede temperaturer på helt op til 1.500 grader. Samtlige mennesker på flyet omkom - på nær én.

På mirakuløs vis overlevede den 40-årige indiskfødt brite Vishwash Kumar Ramesh, der sad i sæde 11A - det vil sige i flyets forende ved en nødudgang. Blødende, forslået og omtumlet lykkedes det ham på en eller anden måde at komme ud gennem denne nødudgang.

Hans udsagn fra sin hospitalsseng i Ahmedabad til indiske medier har påkaldt sig stor interesse. Om de skæbnsvangre sekunder før selve styrtet har han således sagt:

»30 sekunder efter takeoff var der en høj lyd.« Han nævner også, at grønne og hvide lys i kabinen begyndte at blinke.

Men hvorfor faldt Dreamlinereren til jorden som en sten? Der har aldrig før i historien været en fatal ulykke med den nævnte flytype.

Der kommer til at gå måneder, før det definitive puslespil er lagt - især med hjælp fra flyets to sorte bokse, der indeholder vital information om flyets tilstand og om ordene i cockpittet i sekunderne op til katastrofen. Begge bokse er fundet.

Alligevel er det muligt at fremlægge en række mulige scenarier, der alle har været nævnt i indiske og internationale medier, herunder Reuters, BBC, The Times of India og The Economic Times.

1. For tungt lastet

Temperaturen nærmede sig 40 grader, da Air India Flight 171 forlod gaten. Høje temperaturer reducerer luftens tæthed, hvorfor der skal mere saft og kraft til at lette. Hvis et fly samtidig er meget tungt lastet, kan det få problemer med at opnå tilstrækkelig løftekraft.

Den kendsgerning, at flyet måtte bruge næsten hele landingsbanen på at komme i luften, øger i princippet mistanken om, at høj vægt kan have spille ind.

2. Kontamineret brændstof

Hvis flybrændstoffet var forurenset, kan det have reduceret motorkraften. Uden sammenligning i øvrigt måtte en Airbus A330 fra Cathay Pacific i 2010 nødlande i Hongkong med alvorlige motorfejl. Forklaringen var, at