

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFFTART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55

BUL 18/97

Telefax: 67 12 53 33

Avgitt: 29. juli 1997

Luftfartøy

-type og reg.: DeHavilland INC DHC 8 - 103, LN-WIB

-fabr. år: 1993

Radiokallesignal: WF 820

Dato og tidspunkt: 2. mai 1997, kl. 0611

Hendelsessted: Stokmarknes lufthavn Skagen

Type hendelse: Luftfartshendelse, feil oppgitt QNH

Type flyging: Ervervsmessig ruteflyging

Værforhold: Vind fra øst 4 kt. Sikt mer enn 10 km. Regn. Overskyet 2 500 ft.
Temperatur og doggpunkt 3°. QNH 986 (oppgitt som 1006) hPa

Flygeforhold: IMC

Reiseplan: IFR

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Ingen

Andre skader: Ingen

Fartøysjefen

-alder: 50 år

-sertifikat: ATPL

-flygererfaring: Ca. 14 000 timer

Informasjonskilder: Rapporter fra Bodø ATCC, rapport fra AFIS Stokmarksnes lufthavn Skagen, fartøysjefens rapport og egne undersøkelser.

Alle tidsangivelser i denne bulletin er lokal tid (UTC + 2 timer), hvis ikke annet er angitt.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

WIF 820 skulle utføre en VOR/DME -011 nedstigning til Stokmarknes lufthavn Skagen. Før nedstigningen ble Skagen QNH oppgitt av Bodø ATCC til å være 1006 hPa. I tråd med bestemmelsene i BSL G 1-2, pkt 12.3 skal et luftfartøy som forlater kontrollert luftrom for å lande på en ikke kontrollert landingsplass alltid gis lokal QNH og transition level for den aktuelle landingsplassen før klarering til å forlate kontrollfrekvensen blir gitt. Ved denne anledning ble den feilaktige QNH mottatt av Bodø ATCC over telefon fra Skagen AFIS samtidig med at Bodø ATCC oppga beregnet ankomsttid for WIF 820.

Havarikommisjonen for sivil luftfart har utarbeidet denne rapporten utelukkende i den hensikt å forbedre flysikkerheten. Formålet med undersøkelsene er å identifisere feil eller mangler som kan svekke flysikkerheten, enten de er årsaksfaktorer eller ikke, og fremme tilrådinger. Det er ikke kommisjonens oppgave å fordele skyld og ansvar. Bruk av denne rapporten til annet enn forebyggende flysikkerhetsarbeid bør unngås.

METAR fra Skagen var ikke tilgjengelig ved Bodø ATCC og heller ikke for besetningen før avgang.

I Bodø var QNH ved WIF 820's avgang 989 hPa.

Etter at WIF 820 hadde opprettet kontakt med Skagen AFIS ble QNH gjentatt til å være 1006 hPa. En IMC innflyging ble gjennomført i henhold til den foreskrevne prosedyre. Skygjennomgang ble gjort i 3 000 ft. Ved å kryssjekke radiohøydemåler og trykkehøydemåler oppdaget besetningen 600 ft differanse. Skagen AFIS ble kontaktet på nytt og bedt om å bekrefte verdien 1006 hPa. AFIS-fullmektigen oppdaget da feilen og oppga korrekt QNH 986 hPa.

Under høringsrunden har HSL blitt gjort oppmerksom på at det ved innflyging til "Circling VOR/DME 011° Stokmarknes Skagen" blir det brukt forskjellige innflygingshøyder avhengig av hvilken dokumentasjon som blir brukt. Widerøe har lagt på 1 000 og 2 000 ft frem til DME 9 og 500 ft ved DME 5 på høydene som er angitt i "INSTRUMENT APPROACH CHART-ICAO". På forespørsel om hvorfor dette var gjort, svarte Widerøes navigasjonskontor at det er på grunn av rapportert GPWS.

Videre i høringsrunden har sakkyndige gjort HSL oppmerksom på at de instrumenter som benyttes i tårnene til avlesing av lufttrykk ikke er hensiktsmessige og burde vært erstattet med mere moderne digitalt utstyr med lett synlige opplyste store tall.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Som en følge av feil innstilt QNH-verdi var flyet under innflygingen 600 ft lavere enn indikert høyde på høydemåleren. Dersom denne innflygingen (Circling VOR/DME -011°) hadde vært gjort i skyer ned til minimumshøydene på det offisielle innflygingskart ville flyet bare hatt en klaring på ca. 200 ft til høyt terreng over Austvågøy. Ifølge fartøysjefen ble flyet fløyet godt over minimumshøydene ved denne innflygingen. Ground proximity warning kom aldri på. Besetningen oppdaget feilen ved å sammenlikne de forskjellige høydemålersystemer.

Det er uklart for AFIS-fullmektigen hvordan denne feilen har kunnet oppstå. Det er mulig at et tidligere målt lufttrykk kan ha blitt brukt.

HSL anser at med en mer kritisk innstilling til den oppgitte verdi fra AFIS fullmektigens side burde feilen vært oppdaget. Flygelederen ved Bodø ATCC og besetningen burde etter HSL's oppfatning reagert på den store trykkdifferansen mellom Bodø og Skagen. Bare ved ekstreme værforhold kan en trykkforskjell på 20 hPa være rimelig innen det geografiske området for denne flygingen. Slikt vær var det ikke 2. mai 1997.

Ved enkelte tidlige flyavganger om morgenen fra Bodø er bare begrenset informasjon fra Værtjenesten ved Bodø lufthavn tilgjengelig for besetningene. På grunn av at enkelte AFIS flyplasser ikke er bemannet ved avgangstidspunktet kan ikke informasjon om aktuelt

vær oversendes. Dersom AFIS ved Skagen hadde oversendt METAR til Værtjenesten ved Bodø er det sannsynlig at fagfolkene der hadde oppdaget feilen på det oppgitte lufttrykket. HSL anser at utilstrekkelige rutiner for formidling av "livsviktig" informasjon om lufttrykket til å være en årsaksfaktor ved denne hendelsen.

TILRÅDINGER

1. Luftfartsverket bør overveie om det er mulig å ha en bemanning ved kortbane plassene som gjør at det foreligger observasjoner fra disse hos Værtjenesten ved Bodø lufthavn i god tid før flyging til plassen starter.
2. Luftfartsverket tilrås å gjennomgå beregningene for innflygingshøydene for "Circling VOR/DME 011°" Stokmarknes, Skagen.
3. Luftfartsverket bør overveie om instrumentene for måling av lufttrykk i tårnene burde vært erstattet med mere moderne lettavlest digitalt utstyr.