

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55 BUL 01/98

Telefax: 67 12 53 33 Avgitt: 8.januar 1998

Luftfartøy

-type og reg.: de Havilland DHC-8-103, LN-WIH

-fabr. år: 1993

Radiokallesignal: WIF 571

Dato og tidspunkt: 14. september 1997 kl. 1155

Hendelsessted: Sandane lufthavn, Anda

Type hendelse: Luftfartshendelse, feil oppgitt QNH

Type flyging: Ervervsmessig ruteflyging

Værforhold: Vind: 290° 09 kt, variabel mellom 210° til 340°. Sikt: Mer enn 10 km. Regnbyger. Skyer: Få i 1 000 ft, lettskyet i 1 800 ft, delvis skyet i 3 000 ft. Temperatur og doggpunkt: 10°C/06°C. QNH: 1 000 hPa. Det foreligger også en vindregistrering i 1 138 ft: 260° 09 kt med kast til 20 kt

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: IMC

Reiseplan: IFR

Antall ombord: 8

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Ingen

Andre skader: Ingen

Fartøysjefen

-alder: 43 år

-sertifikat: ATPL-A

-flygererfaring: 9 750 timer

Informasjonskilder: Rapport fra Lufttrafikkjentesten, Sandane lufthavn, fartøysjefens rapport (Hazard report) og egne undersøkelser.

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

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Selskapets rute, WIF 571 avgikk fra Florø 10 minutter etter rutetid søndag 14. september kl. 1130. QNH ved avgang Florø var 1 001 hPa. Første landing for ruten skulle være Sandane som ligger ca. 40 NM fra Florø.

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.

Ved første kontakt med Sandane AFIS ble QNH oppgitt til å være 1 008 hPa i tillegg til annet aktuelt vær.

Etter å ha gjennomført en IMC innflyging og landing til bane 27 på Sandane lufthavn Anda kl. 1202 i henhold til den foreskrevne prosedyre, oppdaget besetningen at flyets tre høydemålere sto på 400 ft med innstilling 1 008 hPa. Flyplassens høyde er 196 ft. Etter å ha resjekket QNH med AFIS ble det korrekte trykk oppgitt å være 1 000 hPa.

Flyplassen er omringet av høyt terreng. 8 hPa tilsvarer ca. 240 ft. Det betyr at under innflygingen har LN-WIH ved de forskjellige høydebegrensninger vært 240 ft for lavt.

AFIS-fullmektigen oppgir i sin rapport at han hadde det korrekte trykket både på barometeret i tårnet og på stripp. Likevel ble trykk 1 008 hPa oppgitt. Det er uklart for AFIS-fullmektigen hvordan denne feilen kunne oppstå.

Besetningen hadde startet fra Florø uten å ha mottatt METAR for Sandane lufthavn. På forespørsel sier fartøysjefen at dette ikke er uvanlig at denne informasjonen fra Sandane mangler når flygingen starter.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Dette er andre gangen på relativt kort tid at HSL utreder innflyging utført på feil QNH innstilling. Forrige hendelse skjedde på Stokmarknes lufthavn Skagen 2. mai 1997.

HSL har ved selvsyn observert hvor lett det kan oppstå lesefeil pga. den type trykkavlesing som brukes ved AFIS-enheten. Luftfartsverket bør i tillegg til å modernisere dette utstyret også vurdere metoder for å forhindre fremtidige lesefeil.

Ved denne hendelse var feilen at det ble oppgitt QNH 8 hPa for høyt. Dermed ble innflygingen gjort ca. 240 ft for lavt både ved den innledende innflyging og videre på sluttinnlegget. Terrenget rundt Sandane lufthavn Anda gir ikke store marginer for denne type feil.

Normalt skal besetningen ta ut METAR på crew-rommet før start fra Florø, men ved denne flygingen var av ukjent grunn METAR ikke tilgjengelig da besetningen forlot rommet. Besetningen hadde dermed ikke noe sammenlikningsgrunnlag for trykkutviklingen på Sandane.

I høringsuttalelsen til denne bulletin har personell ved Sandane AFIS-enhet avvist på det sterkeste at enheten er lite påpasselig med utstedelse av METAR. Utsagnet fra fartøysjefen om at METAR fra Sandane mangler ved flygingens begynnelse kunne tydes slik. Enheten understreker at det generelt sendes METAR 10 minutter på hver time i enhetens åpnings-tid. Dette er instruksfestet. Denne rutinemessige værobservasjon sendes til fast database-adresse. I tillegg er det innarbeidet rutine - uten at dette er instruksfestet - at Widerøes AFTN-adresse i Florø tilføyes ved førsteutsendelse når første flyging mot Sandane starter i

Florø. Dette er ment som en service overfor selskapet for at besetningen skal ha lettvent adgang til værobservasjonen. Dessuten hadde fartøysjefen flere muligheter til å skaffe seg kunnskap om aktuelt vær ved Sandane, f. eks. ved å forespørre Florø AFIS før uttaksing.

For å kunne oppdage en slik feil må besetningen være årvåken og kritisk. Distansen mellom Florø og Sandane er ganske kort, bare ca. 40 NM. Besetningen kunne sammenlikne den oppgitte QNH med trykket ved avgangsflyplassen. Det ville være urimelig at det skulle være noen stor trykkdifferanse. Ved denne hendelsen var QNH ved Florø lufthavn 1001 hPa. HSL anser at med en kritisk innstilling til den oppgitte verdi fra AFIS fullmektigen kunne besetningen ha oppdaget feilen.