

RAPPORT

Postboks 213, 2001 LILLESTRØM

Telefon: 64 84 57 60

RAP: 18/2000

Telefaks: 64 84 57 70

Avgitt: 10.05.2000

Luftfartøy

-type og reg.: McDonnell Douglas Corporation DC-9-87, LN-RMY
Radiokallsignal: SAS 342
Dato og tidspunkt: 28. januar 2000, kl. 0954
Hendelsessted: Innflyging til bane 26 Bodø lufthavn
Type hendelse: Luftrafikkhendelse, feil oppgitt QNH
Type flyging: Ervervsmessig ruteflyging
Værforhold: Vind: 340° 8 kt. Vær: snøbyger. Sikt: 1 500 m. Skyer: overskyet i 500 ft. Temperatur og doggpunkt: -4 °C / -5 °C.
QNH: 988 hPa
Lysforhold: Mørkt
Flygeforhold: IMC
Reiseplan: IFR
Antall om bord: Ca. 80
Personskader: Ingen
Skader på luftfartøy: Ingen
Andre skader: Ingen
Fartøysjefen
-kjønn/alder: Mann, 51 år
-sertifikat: Dansk ATPL klasse 1
Informasjonskilder: Fartøysjefens "Air Traffic Incident Report 02/00" (udatert) og Fortex datert 7. februar 2000. Sjefflygeleder i Bodø: "Rapport om luftfartshendelse ved Bodø lufthavn 2000-01-28 ca. kl. 0854 UTC" og HSLs egne undersøkelser.

Alle tidsangivelser i denne bulletin er lokal tid (UTC + 1 time) hvis ikke annet er angitt.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

LN-RMY var under innflyging til bane 26 ved Bodø lufthavn. Høydemålerne var innstilt på QNH 988 hPa og klarering for landing var mottatt. I ca. 1 000 ft høyde mottok besetningen ny QNH: 999 hPa. Besetningen reagerte på den urimelig store endringen fra den tidligere oppgitte QNH, og ba om konfirmasjon på endringen. Kort tid etter ble QNH oppgitt til å være 989 hPa. En normal landing ble gjennomført.

Først etter ca. en måned etter hendelsen fikk vakthavende flygeleder informasjon fra sjefflygelederen i Bodø om at hendelsen var blitt rapportert av fartøysjefen. Etter beste evne har flygelederen forsøkt å rekonstruere hva som hendte:

”Det var tre personer på vakt i tårnet på tidspunktet for hendelsen. Det var en flygeleder, en flygelederassistent og en aspirant. Ved mottak av ny METAR kl. 0850 (UTC) gir assistenten beskjed til aspiranten om at ny QNH er 999 hPa. Assistenten har da feilaktig tolket siktverdien 9999 til QNH 999. Medvirkende til denne misforståelsen var en lang METAR, hvor sikt (becoming) var plassert på den plassen der QNH normalt står, mot slutten av METAR’en.

Aspiranten videreformidlet den nye QNH til SAS 342 og EG 01. Besetningene på begge fly reagerer på tallverdien, og ber om å få denne bekreftet. Det oppsto diskusjon i tårnet hvor vakthavende sier at dette ikke kan være rett, det må være 989. Vakthavende kunne ikke se informasjonssystemet fra sin posisjon. Aspiranten retter QNH til 989 adressert til begge fly.

Etter å ha sjekket METAR’en kort tid senere gir assistenten beskjed til aspiranten og vakthavende at QNH fortsatt er 988, den har altså ikke forandret seg i det hele tatt. Da var SAS 342 below på short final. Aspiranten unnlot å gi SAS 342 enda en korrigering, fordi vakthavende vurderte det som uhensiktsmessig. EG 01 fikk QNH 988 etter at SAS 342 hadde landet.”

For lettere å kunne forstå den oppståtte misforståelsen har HSL tatt med en rekonstruert kopi av den aktuelle METAR (Vedlegg 1). Her kan sees at sikt-koden (9999) kommer til slutt i første linje der QNH normalt vil være plassert. Medvirkende årsaksfaktor er at METAR var spesielt lang og derfor ble setningene delt på to linjer.

Sjeflygeleder ved Bodø kontrolltårn skriver blant annet i sin rapport:

”Jeg stiller spørsmål om det er aktuelt å montere et PTU (Pressure/Temperature/Unit) i tårnet på lik linje med det som finnes i tårn på AFIS-plasser for å gi tydeligere indikasjon en korrekt QNH. Slik QNH fremkommer på papirutskrift fra NAIS-terminalen er det mulig å lese feil fordi tekst er relativt liten og det er ofte mange tall og koder som fremkommer samlet.”

BSL D 1-3 pkt 6.2 Varsling av lufttrafikkhendelse sier:

Ved lufttrafikkhendelse skal fartøysjefen straks varsle i form av en foreløpig melding til den enhet av lufttrafikkjenesten som han/hun står i forbindelse med. Hvis dette ikke er mulig, skal melding gis over telefon eller over det faste sambandsnett for luftfarten umiddelbart etter landing. Dette ble ikke gjort.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

”BECMG 9999” indikerer en forventet siktforbedring, men siden plasseringen kom på det sted der QNH normalt vil være, går det an å forstå feillesingen av METAR’en. Ettersom lufttrykk vanligvis ikke vil endre seg så raskt, burde vakthavende flygeleder på samme måte som flygebesetningene i dette tilfellet, reagert på den store forandringen. En endring på 11 hPa utgjør ca. 330 ft. Et installert PTU i kontrolltårn vil kunne gi en god krysskontrollmulighet.

Det er uheldig for en flygebesetning under innflyging at det oppstår tvil om hvorvidt høydemålerne er korrekt innstilt.

Til tross for sen rapportering har det vært mulig å rekonstruere i rimelig grad denne hendelsen. HSL vil likevel understreke betydningen av at begge parter følger bestemmelsene om rapporteringsplikt ved en luftfartshendelse. På den måten kan en hendelse bli korrekt belyst og flysikkerheten best bli ivaretatt.

TILRÅDINGER

Fordi flyging med korrekt QNH er et særdeles viktig flysikkerhetsmoment tilrår HSL Luftfartsverket å vurdere om det er nødvendig å påby tiltak som kan kvalitetssikre formidlingen av QNH. (Tilråding nr. 32/2000.)

VEDLEGG

Kopi av rekonstruert METAR 28/1-00