

## RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

RAP: 55/2001

Avgitt: 4. desember 2001

---

Alle tidsangivelser i denne rapport er lokal tid (UTC + 2 time) hvis ikke annet er angitt.

### Luftfartøy

-type og reg.:	deHavilland DHC-8-103, LN-WIB
-fabr. år:	1993
Radiokallesignal:	WIF 541
Dato og tidspunkt:	23. oktober 1998, kl. 0630
Hendelsessted:	Sogndal/Haukåsen
Type hendelse:	Luftfartshendelse, feil oppgitt QNH
Type flyging:	Ervervsmessig ruteflyging
Værforhold:	Vind: 060/02. Sikt: mer enn 10 km. Vær: lett regn. Skyer: lettskyet 1000 ft, delvis skyet 3500 ft. Temperatur: 5 °C, duggpunkt 4 °C. QNH: 989 hPa
Flygeforhold:	IMC
Reiseplan:	IFR
Antall om bord:	10
Personskader:	Ingen
Skader på luftfartøy:	Ingen
Andre skader	Ingen
Fartøysjefen	
-kjønn/alder:	Mann, 45 år
-sertifikat:	ATPL-A
-flygererfaring:	Ca. 11 000 timer flygetid
Informasjonskilder:	Rapporter fra Lufttrafikkjentesten Sogndal, fartøysjefen og egne undersøkelser.

---

### FAKTISKE OPPLYSNINGER

WIF 541, en regulær ruteflyging mellom Førde/Bringeland lufthavn og Sogndal/Haukåsen lufthavn, startet nedstigning fra flygenivå 110 for innflyging og landing på Sogndal.

Fra lufttrafikkledelsen på Sogndal fikk WIF 541 opplyst at QNH var 995 hPa.

METAR for Sogndal kl. 0350 UTC oppgir QNH til 889 hPa.

METAR for Sogndal kl. 0450 UTC oppgir QNH til 988 hPa.

Landingstid for WIF 541 var 0447 UTC.

---

Fartøysjefen på WIF 541 la merke til forskjellen på de oppgitte QNH verdier og bad derfor om en verifisering av QNH.

Vakthavende AFIS-fullmektig kontrollerte og korrigerste QNH til riktig verdi, 989 hPa.

Resten av flygingen og landingen foregikk normalt.

De normale sikkerhetskriteria ble ikke underskredet på noen del av flygingen.

## **HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER**

Sogndal er en AFIS-flyplass og lufttrafikkjenesten gir på disse plassene en redusert tjeneste til luftfartøyer. I hovedsak gis informasjon om værforhold, landingsforhold og eventuell lokal lufttrafikk. En meget viktig del av denne informasjon er den lokale QNH for å sikre at besetninger på luftfartøyet får den riktige høydemåler innstilling og dermed tilstrekkelig terrengklarering i forbindelse med inn- og utflyging.

AFIS-lufthavnene er normalt bemannet med en mann på vakt slik at det ikke er mulig med dobbel kontroll av informasjon som går ut, noe som ellers er vanlig i luftfartssystemet. Det er derfor spesielt viktig at vital informasjon, som skal formidles til luftfartøyer, blir presentert for tårnoperatøren på en enkel og entydig måte.

På Sogndal ble QNH vist for operatøren på et instrument plassert på operatørens arbeidsbord. Se foto vedlegg 1.

Instrumentets avlesningsskala har lite format og er vanskelig å avlese korrekt. Spesielt vanskelig er det om natten da håndholdt lommelykt ofte må benyttes for å kunne avlese instrumentet.

QNH-verdien kan endre seg flere ganger i løpet av en vaktperiode og det er derfor ønskelig at den aktuelle verdi hele tiden er direkte tilgjengelig hver gang en operatør skal oppgi verdien til et luftfartøy.

AFIS-operatøren sier i sin rapport at han ikke kan gi noen forklaring på hvorfor han kom til å oppgi feil QNH i dette tilfellet. HSL anser at denne hendelsen er et typisk resultat av meget dårlig ”man-machine-interface”. Instrumentets konstruksjon og avlesningsskala er ikke forenelig med de krav som må stilles til utstyr av denne type innen luftfarten og dette leder til et uakseptabelt høyt antall feilavlesninger.

HSL vil påpeke at dette er det tredje tilfellet av slik feilavlesning av samme type instrument ved AFIS-plasser i løpet av en 18 måneders periode. Se HSLs rapporter om luftfartshendelse 2. mai 1997 Skagen lufthavn med luftfartøy LN-WIB, og luftfartshendelse 14. september 1997 Sandane lufthavn med luftfartøy LN-WIH.

Vedlegg