

专题报告

# 相似发音定位点名称问题

中国航空安全自愿报告系统（SCASS）

2016 年 12 月

# 目录

1. 相似发音的定位点名称 SINDE 和 CINDE .....	1
2. 相似发音的定位点名称 COSME 和 GUSNE .....	3
3. 相似发音的定位点名称 HRTUN 和 HURTN .....	4
4. 相似发音的定位点名称 MOSBY 和 MOSLE .....	5
5. 定位点名称 RUBER 和 ROBER 读音相似.....	5

# 相似发音定位点名称问题

主要涉及飞行区域内因相似发音定位点带来的混淆问题

## 1. 相似发音的定位点名称 SINDE 和 CINDE

FYI 2015-89/10-3 1269056 12/29/2015

关键词：相似发音 Similar Sounding

报告号：1269056

时间：2015 年 6 月

### 事件描述 1:

巡航飞行中，由于天气原因，我们偏离指定航路。当新的管制员指示我们直飞“Sin-Dee”时，我想我们调换了管制员。管制员为我们拼出定位点“Sierra-India 等”。我当时是监视飞行员（PM）。我在纸上记录下该定位点。正当我记录时，机长插嘴将听见的“CINDE”输入到飞行管理系统（FMS）。当我记录完定位点时，他表示已经找到“Sin-Dee”定位点，并问之后是什么。我告诉机长，我们沿着航路继续飞行，但没有捕捉到正确的“SINDE”拼写的定位点。也许机长输入的是 C，也可能是因为最初的音节“Sierra”听起来像“Cee”。不知道具体情况。而且我也没捕捉到该定位点。通常情况下，当这样执行时，错误的定位点很明显是错误的。但这次不一样。

多功能显示器（MFD）上所产生的飞行轨迹看起来非常合理，因为我们绕飞了一些天气区域，然后到达机场。没什么大不了的，对不对？这时候，ATC 问我们要去哪里。表示我们应该左转弯。我告诉管制员我们将飞往“Sin-Dee”，当我与管制员沟通时，我又看了一下，此时我注意到操作飞行员（PF）输入的是 CINDE 定位点，而不是 SINDE。随即我告诉 ATC 我正在左转，并请求管制员再拼读一下定位点。我们纠正所有的问题，没有偏离航路太远。航向偏差约 30 度。值得庆幸的是，在出现问题前，ATC 很快意识到这一偏差。团队协作，对不对？

检查我们的飞行航路，我们发现，CINDE 为俄亥俄州 3G4 机场 VOR 进近的最后进近定位点（FAF）。它位于俄亥俄州西南方向，因此如果作为航路安排是合理的。因为该点不是华盛顿的中心区域，因此管制员不可能了解。发音听起来相同

的两个定位点最好彼此保持远离。此外，PF 应该让接收指令的 PM 将指令信息输入到计算机系统中。然而，如果 PF 是 PM 而我是 PF 的话，PM 在复制许可指令并加载到计算机系统时，还是会复诵 Sierra，但是输入 C，因为该定位点名称普遍都是这样拼写，我们同时都肩负着天气和进场程序的职责。

再次，我非常惊讶地发现两个定位点读音听起来是如此地相近。另外，事发时我们已执勤飞行 10 多个小时，我们的认知反应可能没有当天开始时那么高。任意除去这其中任何一项都可能或也可能不会中断差错链，但是将它们聚合在一起就形成了一个失误。最后，我很感激管制员的持续监控，他在错误演变成问题前予以解决。

## 事件描述 2:

巡航飞行期间，ATC 向我们公布了新的航路，指示我们直飞 SINDE 交叉点。该定位点名称第一次进行拼写，尽管 ATC 也拼写了该定位点，但该定位点名称还是被错误输入为 CINDE。第一个字母的拼写错误未能发现，可能是由于“Cindy”在拼写中更常见，因此形成一种期望偏差。令人奇怪的是，两个定位点 CINDE 和 SINDE 距离非常密切，以致在 MFD 上观察的航迹似乎完全合乎逻辑，尤其是考虑到 CINDE 可让我们提前离开对流天气。一个定位点位于 CMH 东北部，另一个位于 CMH 南部，中间形成一个大约 30 度的夹角。当我们直飞错误的定位点时，出现了航路偏离。当我们转向错误的定位点约 2 分钟后，ATC 对我们进行询问并重新拼写定位点，这时我们意识到差错并进行了修正。

导致这一差错是由于未能正确记录 ATC 拼写给出的定位点名称，加上所识别的发音相同且距离较近的另一定位点的存在。CINDE 为阿什兰 CTY 机场 (3G4) FAFVOR-A 进近的 FAF，而不是低于或稍高的仪表飞行规则 (IFR) 的航路定位点。SINDE 为 AML VOR 西侧 J149 上的高 IFR 定位点。当我们重新规划航路时，我们正位于 ESL VOR 和 MRB VOR 的中间区域。通常情况下，对于飞往某一定位点并距离 XXX 较远的许可指令就已经觉得可疑并应进行质疑。然而，先前的航路在我们北转弯飞往 XXX 之前，把我们完全从 COLNS J134 转到 HNN VOR (XXX 正南方)。因此，根据我们的特定位置，并鉴于航路有需要绕飞的天气，这个不正确的定位点看起来是更有根据的。

这种情况下，我承认我们未能遵守 SOP。尽管作为操纵飞行员，我将定位点

输入到手写平板电脑中，而我的搭档负责监督并向 ATC 回复告知已收到指令。没有任何借口。但是，如果我不是操纵飞行员，负责 FMS 信息的输入，我坚信结果会如出一辙。SOP 不是问题。关键是关注、预期偏见和当时所处的特殊环境问题。

#### **提要：**

一架 CE-680 机组报告，在航路飞行时，飞机被放行到定位点 SINDE。机长错误地将其输入为 CINDE。机组开始转向错误的定位点时 ATC 向他们质询并重新拼写了定位点名称。机组输入正确的定位点并清除了错误的那个。CINDE 点位于 SINDE 定位点西北约 150 海里处。

## **2. 相似发音的定位点名称 COSME 和 GUSNE**

FYI 2015-82/8-8 1266118 12/22/2015

**关键词：**相似发音 Similar Sounding

**报告号：**1266118

**时间：**2015 年 5 月

#### **事件描述：**

我们正处于 Tampa 机场进场航路的 FOOXX4 定位点。进场航路上有一个定位点为 GUSNE。进近过程中有一个定位点为 COSME（它是最后进近定位点）。进近管制员许可我飞到 COSME 定位点，但是，我听到的是 GUSNE。我进行了复诵，“直飞 GUSNE”。片刻之后，管制员表示，我们的飞行航路好像并没有直飞 COSME。我表示，“是的，我们在直飞 GUSNE”。管制员澄清许可指令，我们更新了 FMS，直飞 COSME，没有出现其他问题。

GUSNE (FOOXX4 进场航路上的定位点) 和 COSME (19L 跑道 ILS 进近 FAF 点) 的读音极其相似。管制员要求的 COSME，但我听到且复诵的是 GUSNE，并直飞错误的定位点。管制员并没有注意到我复诵了错误的定位点，因为这两个定位点的读音太相似了。机长也没意识到我复诵的差错。对于他而言，我的复诵听起来也没有问题。

建议更改这两个定位点的名称。它们的发音太相似了。配备一个更好的耳机，或许可以听得更清楚些。

**提要:**

一名飞行员报告,在 TPA 机场 FOOXX4 进场航路上由于定位点的名称发音相似所造成的混乱问题。管制员发出许可指令后,飞行员听到指令、复诵并执行了错误的定位点指令。

### 3. 相似发音的定位点名称 HRTUN 和 HURTN

FYI 2015-96/11-5 1261465 12/22/2015

**关键词:** 相似发音 Similar Sounding

**报告号:** 1261465

**时间:** 2015 年 5 月

**事件描述:**

在飞行前的准备过程中,非标准的飞行计划,机长通过性能数据计算机(PDC)检索并分类定位点,但当时我不在现场。当我返回来时,我查看 PDC,然后简要复述了航路,机长在计算机中录入(质量检查/控制)定位点。喊话发音相似的定位点 HRTUN(HURTIN),机长将其错拼为 HURTN。管制中心许可我们直飞 HRTUN。我在页面上输入该定位点,我们进行证实并选定该定位点。

一两分钟后,ATC 询问我们的航向。我们证实直飞 HRTUN,他拼出该定位点名称,而就在这个时候我们意识到发生了问题。输入正确的定位点并调整航向约 20 度。这两个航向非常接近,两个定位点的发音相同,仅是一个字母之差。

建议将 HRTUN 或 HURTN 修改成不同的名称。两个定位点位于同一地理区域,且相距不足 100 英里。建议继续进行定位点的质量控制检查,但是要注意到飞行计划和 FMC 之间的这些点比较困难,特别是有相同的字母,但顺序略有不同的指令信息的情况下。

**提要:**

飞行中,某航空公司的飞行机组通过导航直飞 HRTUN 时偏离航路,并意识到 HURTN 在飞行前的准备过程中被错误输入。上述这两个航路点相距不足 100 海里。

## 4. 相似发音的定位点名称 MOSBY 和 MOSLE

FYI 2015-81/7-4 1254598 12/22/2015

**关键词：**相似发音 Similar Sounding

**报告号：**1254598

**时间：**2015 年 4 月

**事件描述：**

我们位于 GIBBZ2 进场航路上的 KIKKR 附近，并许可直飞 MOSBY。我们错听该许可指令，直飞 MOSLE。不久后，管制员询问，我们是否仍在进场航路上，我们表示是的。他表示没有问题，但是问题就出在这，他的意思是让我们在进近航路上继续直飞 MOSBY 至 1R 跑道，随后他给我们引导。但是无论是 MOSLE 或是 MOSBY 都需要重新命名，因为它们在拼写和发音上都太相似了。

**提要：**

一架 B737-800 飞机位于 IAD 机场的 GIBBZ2 进场航路上，该机长报告错将许可直飞 MOSBY 的指令理解为直飞 MOSLE，它们在同一个空域而且发音太相似了。

## 5. 定位点名称 RUBER 和 ROBER 读音相似

2016-43/10-4 1367264 12/30/2016

**关键词：**读音相似

**报告号：**1367264

**时间：**2016 年 6 月

**事件描述 1：**

我们在最后一刻，获得全程航线的放行许可。副驾驶将放行许可记录在案。我们对关键定位点进行浏览时，发现航线路程显示，需要向 JFK 机场西侧飞行。对于这样的航线安排，我们表示理解。因为（ATC）在飞机进/离场的时候，常会指引我们向西侧飞行。在 ATC 发布直接的指令——该指令我们认为是 RUBER，因为 U 的读音很长——之前，我们已经收到了航向角度数字信息。ATC 的发音是 RUBER，而不是有较长 O 发音的 ROBER。但是 ROBER 才是我们应该接收到的指令。几分钟之后，ATC 询问，飞机要飞往何处。我们回复是 RUBER。ATC 回复，我们的航线不对，应该是 ROBER。我们为此表示道歉，并将 ROBER 信息输入。这样以

来，航线就更加清晰明了，因为相对而言，这条航线更加直接。

定位点 ROBER 与 RUBER 相隔近 50 英里。RUBER 在 JFK 机场西侧，位置相对较远，而且并没有闪烁。我们在信息栏和 IPAD 上对航线进行检查时发现，该定位点并没有任何旗帜显示。而且，ATC 的发音也表明，是 RUBER 而不是 ROBER。这些都让我们没能意识到我们拼错了定位点。由于这两个定位点读音十分相似，我们建议，对其中一个定位点名称进行更改。

#### **事件描述 2:**

事件发生在 ATC 就放行路线上的定位点问题进行询问之后的几分钟时间内。我们回复定位点为 RUBER，而管制人员实际上指的 ROBER 定位点。随后，该名管制人员引导我们采取一个新的航向，期间没有任何飞行冲突产生。余下的飞行过程平安无事，没有出现任何问题。

事实上，RUBER 和 ROEBR 的读音虽然不同，但是仍然十分相似。这点在纽约航空领域的工作人员身上很容易发现。为了避免产生读音混淆情况，我建议，对相似读音，机长和管制员采用数字拼读方式来表达信息。这些定位点之间差不多有 50 英尺的距离，而且不能太过明显的竖起红旗标志。毕竟，纽约的空域流量比较大，可能会导致出现引导或者航线异常的状况。

如果可能的话，将这些相近读音的定位点移除或者重新命名，都可以避免产生信息混淆问题。

#### **提要:**

一位公务机的机组人员，将飞往 JFK 机场的航线放行许可记录在案。航线显示飞机需沿 ROBER 定位点飞行，但是机组人员将管制人员的语音指示听成 RUBER，结果导致航线偏差。管制人员随后纠正了他们的错误，并重新分配了正确的定位点。在纽约，RUBER 和 ROBER 定位点之间，仅有 50 英尺的距离。