

ANS Nr 1-2020

2020-02-05

**Meddelande från Transportstyrelsen om luftfart, 601 73 Norrköping,
telefon 0771-503 503**

Meddelande från Transportstyrelsen om luftfart (MFL) kommer ut när det finns ett behov av att informera verksamhetsutövare på luftfartsområdet. MFL innehåller endast information och har inte bindande verkan. När det gäller regler hänvisas till Transportstyrelsens hemsida som finns på

<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Regler/Regler-for-luftfart/>

Information från Transportstyrelsen gällande slutrapport RL 2019:12 från Statens Haverikommission om riskerna med att utfärda klarering för inflygning i ett för tidigt skede

Bakgrund

Den 17 oktober 2018 inträffade ett allvarligt tillbud söder om Norrköping/Kungsängens kontrollzon mellan en EMB-145 opererat av BMI Regional och ett flygplan av modellen Zephyr 2000C opererat av en privatperson. Händelsen har utretts av Statens Haverikommission som 2019-10-18 fastställde slutrapporten.

Transportstyrelsen har i slutrapporten (RL 2019:12¹) mottagit två säkerhetsrekommendationer. Denna information skickas ut med anledning av den rekommendation som ålägger Transportstyrelsen att informera leverantörer av flygkontrolltjänst om riskerna med att utfärda klarering för inflygning i ett för tidigt skede.

Sammanfattning från slutrapporten

Det allvarliga tillbudet inträffade under inflygning till Norrköping/Kungsängens flygplats under en reguljär-flygning med passagerare från München. Flygplanet, av modellen EMB-145EP hade anropssignalen Midland 753G. Under inflygningen var väderförhållandena goda med sikt på mer än tio kilometer. Besättningen utförde självpositionering för en ILS inflygning. Vid tillfället fanns det ett ultralätt flygplan i okontrollerat luftrum under Midlands klarerade färdväg.

Under självpositioneringen och cirka sju nautiska mil söder om ytterfyren ”ON” började plötsligt Midland att svänga vänster till västlig riktning utanför kontrollzonen och sjönk under det kontrollerade luftrummet och närmade sig det ultralätta flygplanet. När Midland sjönk och kom ikapp flygplanet uppstod ett kollisionstillbud.

Inflygningshjälpmedlet ILS, som ger både horisontell och vertikal vägledning, gav styrkommando till autopiloten som hade armerats för inflygningen. Då Midland befann sig utanför täckningsområdet för inflygningshjälpmedlet fångade flygplanets ILS-mottagare en falsk signal. Flygplanet svängde och sjönk.

Flygledaren hann inte korrigera Midlands felaktiga navigering då det inte var helt klart hur inflygningen skulle utföras. Den initiala svängen uppfattades som att Midland hade visuell kontakt med flygplatsen och gjorde en korrigering i färdvägen mot flygplatsen. När Midland därefter fortsatte svängen och sjönk uppstod störningar i form av kommunikation och förvåning som troligen gjorde att korrigering av flygningen uteblev. En självpositionering för ILS-inflygningen som Midland erhöll ska enligt LFV:s operativa manual avslutas med radarledning vilket hade minimerat risken att fånga falska laterala signaler.

¹ Slutrapport RL 2019:12, diariernr L-123/18, 2019-10-18

Tillbudet orsakades av att planering och uppföljning av inflygningen inte utfördes på ett ändamålsenligt sätt.

Bidragande har varit bristande kännedom om falska ILS-signaler.

Information

Den aktuella slutrapporten från Statens Haverikommission konstaterar att det finns risker med att utfärda klarering för inflygning i ett för tidigt skede. Transportstyrelsen uppmanar leverantörer av flygkontrolltjänst att läsa slutrapporten och vid behov genomföra informationsinsatser gällande riskerna med att utfärda en klarering för inflygning i ett för tidigt skede.

Den fullständiga rapporten finns tillgänglig via länken nedan:

https://www.havkom.se/assets/reports/RL2019_12-Slutrapport.pdf

Kontaktperson: Johan Myntti

Telefon: 010-495 53 31

E-post: johan.myntti@transportstyrelsen.se