

Statens haverikommission
P.O. Box 6014
SE-102 31 Stockholm

Transportstyrelsens redovisning hur rekommendationerna RL 2019:12 R2 och RL 2019:12 R3 omhändertas.

Transportstyrelsen rekommenderas att:

”Utvärdera och ta ställning till om AOC-innehavare har föreskrivna procedurer och ändamålsenliga rutiner som följer upp besättningsmedlemmarnas kunskaper om de konventionella navigeringshjälpmedels begränsningar. (Se avsnitt 2.2).

(RL 2019:12 R2)”

Transportstyrelsens utvärdering och åtgärder:

Transportstyrelsen har genom en enkät (se bilaga) samlat in svar från 14 operatörer inom olika verksamheter, på frågor kring falska ILS-sigaler och därefter utvärderat dessa samt tagit ställning till följande åtgärder.

Transportstyrelsen avser att:

... uppmana samtliga operatörer att vid den årliga repetitionsutbildningen repetera begränsningar i falska ILS sigaler.

... uppmana samtliga operatörer att om möjligt träna ovan under praktiska moment i simulator.

... uppmana samtliga operatörer att trycka på vikten av att följa SOP, då samtliga tillfrågade operatörer svarat att man i SOP har föreskrivit procedurer för att säkerställa att man undviker falska sigaler.

Transportstyrelsen kommer även kontrollera att AOC-innehavare har föreskrivna procedurer och ändamålsenliga rutiner vid tillsyn. (Exempelvis manualcheck, markträningstillsyn, OPC-check etc.)

Transportstyrelsen rekommenderas att:

”Informera leverantörer av flygkontrolltjänst om riskerna med att utfärda klarering för inflygning i ett för tidigt skede. (Se avsnitt 2.1)

(RL 2019:12 R3)”

Transportstyrelsen avser att:

... informera leverantörer av flygkontrolltjänst om riskerna med att utfärda klarering för inflygning i ett för tidigt skede vid ANS seminarium den 12 mars 2020.

Beslut i detta ärende har fattats av sektionschef Andreas Tapani. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog flyginspektör Bengt Holmqvist från sektionen för flygbolag, ANS-inspektör Christopher Montecinos från sektionen för flygtrafiktjänst och haverikoordinator Peter Andersson, den senare föredragande.

Andreas Tapani

Chef
Sektionen för analys

Bilaga

Sammanställning av enkätsvar:

1. Beskrivs fenomenet falska localizer/glideslopes i någon av era manualer?

Här svarar ungefär hälften att det beskrivs i OM-A och/eller i OM-B. Flera beskriver det inte alls som ett explicit fenomen.

2. Nämnas det någon gång i samband med er initial/repetitionsutbildning?

Här svarar de flesta att det inte tas upp explicit, men att det ingår att angöra localizer/glidbana på korrekt sätt. Flera svarar att det är grundutbildning som tar hand om detta innan man får sitt CPL/ATPL.

3. Finns det någon metod i er SOP som säkerställer att man undviker falska signaler, t.ex. callouts, check av FMA, etc.?

Här svarar samtliga att det tas om hand via SOP och callouts. Ingår också i briefing inför inflygning när man kontrollerar IAL-karta.

4. Har ni fått in rapporter från besättningar som råkat ut för falska signaler?

Här svarar samtliga utom 1 att man inte fått några rapporter om detta.