

SAMMANFATTNING

Ett kollisionstillbud inträffade den 4 september 2019 i luftrummet ovanför banan på Stockholm/Västerås flygplats. Piloterna upptäckte varandras flygplan i ett sent skede och genomförde undanmanövrar. Vid tiden för tillbudet var flygplatsen öppen och navigeringshjälpmidlen i funktion. Flygplatskontrollen (TWR) var däremot stängd och luftrummet okontrollerat (G-luft). Det framgår av AIP Sverige att flygplatsens terminalområde (TMA) och kontrollzon (CTR) endast är upprättade under flygplatskontrollens öppethållningstider.

Det ena flygplanet, en Cessna 172, opererades enligt en IFR-färdplan och genomförde upprepade instrumentflygningar av NDB¹-typ till bana 01. Det andra flygplanet, en Piper PA-28, flögs enligt en VFR-färdplan och var en skolflygning som omfattade navigeringsflygning väster om flygplatsen och anslöt sig för landning enligt flygplatsens publicerade VFR-procedur.

Att flygplanen följde olika procedurer för IFR- respektive VFR-inflygning medförde att flygbanorna korsades på samma höjd över banan. Sensordata visar att båda flygplanen passerade nära varandra på ungefär samma höjd och med en minsta separation i sidled på 150 meter (0,08 Nm). Dessutom visar sensordata att Piper PA-28:n gjorde en skarp undanmanöver åt höger strax före mötet.

Tillbudet har, enligt haverikommissionens mening, visat på riskerna med att VFR- och IFR-inflygningar sker samtidigt till en okontrollerad flygplats i okontrollerat luftrum där de publicerade inflygningsprocedurernas flygbanor korsar varandra på samma höjd.

Utredningen har vidare visat att det föreligger olika uppfattningar om regelverket medger IFR-inflygningar till öppna instrumentflygplatser där flygplatskontrollen är stängd, dvs. i okontrollerat luftrum. Enligt haverikommissionens mening föreligger det ett behov av att klarlägga regelverkets innebörd i det avseendet och förmedla det på ett tydligt sätt till såväl flygplatser som piloter.

Tillbudet orsakades av att flygplanen följde två olika inflygningsprocedurer med flygrutter som korsade varandra på samma höjd.

Flera faktorer kan ha bidragit till tillbudet. Fönsterstolpen i Cessnan kan i viss mån ha skymt sikten för Cessnapiloten och därmed ha bidragit till den sena upptäckten av den mötande PA-28:n. Cessnapiloten, som flög enligt IFR-regler, kan antas ha haft sin koncentration främst på flyg- och navigeringsinstrumenten och inte tillräckligt på visuell spaning utåt. Vidare befann sig Cessnan under horisonten från PA-28:ns perspektiv, vilket kan ha försvårat för PA-28:ns pilot att upptäcka Cessnan tidigare.

Bidragande kan ha varit att besättningen i PA 28:an inte fullt ut förstod Cessnans avsikter på grund av att de inte hade giltiga instrumentcertifikat och därför inte hade aktuell kunskap om utformningen av IFR-procedurerna till flygplatsen.

Säkerhetsrekommendationer

Transportstyrelsen rekommenderas att:

- I samråd med EASA klargöra förutsättningarna för IFR-flygningar till okontrollerade instrumentflygplatser och vidta åtgärder för att detta kommuniceras till alla berörda aktörer. (RL 2020:05 R1)

¹ NDB (Non Directional Beacon) – oriktad radiofyfyr.