

SAMMANFATTNING

Det allvarliga tillbudet inträffade under inflygning till Norrköping/Kungsängens flygplats under en reguljärflygning 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 ultra-lätta 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.

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

Bidragande har varit bristande kännedom om falska ILS-signaler.

Säkerhetsrekommendationer

EASA rekommenderas att:

- Säkerställa att tydliga krav på att de konventionella navigeringssystemens begränsningar finns med vid repetitionsutbildning. (Se avsnitt 2.2). (RL 2019:12 R1)

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)
- 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)