

SAMMANFATTNING

Flygningen var en distansflygning från flygplatsen i Höganäs till Göteborg/Säve flygplats och tillbaka. Före flygningen kontaktade piloten tornet och begärde PPR¹-tillstånd för ankomsten enligt de publicerade rutinerna. Bana 01/19 på Göteborg/Säve kortades ner från 2 039 till 1 085 meter vid årsskiftet 2016/2017. Den avstängda delen av bana 01 är ca 500 meter lång, beläggningen är hel och originalmarkeringarna finns kvar men synbarheten av dessa är svag. Utöver dessa markeringar finns tre stora vita framträdande kryss jämt fördelade längs sträckan samt ett staket som är placerat 160 meter söder om den nya tröskeln.

Flygplatsen är kontrollerad och hade en aktiv flygtrafikledare i tjänst. Piloten hade tidigare utbildat sig till privatpilot (PPL) på Göteborg/Säve mellan 2012 och 2013. Därefter hade hen flugit till och från flygplatsen fram till hösten 2016.

Inflygningen gjordes med en sjunkhastighet som motsvarar tre graders glidbana med endast små variationer. Landningen utfördes i början av den belagda ytan inom det avstängda kryssmarkerade området. Piloten fick stopp på flygplanet cirka tio meter från betonghindren med nosen i banriktningen. Piloten var oskadd. Inga skador uppstod heller på flygplanet.

Haverikommissionen kan konstatera att händelsen var en upprepning av några tidigare tillbud med liknande karaktär på samma bana. Trots att åtgärder vidtagits för att förbättra målningen och hindermarkeringarna har den belagda ytans totala visuella intryck varit påtagligt i den flacka synvinkeln under den direkta inflygningen från söder. Pilotens avsikt i det här fallet har således varit att leta efter den gamla bantröskeln som enligt dennes mentala modell fortfarande var den aktuella och sätta ner flygplanet där.

Orsaker till tillbudet

Tillbudet orsakades av att piloten hade uppfattningen att banan såg ut som den gjorde innan den kortades ner fyra år tidigare. Detta ledde till att piloten genomförde den visuella inflygningen mot den belagda ytans början på ett bansegment som var avstängd för flygtrafik och landade före den deklarerade banan.

Det totala formintrycket av banan i den flacka synvinkeln, i samband med den för piloten förväntade banlängden, blev förmodligen ett visuellt utmärkande drag som var mer påtagligt än de vita kryssen.

Flera faktorer kan ha bidragit till tillbudet:

- Piloten hade tidigare utbildat sig på Göteborg/Säve när banan var i sin fulla längd och var således väl bekant med de förutsättningar som gällde vid den tidpunkten.

¹ PPR (Prior Permission Required) – förhandsbesked. PPR krävs för alla luftfartyg som inte är hemma-hörande på Göteborg/Säve. PPR-förfrågan sker på www.ppresgp.se. Luftfartyg som startar på Göteborg/-Säve med annan destination än Göteborg/Säve ombeds skicka in färdplan. Ankommande luftfartyg som inte har Göteborg/Säve som bas ombeds skicka färdplan före ankomst.

- Piloten anslöt från söder vilket ledde till en klarerad direktinflygning till banan. Den planerade inflygningen till den gamla tröskeln, för piloten bedömd som banbörjan, försvårade identifieringen av den inflyttade tröskeln på grund av den flacka vinkeln mot den deklarerade sättningspunkten.
- Markeringarna (bannumret, bantröskeln) innan banan kortades av var svagt synbara på kort avstånd medan markeringarna från den nya deklarerade banan hade relativt låg färgkontrast.
- Piloten hade inte kontrollerat kartinformationen i andra tillgängliga planeringshjälpmedel som Svenska flygfält eller SkyDemon-applikationen.
- Den tillkommande mentala belastningen som berodde på att piloten behövde korrigera för sidvinden under finalen bidrog sannolikt till att piloten fokuserade på den gamla bantröskeln och inte omprövade sina tidigare erfarenheter av Göteborg/Säve och bana 01.

Säkerhetsrekommendationer

Haverikommissionen noterar att flygplatsägaren har vidtagit åtgärder för att information om att en del av den belagda ytan inte längre utgör del av bansystemet och att det finns ett staket söder om den nya tröskeln, har förts in i AIP Sweden.

Transportstyrelsen rekommenderas att:

- Analysera och vid behov vidta åtgärder för att flygsäkerhetsrelaterad baninformation ska vara tillgänglig i AIP även för andra icke instrumentflygplatser i AIP Sweden. *(RL 2021:02 R1)*