

SAMMANFATTNING

En lärare och en elev avsåg att landa på bana 33 vid Gnesta/Vängsö flygplats. Omedelbart före banan löper en bilväg vinkelrätt mot banans riktning.

På kort final upptäckte läraren en bil som kom från höger på vägen och drog ratten bakåt för att försöka undvika en kollision.

Bilföraren såg flygplanet på final, men tänkte att det inte kunde vara någon fara för trafiken.

Flygplanets noshjul och vänstra landställsben slog i bilens tak och bröts av vid kollisionen, men den efterföljande landningen blev trots detta mjuk.

Bilen blev kvar på vägen och föraren kunde bromsa in och stanna på vägen.

Både piloterna och personerna i bilen kunde själva lämna respektive fordon.

Instruktören har uppgett att han sett tre bilar som skulle hinna passera innan vägen passerades. Detta visar att det fanns ett tankesätt att undvika kollisioner genom att passera när vägen var fri. Det är dock haverikommissionens uppfattning att det enda säkra sättet att undvika kollisioner mellan flygplan och bilar är att flygplanen håller en säker höjd över bilvägar.

Tröskelmarkeringarna ska enligt föreskrifterna ligga minst 96 meter in från vägen men var i verkligheten placerade 30 meter in från vägen.

Detta innebär att vägen sannolikt systematiskt passerats på höjder under 4,8 meter.

Olyckan orsakades av att risken för kollision med bilar inte värderats på ett adekvat sätt.

Bidragande orsaker var att:

- Tröskelmarkeringarna var placerade för nära vägen.
- Vägen har systematiskt överflugits på för låg höjd.
- I verksamheten har det funnits ett tankesätt att undvika kollisioner genom att se sig för.

Säkerhetsrekommendationer

Transportstyrelsen rekommenderas att:

- Undersöka om bilvägar intill flygplatser utgör ett stort säkerhetsproblem och om riskerna kan minimeras genom fysiska anordningar på flygplatserna eller genom särskilda informationsinsatser. (RL 2018:01 R1)