



ISSN 1400-5719

Rapport RL 2002:24

***Olycka med flygplanet SE-XDA
på Eskilstuna/Ekeby flygplats, D län, den 20 maj 2002***

Dnr L-029/02

SHK undersöker olyckor och tillbud från säkerhetssynpunkt. Syftet med undersökningarna är att liknande händelser skall undvikas i framtiden. SHK:s undersökningar syftar däremot inte till att fördela skuld eller ansvar.

Det står var och en fritt att, med angivande av källan, för publicering eller annat ändamål använda allt material i denna rapport.

Rapporten finns även på vår webbplats: www.havkom.se

Statens haverikommission (SHK) Board of Accident Investigation

Postadress/Postal address
P.O. Box 12538
SE-102 29 Stockholm Sweden

Besöksadress/Visitors
Wennerbergsgatan 10
Stockholm

Telefon/Phone
Nat 08-441 38 20
Int +46 8 441 38 20

Fax/Facsimile
Nat 08 441 38 21
Int +46 8 441 38 21

E-mail Internet
info@havkom.se
www.havkom.se

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

Rapport RL 2002:24

Statens haverikommission har undersökt en olycka som inträffade den 20 maj 2002, på Eskilstuna/Ekeby flygplats, D län, med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-XDA.

Statens haverikommission överlämnar härmed enligt 14 § förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor en rapport över undersökningen.

Lena Svenaeus

Sakari Havbrandt

Rapport RL 2002:24

L-029/02

Rapporten färdigställd 2002-10-24

<i>Luftfartyg: registrering, typ</i>	SE-XDA, Jodel D 113
<i>Klass, luftvärdighet</i>	Experiment, gällande flygtillstånd
<i>Ägare/innehavare</i>	LINEK EF
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	2002-05-20, kl. 12.15 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (UTC + 2 timmar)
<i>Plats</i>	Eskilstuna/Ekeby flygplats, D län, (pos 5923N 1627E; 13 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	Enligt SMHI:s analys: vind sydväst, 5–10 knop, god sikt, inga moln under 5 000 fot, temp./daggpunkt +17/+5 °C, QNH 1020 hPa
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>passagerare</i>	1
<i>Personskador</i>	Föraren allvarliga, passageraren lindriga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Betydande
<i>Andra skador</i>	Skador på järnvägsledning
<i>Föraren:</i>	
<i>Ålder, certifikat</i>	58 år, A-certifikat
<i>Total flygtid</i>	1 027 timmar, varav 737 timmar på typen
<i>Flygtid senaste 90 dagarna</i>	6 timmar, varav allt på typen
<i>Antal landningar senaste 90 dagarna</i>	8

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 20 maj 2002 om att en olycka med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-XDA inträffat på Eskilstuna/Ekeby flygplats, D län, samma dag kl.12.15.

Olyckan har undersökts av SHK som företrätts av Lena Svenaeus, ordförande, och Sakari Havbrandt, utredningschef.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Daniel Hummerdal.

Händelseförlopp m.m.

Föraren hade tillsammans med en annan förare, som är behörig på den aktuella flygplanstypen, startat från Barkarby flygplats för att flyga till Eskilstuna/Ekeby flygplats. På kort final till bana 23 kolliderade flygplanet med strömförsörjningsledning till en järnväg som ligger före banans början. Flygplanet bromsades upp av ledningarna och slog ned med låg nos ca 20 meter efter järnvägen varefter det tippade över på rygg.

Föraren bröt en fot och ett nyckelben medan passageraren endast fick mindre blesyrer. De ombordvarande försökte själva att ta sig ut men lyckades inte lyfta planet som låg över dem.

En grupp tyska segelflygare stod vid banänden och var framme vid vraket med brandsläckare inom en minut. De lyfte upp flygplanet och hjälpte de ombordvarande ut och säkrade mot brand genom att med hjälp av pulversläckare belägga den bensin som läckt ut. En av tyskarna var läkare och gjorde en första undersökning av de ombordvarande och ledde sedan förflyttningen av den allvarligt skadade föraren till säkert avstånd med hänsyn till risken för brand. Ambulans och brandkår var på plats inom 10 minuter.

Den aktuella banan är gräsbelagd och har dimensionerna 100 x 850 meter. Tvåhundra meter före bana 23:s början finns det en järnväg med ledningar där den högsta ledningen är ca 10 meter hög. Bantröskeln är inflyttad och ligger tvåhundra femtio meter från järnvägen.

De båda ombordvarande var väl förtrodda med flygplatsen då de under många år relativt ofta besökt denna. Föraren valde att göra en direktinflygning till bana 23, vilket innebär att man inte gör ett normalt landningsvarv. Radiokontakt var upprättad med flygklubben och med ett flygplan som låg före på finalen. På vänster sida om banan var ett antal segelflygplan uppställda för start. De båda ombordvarande har uppgett att deras uppmärksamhet var riktad mot flygplanet som landade före dem och på de parkerade segelflygplanen. De har också uppgett att de inte upplevde några problem med flygplanet före kollisionen.

Utlåtande

Olyckan orsakades av att föraren brast i sin uppmärksamhet och därför inte upptäckte att inflygningen för landning kom att ske på för låg höjd.

Det kan noteras att det extra kapoteringsskydd, som är installerat på flygplansindividerna, sannolikt bidragit till att personskadorna ej blev värre.