

ISSN 1400-5719

---

## **Rapport RL 2001:02**

***Olycka med flygplanet SE-EPB och SE-TMD  
på Eskilstuna/Ekeby flygplats, D län,  
den 17 september 2000***

**Dnr L-100/00**

---

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](http://www.havkom.se)

2001-01-10 L-100/00

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

### **Rapport RL 2001:02**

---

Statens haverikommission har undersökt en olycka som inträffade den 17 september 2000, på Eskilstuna/Ekeby flygplats, D län, med två flygplan med registreringsbeteckningen SE-EPB och SE-TMD.

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

S-E Sigfridsson

Monica J Wismar

**Rapport RL 2001:02****L-100/00**

Rapporten färdigställd 2001-01-10

---

<i>Luftfartyg: registrering, typ</i>	<b>A. SE-EPB</b> , Piper PA-25 <b>B. SE-TMD</b> , Slingsby T61 A
<i>Klass, luftvärdighet</i>	<b>A.</b> Experiment, gällande flygtillstånd <b>B.</b> Normal, gällande luftvärdighetsbevis
<i>Ägare/Innehavare</i>	<b>A.</b> Labro Komponent AB, Kungsgatan 67, 633 50 Eskilstuna <b>B.</b> Eskilstuna flygklubb, Box 140 53, 630 14 Eskilstuna
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	2000-09-17, ca kl. 13.00 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (SST) = UTC + 2 timmar
<i>Plats</i>	På Eskilstuna/Ekeby flygplats, D län, (pos 5923N 1627E; 13 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	A. Bogsering/B. Privat
<i>Väder</i>	Enligt SMHI:s analys: vind sydlig ca 10 knop, sikt >10 km, molnmängd 1–2/8 med bas 4 000–5 000 fot, temp./daggpunkt +14/+6 °C, QNH 1018 hPa.
<i>Antal ombord: besättning</i>	A. 1 B. 1
<i>passagerare</i>	A. – B. –
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartygen</i>	Betydande
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Föraren A:</i>	
<i>ålder, certifikat</i>	58 år, PPL (Private Pilot Licence)
<i>total flygtid</i>	866 timmar, varav ca 500 timmar på typen
<i>flygtid senaste 90 dagarna</i>	19 timmar, samtliga på typen
<i>antal landningar</i>	133
<i>senaste 90 dagarna</i>	
<i>Föraren B:</i>	
<i>ålder, certifikat</i>	45 år, A och S
<i>total flygtid</i>	ca 3 000 timmar, varav ca 150 timmar på typen
<i>flygtid senaste 90 dagarna</i>	25 timmar, varav 7 timmar på typen
<i>antal landningar</i>	65, varav 15 på typen
<i>senaste 90 dagarna</i>	

---

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 18 september 2000 om att en olycka med två flygplan med registreringsbeteckningarna SE-EPB och SE-TMD inträffat på Eskilstuna/Ekeby flygplats, D län, den 17 september 2000 ca kl. 13.00.

Olyckan har undersökts av SHK som företrätts av Sven-Erik Sigfridsson, ordförande, och Monica J Wismar, operativ utredningschef.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Max Danielsson.

**Händelseförlopp m.m.**

Föraren av SE-EPB, en silverfärgad Pawnee, hade startat från bana 23 för att bogsera upp ett segelflygplan. När flygplanen befann sig på ca 400 meters höjd kopplade segelflygplanet ur och föraren i Pawneen svängde

tillbaka mot flygplatsen. Han noterade inga andra flygplan i trafikvarvet och sände inget meddelande på radion. På ungefär 300 meters höjd minskade han gasen till tomgång, tog ut ett steg klaff och påbörjade en bedömningslandning i högervarv till bana 23. Flygplanet hade hög sjunkhastighet och föraren fortsatte svängen från höger medvind direkt in på finalen för landning på stråket. Under utflytningen före sättningen hörde han ett kraftigt skrammel och flygplanet skakade till kortvarigt. Därefter var landningen normal.

Föraren i SE-TMD, en vit motorseglare med röd dekor, skulle göra en teknisk kontrollflygning. Efter ungefär 15 minuters flygning återvände han till flygplatsen och gjorde en inflygning i vänstervarv till bana 23. Han noterade inga andra flygplan i närheten av flygplatsen. Han meddelade via radion att han befann sig på medvindslinjen. Han genomförde därefter landningsvarvet med en baslinje på ca 100 meters höjd och insväng till final på ca 50 meters höjd samt bestämde en sättningspunkt till ca 50 meter efter bantröskeln. Sättningen av flygplanet var normal och under utrullningen på marken, ungefär 20–30 meter efter sättningen, träffades motorseglaren av Pawneen´s vänsterhjul och undersida. Motorseglarens motor stannade och kylvatten strömmade ut på dess huv. Föraren skadades inte och kunde själv lämna flygplanet.

Undersökning av de båda flygplanen visade att skrapmärken av gummi fanns på motorseglarens motorkåpas vänstra övre sida och skador uppstått på propellern. Propellern från motorseglaren skadade luftintaget samt ett kylvattenrör på Pawneen.

Båda flygplanen var utrustade med kommunikationsradio. Föraren i Pawneen noterade ingen kommunikation på radion.

Flygplatsen har ett landningsstråk som är 800 meter långt och 100 meter brett i riktning 050/230 grader och ett som är 700 meter långt och 100 meter brett i riktning 170/350 grader. Enligt flygklubbens instruktioner skall bogserflygplan angöra ett högervarv vid landning på bana 23 och segelflygplanen ett vänstervarv. Denna metod har sedan länge använts inom flygklubben med anledning av att medlemmarna har upplevt att det varit svårt att se andra flygplan med olika farter och höjdprofiler i samma varv.

Flygplatsen är en enskild flygplats med PPR (prior permission required) och saknar flygtrafikledning. Luftfartyg utan radio opererar där. Den aktuella dagen var antal flygplan i området lägre än normalt.

Efter händelsen har man vid flygklubben vidtagit följande åtgärder för att försöka undvika att en liknande händelse skall hända igen:

- monterat blixtljus på bogserflygplanen,
- bogserflygplan anmodas att förlänga landningsvarvet för att få en längre bas och final, för att förarna skall få längre tid på sig att se och bli sedda, och
- startat utbildning i spaningsteknik.

### Utlåtande

Båda förarna var väl förtrogna med gällande speciella trafikregler på flygplatsen. Ljus och siktförhållandena var goda. Att båda flygplanen landade ungefär samtidigt utan att någon av förarna såg det andra flygplanet visar på svårigheten att se flygplan i varvet. Flygplanens färg och de ”döda vinklar” som uppstår om flygplanen är lågvingade respektive högvingade påverkar naturligtvis förarnas möjlighet att upptäcka andra flygplan i varvet.

Höga krav på uppmärksamhet måste därför ställas på förare vid flygning på flygplatser utan flygtrafikledning och denna typ av verksamhet.

Föraren i Pawneen angjorde finalen från en högre höjd och med en högre fart än motorseglaren och var det upphinnande flygplanet och var därmed formellt väjningskyldig. Genom att inflygningen skedde i en kontinuerlig högersväng från medvind till kort final så skymdes sikten framför och under flygplanet.

Olyckan orsakades av att föraren i Pawneen gjorde inflygningen för landning på ett sådant sätt att han inte hade erforderlig uppsikt på andra landande flygplan under och framför honom.