



STATENS HAVERIKOMMISSION

SHK
BIBLIOTEKET

Rapport C 1988:29 (ersätter C 1988:7)
Luftfartshändelse 1987-07-20
Eskilstuna/Ekeby flygplats, D län
Ärende SE-TMD/SE-CLR 54/87

INNEHÅLL

I föreliggande rapport redovisas undersökningen under ett fåtal rubriker. Rubrikerna har numrerats enligt den uppställning som rekommenderas av ICAO. Rubriker som ej återfinns i texten har streck i stället för sidhänvisning.

	Sid
SAMMANFATTNING	-
INLEDNING	3
1 FAKTAREDOVISNING	4
1.1 Redogörelse för händelseförloppet	4
1.2 Personskador	4
1.3 Skador på luftfartyget	4
1.4 Andra skador	4
1.5 Besättningen	4
1.6 Luftfartygen	5
1.7 Meteorologisk information	-
1.8 Navigationshjälpmedel	-
1.9 Radiokommunikationer	-
1.10 Flygfältsdata	-
1.11 Färd- och ljudregistratorer	-
1.12 Haveriplats och flygplanvrak	5
1.12.1 Haveriplatsen	5
1.12.2 Flygplanvraket	5
1.13 Medicinsk information	-
1.14 Brand	-
1.15 Överlevnadsmöjligheter	-
1.16 Särskilda prov och undersökningar	-
1.17 Övrigt	5
2 ANALYS	-
3 SLUTSATSER	6
3.1 Undersökningsresultat	-
3.2 Sannolik haveriorsak	6
4 REKOMMENDATIONER	-
5 ÖVRIGT	-
<u>BILAGA</u>	
1	Utdrag ur cert reg beträffande föraren (endast till luftfartsverket)

Anmärkning

All tidsangivelse i rapporten avser
svensk normaltid (SNT) = UTC + 1 timma
svensk sommartid (SST) = UTC + 2 timmar

INLEDNING

Statens haverikommission (SHK) underrättades 1987-09-16 om att kollision inträffat på Eskilstuna/Ekeby flygfält mellan ett stillastående motorflygplan med motor i gång och ett taxande motorsegelflygplan 1987-07-20 kl 11.00.

Händelsen har utretts av SHK som företräts av Hans Gullberg, ordförande, Lennart Ringqvist, utredningschef, och Claes Jernow, sakkunnig.

SHK har biträtts av KSAK genom Göran Klevstigh, som sammanställt rapporten.

Händelsen har begränsat intresse från flygsäkerhetssynpunkt. SHKs utredning redovisas därför kortfattat.

SHK har den 17 december 1987 avgett en rapport om händelsen. Det har senare framkommit att till grund för rapporten legat ofullständiga upplysningar angående omständigheterna vid kollisionen. SHK har på grund härav beslutat följande rapport som ersätter den tidigare rapporten i ärendet.

SHK har sammanträtt

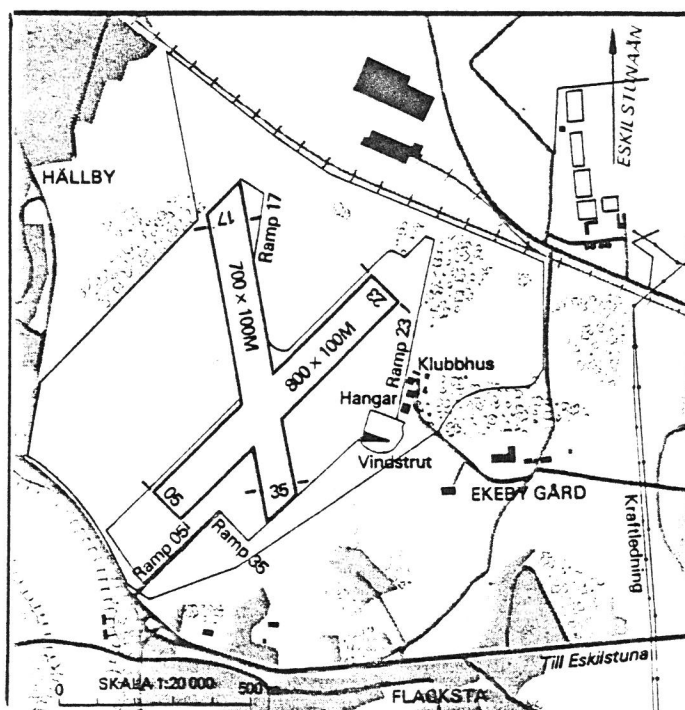
<u>Dag</u>	<u>Plats</u>	<u>Närvarande</u>
1987-11-09	SHK kansli	Gullberg, Jernow, SHK, K-G Bask, Lfv, Klevstigh, Rudolf Olsson, förare av fpl SE-TMD samt KSAK flygsäkerhetsmän.
1987-12-04	SHK kansli	Gullberg, Ringqvist, Klevstigh samt Torleif Hiort, Lennart Landegren, Kurt Svensson, KSAK, och Bask.
1988-05-17	SHK kansli	Gullberg, Ringqvist, Jernow, Klevstigh samt förarna av de kolliderande flygplanen.

1 FAKTAREDOVISNING

1.1 Redogörelse för händelseförloppet

Under uttaxning från hangarplattorna i östra delen av Eskilstuna/Ekeby flygfält kolliderade motorsegelflygplanet SE-TMD med motorflygplanet SE-CLR. Kollisionen inträffade ca 30 meter nordväst om ett staket (ungefär vid "n" i "Hangar" på nedanstående skiss av flygplatsen). Strax före kollisionen hade CLR gjort en kursändring och stannat i riktning mot sydväst. Vid kollisionen träffade höger vingpets på TMD propellern på CLR.

Händelsen inträffade 1987-07-20 kl 11.00.



Skiss över Eskilstuna /Ekeby flygfält

1.2 Personskador

Inga.

1.3 Skador på luftfartyget

Begränsade.

1.4 Andra skador

Inga.

1.5 Besättningen

Föraren av SE-TMD var vid haveritillfället 59 år och hade segelflygarcertifikat gällande t o m 1987-08-31. Föraren av SE-CLR var vid haveritillfället 50 år och hade motorflygarcertifikat gällande t o m 1988-05-31.

<u>Flygtid/antal flygn</u>	<u>Sen 24 timmar</u>	<u>90 dagar</u>	<u>Totalt</u>
<u>SE-TMD</u>			
Alla typer	0	35/49	295/426
Denna typ	0	6/7	57/114
<u>SE-CLR</u>			
Alla typer	50	1/*)	275/*)
Denna typ			17/*)

*) Uppgift saknas.

1.6 Luftfartygen

Ägare/Innehavare: Eskilstuna flygklubb
 Typ: SE-TMD Slingsby T61A
 SE-CLR Piper Cub L4/100 hkr

Luftfartygen hade gällande luftvärdighetsbevis.

1.12 Haveriplats och flygplanvrak

1.12.1 Haveriplatsen

Ekeby flygfält, Eskilstuna.

Position: 59° 23' N, 16° 26' E.

1.12.2 Flygplanvraken

SE-CLR propellerblad skadat. SE-TMD höger vingpets ca 1 meter in övre balkflänsen avslagen, fanérsador.

Marken sluttar från hangarplattorna ner mot stråken.

1.17 Övrigt

Föraren av CLR har uppgett: Han uppmärksammade att vänster hjulbroms fungerade dåligt och svängde hastigt 270° runt höger landställshjul och parkerade med motorn i gång för att okulärbesiktiga bromsen. Efter ca 5 sek upptäckte han att TMD kom taxande från vänster och nära CLR. Föraren av CLR kuperade motorn men innan propellern hade slutat rotera skedde kollisionen.

Föraren av TMD har uppgett: Flygplanen stod före uttaxningens början ungefär jämsides. TMD rullade först i gång men släppte förbi CLR. Han hade sedan hela tiden uppsikt över CLR. Detta flygplan gjorde några för honom överraskande svängar och stannade sedan ca 30 meter framför TMD. Han hade kunnat stanna TMD före kollisionen om han hade bromsat och om bromsen hade fungerat. Bromsen hade emellertid tidigare under lång tid varit ur funktion. Han förutsatte att så fortfarande var fallet och därför gjorde han inget försök att bromsa.

Enligt intyg 1988-03-19 av segelflygchefen vid Eskilstuna flygklubb fungerade hjulbromsen på TMD vid skadetillfället.

3 SLUTSATSER

3.2 Sannolik haveriorsak

Flygplanen har kolliderat till följd av att föraren av flygplanet TMD ej har hjulbromsat för att förhindra en sammanstötning med det stillastående flygplanet CLR. Anledningen har varit att han felaktigt förutsatte att hjulbromsen på TMD var ur funktion och därför inte försökte bromsa.

Datum för rapportens expediering till luftfartsverket: 1988-05-31