

1998-04-09

L-40/97

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

Rapport C 1998:8

Statens haverikommission (SHK) har undersökt en olycka som inträffade den 21 juni 1997, på Orsa/Tallheds flygplats, W län, med ett ultralätt flygplan med registreringsbeteckningen SE-YPB.

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

Sven-Erik Sigfridsson

Monica J Wismar

Henrik Elinder

<i>Luftfartyg: registrering och typ</i>	SE-YPB , Cosmos Bidulm/La Mouette P 19
<i>Ägare/Innehavare</i>	Mats Fernström, Edåkersvägen 12, 792 04 Nusnäs
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	1997-06-21, ca kl. 21.00 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (SST) = UTC + 2 timmar
<i>Plats</i>	Orsa/Tallheds flygplats, W län, (pos 6111N 1443E; 208 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	Enligt SMHI analys: Vind 100°/6-8 knop, sikt >10 km, molnbas 4 000-6 000 fot, temp./daggpunkt ca +14/+9°C, QNH 1005 hPa
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>passagerare</i>	1
<i>Personskador</i>	Passageraren lindrigt skadad
<i>Skador på luftfartyget</i>	Betydande
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Förarens ålder, certifikat</i>	40 år, UL
<i>Förarens totala flygtid</i>	350 timmar, varav 300 timmar på typen
<i>Förarens flygtid/antal land- ningar senaste 90 dagar</i>	25 timmar/ca 130 landningar, varav 20 timmar/ ca 120 landningar på typen

Olyckan har undersökts av Statens haverikommission (SHK) som företräts av S-E Sigfridsson, ordförande, Monica J Wismar, operativ utredningschef och Henrik Elinder, teknisk utredningschef.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Nils von Koch.

Syftet med SHK:s undersökningar är uteslutande att förebygga framtida olyckor och tillbud.

Händelseförlopp m.m.

Vid landning efter en kortare flygtur brast en bult till ena landstället, vilket resulterade i skador på landställ, propeller och vinge. Bulten har genomgått en metallurgisk undersökning. Undersökningen har visat att brottet var ett segt överbelastningsbrott som skett momentant. I bultens ena ände fanns ett sfäriskt lager med möjlighet till trycksmörjning via en smörjnippel. Undersökningen visade att lagerytorna var torra och kraftigt korroderade.

Flygtillståndet för flygplanet löpte ut den 27 juli 1996. Det besiktigades den 21 maj 1997. Något nytt flygtillstånd utfärdades inte då avgift inte erlagts.

Utlåtande

Lagerytornas tillstånd tyder på att lagret inte blivit korrekt smort. Korrosionen medförde att lagerfriktionen var onormalt stor vilket innebar ett extra böjmoment på bulten i samband med start och landning.

Olyckan orsakades sannolikt av bristfälligt underhåll av flygplanet.