

Rapport C 1999: 1**L-90/98**Rapporten färdigställd 1999-01-07

<i>Luftfartyg: registrering och typ</i>	SE-YRY , Pegasus XL-Q-LC (Trike)
<i>Ägare/Innehavare</i>	Cederblad Arne med Firma Fly For Fun Sjötullsgatan 4, 696 30 Askersund
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	1998-09-01, kl. 19.58 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk svensk sommartid (SST) = UTC + 2 timmar
<i>Plats</i>	Svegs flygplats, Z län, (pos 6203N 1425E; 359 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	Vind svag växlande, sikt > 10 km, inga moln under 5 000 fot, temp./daggpunkt +9/+3 °C, QNH 1030 hPa
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>passagerare</i>	-
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Betydande
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Förarens ålder, certifikat</i>	50 år, UL
<i>Förarens totala flygtid</i>	22 timmar, samtliga på typen
<i>Förarens flygtid de senaste 90 dagarna</i>	3 timmar
<i>Antal landningar de senaste 90 dagarna</i>	7

Olyckan har undersökts av Statens haverikommission (SHK) som företrätts av Olle Lundström, ordförande, Monica J Wismar, operativ utredningschef och Henrik Elinder, teknisk utredningschef.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Klas-Göran Bask.

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.

Händelseförlopp m.m.

I samband med starten för en lokal flygning noterade föraren att flygplanets styrhjul ”wobblade”. Han trodde att detta orsakades av en sten eller dylikt på banan och fullföljde sin planerade flygning. När flygplanet vid landningen tog mark började styrhjulet att ”wobbla” så kraftigt att föraren tappade kontrollen över styrningen. Hjulet ställde sig då fullt ut åt höger varvid flygplanet välte åt vänster och åkte av banan. Föraren skadades inte men omfattande skador uppstod på flygplanet.

Styrhjulets gaffel är lagrad i ett rör som är instuckt i ett grövre rör, vilket utgör flygplanets horisontella huvudbalk (”Base Tube Assembly”). Enligt tillverkningsunderlaget skall styrhjulsröret fästas i det grövre röret med tre genomgående bultar.

Vid undersökning av flygplanet efter olyckan framkom att två av dessa bultar saknades, vilket ägaren sagt sig inte ha varit medveten om. Bultarna har sannolikt tagits bort i samband med en tidigare modifiering av motorns magnapulsstartinfästning vid styrhjulsröret. När detta i så fall skedde har inte gått att fastställa. Vid belastning glappade gaffeln ca 10 mm i nederkant, dels genom att styrhjulsröret vred sig i det grövre röret, dels genom att det nedre gaffellagret var utslitet.

Utlåtande

Glappet i styrhjulsgaffeln uppstod sannolikt successivt i samband med starter och landningar till följd av att styrhjulsröret inte var korrekt monterat. Detta glapp i kombination med eventuellt hög markhastighet vid sättningen i den svaga vinden är sannolikt förklaringen till att ”wobblingen” vid den aktuella landningen blev så kraftig att föraren tappade kontrollen över styrningen, varpå ekipaget välte.