ISSN 1400-5719

# *Rapport C 1999:48*

**L-50/99**

Rapporten färdigställd 1999-11-29

| | | |
|---|---|---|
| *Luftfartyg: registrering och typ* | | **SE-YOZ**, Pegasus XL-Q UL (trike) |
| *Ägare/Innehavare* | | *Ej namn i internetutgåva / Webmaster* |
| *Tidpunkt för händelsen* | | 1999-06-12, ca kl. 09.00 i dagsljus<br>*Anm:* All tidsangivelse avser svensk sommartid (SST) = UTC + 2 timmar |
| *Plats* | | Hallvikens flygplats, Strömsund, Z län, (pos 6344N 1528E; 341 m över havet) |
| *Typ av flygning* | | Privat |
| *Väder* | | Enligt SMHI-analys: vind svag växlande, sikt > 10 km, inga moln, temp./daggpunkt +17/+7 °C, QNH 1029 hPa |
| *Antal ombord:* | *besättning* | 1 |
| | *passagerare* | - |
| *Personskador* | | Inga |
| *Skador på luftfartyget* | | Betydande |
| *Andra skador* | | Inga |
| *Förarens ålder, certifikat* | | 49 år, UL, saknade gällande certifikat vid händelsen |
| *Förarens totala flygtid* | | 51 timmar, varav 25 timmar på typen |
| *Förarens flygtid de senaste 90 dagarna* | | 7,5 timmar, varav 7 timmar på typen |
| *Antal landningar de senaste 90 dagarna* | | 54, varav 49 på typen |

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

SHK har biträtts av Arne Cederblad som operativ och teknisk expert.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Lars Jonsson.

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.

Föraren startade på Hallvikens flygplats för en flygning till Ramsele med ett flygplan av typ trike. Efter ca 20 minuters flygning upplevde han att motorn gick orent och att han hade svårigheter att få ut önskad motoreffekt. Han avbröt då flygningen och återvände till Hallviken. Under inflygningen till bana 32 tyckte han att motorn åter fungerade normalt. Den första inflygningen för landning kom att bli instabil varför han avbröt denna och gjorde ett nytt landningsvarv. På finalen strax före upptagningen inför sättningen fick triken en genomsjunkning varvid noshjulet slog hårt i banan. Nosställsgaffeln kröktes och triken kanade på nosen ca 20-30 meter innan den slutligen välte snett framåt och över på vänster sida.

Föraren ådrog sig inga skador och kunde själv lämna triken. Skador upp-

stod på nosstället, trikens underdel och vinge.

Vid den tekniska undersökningen av triken och dess motor hittades inget fel som bedöms kan ha påverka händelseförloppet. Ett vittne på flygplatsen tyckte att motorljudet lät normalt under inflygningen.

Föraren hade haft certifikat för ultralätta flygplan fram t o m 31 mars 1997. Han gjorde inflygning på triketypen första gången under sommaren 1996. Under år 1998 återupptog han utbildningen på samma trike men slutförde den inte. Den 30 mars 1999 påbörjade han ånyo utbildningen på triken som enligt lärarens noteringar slutfördes den 5 maj 1999. Föraren har uppgett att han hade ansökt om certifikat per den 4 maj 1999 men hade inte fått något certifikat. Han har vidare uppgett att han trodde att typinflygningen gällde som certifikatsförnyelse.

## Utlåtande

Olyckan orsakades sannolikt av otillräcklig fartkontroll i samband med utflytningen före sättningen.

SHK konstaterar att föraren inte hade vare sig giltigt certifikat eller elevtillstånd vid tiden för händelsen.