

SAMMANFATTNING

Olyckan inträffade den 30 juni 2017 under start från Siljansnäs flygplats. Flygplanet var av modellen Piper PA-28-161 (Cherokee Warrior II) och hade registreringsbeteckningen OH-PHE. Flygningen utfördes som en distansflygning och var en del av utbildningen för två elever. Flygplanet var hemmahörande i Jyväskylä i mellersta Finland. Utbildningen genomfördes av Blue Skies Aviation Oy, som är en utbildningsorganisation med säte i Vesivehmaa norr om Helsingfors.

Eleverna hade under flygningen från Jyväskylä via Helsingfors, Åbo och Mariehamn till Siljansnäs turats om att flyga varannan sträcka medan instruktören övervakade flygningarna från högersits. Blue Skies tjänstgöringsbegränsningar hade överskridits redan innan flygningen påbörjades från Siljansnäs.

I Siljansnäs tankades flygplanet för att uppnå maximal startvikt för att flyga vidare till Åre. Startvikten översteg dock den maximalt tillåtna.

En videofilm spelades in från baksits med en kamera av typen Go-Pro riktad mot höger vinge. Haverikommissionen har använt filmen och dess ljud samt referenspunkter till höger om banan för att beräkna motorvarv, lättningfart, och tippvinklar.

I träningssyfte avsåg man att utföra starten med proceduren för start på kort bana. Rotationsfarten bestämdes till 43 knop, vilket är nio knop under den rekommenderade för maximal startvikt. Det framgår av den inspelade filmen att flygplanet, efter lättning, flög med hög attityd och att stallvarningen konstant ljöd under det att flygplanet överstegrades två gånger innan det slog ned i ett sädesfält.

Instruktören skadades i bröstkorgen av en GPS-skärm som satt monterad på styrratten. Han transporterades till sjukhus för vård.

Olyckan orsakades av att föreskrivna operativa startförfaranden inte kom att tillämpas med avseende på den indikerade farten, vilket resulterade i ett flygläge som medförde att luftmotståndet överskred den tillgängliga dragkraften.

Haverikommissionen har funnit flera bidragande orsaker såsom:

- Flygplanets massa och balans låg utanför tillåtna gränser vilket kan ha haft viss påverkan på händelseförloppet.
- Bedömningen av vindförhållandena kan ha påverkats negativt av att flygplatsens vindstrut stod på läsidan om ett skogsparti.
- Det saknades detaljerade instruktioner i operatörens handbok angående avbruten start.
- Under den senare delen av händelsen kan en vindskjuvning ha bidragit till att farten sjönk.
- Manövreringen mot hinderfrihet medförde att en sväng gjordes som i den låga farten förvärrade situationen ytterligare.

Säkerhetsrekommendationer

Inga.