

## RAPPORT

Postboks 213, 2001 LILLESTRØM

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

RAP: 15/2000

Avgitt: 10. april 2000

---

### Luftfartøy

-type og reg.: RotorWay International Exec 162F, LN-OSR

-fabr. år: 1995

-motor: RotorWay International R.I.

Dato og tidspunkt: 8. desember 1999, kl. 1210

Hendelsessted: Ski flyplass

Type hendelse: Luftfartsulykke, halerotor tok i bakken under autorotasjonsøvelse

Type flyging: Privat

Værforhold: Vind: 010° 5 kt. Skyer: få i 4 000 ft. Sikt: mer enn 10 km.

Temp./Duggp.: -5°C/-8°C. QNH: 993 hPa

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: Ingen

Antall om bord: 1

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Halerotor, "tail guard", bakre del av halekon, horisontal- og vertikal finne, understell og små bulker på et hovedrotorblad

### Fartøysjefen

-kjønn: Mann

-alder: 45 år

-sertifikat: PPL-A og -H

-flygererfaring: Totalt 556 flygetimer, 203 flygetimer på helikopter hvorav 85 timer på aktuell type

Informasjonskilder: Fartøysjefens rapport på skjema "Rapport om luftfartsulykke/-hendelse" (skjema nr. NE-0382) og samtale med fartøysjefen.

---

Alle tidsangivelser i denne rapport er lokal tid (UTC + 1 time) hvis ikke annet er angitt.

## **FAKTISKE OPPLYSNINGER**

Fartøysjefen har, basert på et byggesett, selv bygget helikopteret. Luftfartsinspeksjonen (nå Luftfartstilsynet) har godkjent prosjektet og utstedte 19. august 1999 luftdyktighetsbevis for luftfartøyet med klassifisering "Eksperiment" i henhold til BSL B 1-2. Helikopteret var det første av sitt slag i Norge.

Fartøysjefen har gitt uttrykk for at han feilbedømte høyden da han nærmet seg bakken under autorotasjonstøvelsen. Dette medførte at "tail guard" først slo i bakken og bøyde seg. Deretter slo halerotoren i bakken og landingen ble hard. Halerotorens innfesting ble skadet og et halerotorblad løsnet og skadet vertikalfinnen. Det oppsto bulker på et hovedrotorblad og understellet ble bøyd.

## **HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER**

Trening i autorotasjon helt ned til bakken er en krevende og risikofylt øvelse. Det kan diskuteres hvor verdifull trening i full autorotasjon til bakken er i forhold til risikoen. Av den grunn er det mange helikopteroperatører som avslutter autorotasjonsøvelser i hover. Dette er spesielt viktig for flygere med lite kontinuitet og erfaring. Stadig flere tilegner seg PPL-H, men for noen vil det ta lang tid å akkumulere nok flygetimer til å få en god erfaring. For disse kan det være fordelaktig å rådføre seg med mer erfarne helikopterflygere/instruktører for å legge opp til egentreningsprogram tilpasset den enkeltes erfaringsnivå.

HSL er informert om at det ved et tilfelle er dannet en liten gruppe av "PPL-H-flygere", som møtes for utveksling av erfaringer som kan forbedre deres flygesikkerhet. HSL ser positivt på et slikt tiltak.