

Rapport nr. 02/2020

Fakta:

Dato: 29.02.2020
Type hendelse: Hard landing
Fly: DG1000, LN-GCN
Sted: ENOP, Oppdal
Pilot: Fartøysjef
Vær: Noe rotor på innflygingen
Antall om bord: 2
Personskader: Nei
Skader på fly: Felgen på halehjulet

Hendelse:

Vi startet normal innflyging for landing på ENOP bane 25. Starthøyde var ca. 350 m ved Moa grustak 3 km sør-vest for ENOP. På grunn av økning i vind fra øst-sørøst i forhold til min forrige tur tidligere på dagen valgte jeg å fly inn med 120 km/t for å håndtere forventet rotor spesielt under base og finale. Første 45° sving på base ble gjennomført som normalt, likeledes neste 45° sving. Vi traff noe rotor som forventet, men den var ikke spesielt utviklet til ENOP å være. Jeg startet sving på finale litt sent, noe som medførte en overskyting mot nord som jeg måtte korrigere. Det var litt antydning til rotor og turbulens under finale. Jeg hadde god kontroll på brems, hastighet og landingspunkt inntil vi kom ned på ca. 20 meter høyde. Jeg snakket med passasjerer under landingen, noe som muligens har påvirket min evne til å vurdere hastighet, gjennomsynk og tidspunkt for rotasjon til utflating. Resultatet var at jeg roterte for sent og landet hardt med halen. Flyet satte seg deretter på hovedhjulet og resten av landingen og utrullingene forløp normalt.

Jeg undersøkte halehjulet med tanke på punktering rett etter landing, men det så ikke ut som det var skjedd en skade. Landingen var hard, men ikke så hard at jeg mistenkte at noe mer var skjedd. I etterkant ble det oppdaget at felgen på halehjulet var skadet.

Pilotens vurdering av hva kunne hindret hendelsen:

Jeg har behov for å trene mer på landinger og bruke tid på det. Som sertifikatpilot er man ofte på leting etter den ene starten og den lange, gode turen. Det medfører imidlertid at man får veldig lite landingstrening. Jeg skulle videre ikke snakket med passasjerer under landing men heller brukt alt fokus på å gjennomføre en god landing. Spesielt når dette var min andre landing på 5 måneder, og været hadde skiftet fra rolig til noe mer vind.

Sikkerhet og utdanning utvalget (SU) kommentar:

En god og ærlig rapport som SU er enig i.

- Trene mer på landinger er viktig også for en eventuell utlanding.
- Å ha full fokus under landing, ikke samtale med en passasjer.

Etter dagens krav er denne flygingen helt etter forskriftene, men ikke etter de nye SFCL reglene. Det nye blir 3 starter i løpet av 90 dager mot i dag 6 måneder.

Hva er kravet til å ta med passasjer etter reglene? Hva slags sertifikatet har du?

Dagens krav:

Artikkel 552 Bestemmelser for seilflybevis

4.9 For å medbringe passasjerer skal innehaveren av seilflybeviset ha utført minst 3 avganger og landinger på angjeldende startanordning i løpet av de siste 6 måneder.

Nye krav:

SFCL.160 SPL – Recency requirements

(e) Carriage of passengers

SPL holders shall carry passengers only if in the preceding 90 days they have carried out as PIC, at least:

- (1) three launches in sailplanes, excluding TMGs, if passengers are to be carried in sailplanes, excluding TMGs; or
- (2) three take-offs and landings in TMGs, if passengers are to be carried in a TMG.