

## Halehjulsfly skar ut av banen (JUL96)

Den 48 år gamle tre-akse piloten hadde bare ett års erfaring med 80 timer på nesehjulsfly, og hadde kjøpt seg et halehjulsfly med Rotax 503 som ga bedre plass og større rekkevidde. For å lære seg halehjulsteknikken begynte han å takse flyet opp og ned på en gressbane med fullvoksen åker på alle kanter med større og større fart. Dette fortsatte noen dager inntil flyet var i luften noen meter for hvert forsøk.

Å kontrollere et halehjulsfly er helt forskjellig fra et nesehjulsfly fordi flyet forsøker å svinge selv uten noen påviselig grunn. Dette skyldes at tyngdepunktet ligger bak hovedhjulene, og forsøker å komme først så lenge hjulene har kontakt med bakken. Det kreves at man korrigerer enhver svingtendens meget raskt med pedalene, men den største feilen man ofte gjør er å holde korreksjonen for lenge slik at flyet skjærer over på den andre siden. Etter et par slike voksende svinger i for stor fart er ofte 'ground loopen' et faktum, og flyet tipper over og ødelegger en vingebjelke og gjerne et hjuloppheng. Man skal være oppmerksom på en risikofylt gråsoner i fartsregisteret der verken halehjulet eller siderøret er effektive. Et øyeblikks full gass sammen med brems på ett hjul kan hjelpe til i en nødsituasjon. Under start og landing varer denne gråsonen i meget kort tid, mens under slike takseøvelser kan man være i gråsonen i store deler av tiden. Dette gjør at slike øvelser må utføres med den største forsiktighet og langsom tilvenning.

En dag med noe vind ble det øvet videre, for piloten følte seg fortsatt meget usikker på styringen. Det var særlig høyresvingene som hadde for liten autoritet på ror og hjul, og utkjøring på banens venstre side hadde noen ganger tidligere blitt unngått med nød og neppe.

Den neste starten skulle vise seg å bli den siste på en stund. Nesten full gass ble gitt med jevnt pådrag noen sekunder, men så begynner utsvingene. Denne gang var piloten også for sen med å oppheve korreksjonen til venstre, og fullt høyre ror førte ikke til særlig oppretting av kursen, som var på skrå inn mot åkeren. Et febrilsk forsøk på å gi full gass med maksimal høyre pedal inne var ikke nok, og flyet fosset inn i åkeren like etter at piloten rakk å slå av motoren. Den store friksjonen som modent korn har på et lite fly er formidabel, og det tippet umiddelbart over på nesten og knakk et blad av den trebladete propellen etter bare 7-8m rullestrek i åkeren.

Andre skader ble ikke påvist, men det viste seg ved en ny kontroll av flyet at rorutslaget til høyre kun var 15 grader mot normalt 26 grader. Ingen skader eller andre indikasjoner kunne forklare hvorfor rorutslagene var forskjellige fra sist årskontroll, så en kyndig flybygger ble rekvirert for å utbedre styrefunksjonene. Dette forklarte også hvorfor den tidligere eier svingte flyet rundt og sidegled med bruk av kun full venstre pedal. Høyre pedal ble aldri utfordret, og skavanken ble derfor heller aldri lagt merke til. Han var dessuten så godt vant til flyet at han aldri trengte store rorutslag for korrigeringer, noe som heller ikke er nødvendig når de kommer på rett tidspunkt. Den nye eieren hadde liten erfaring med slikt og trodde hovedårsaken lå hos han. Etter utbedringen ble flyet mulig å kontrollere for en forholdsvis fersk pilot, og utsjekken ble tatt kort tid etter.

Piloten fikk det gode råd av andre halehjulspiloter at han i slike takseøvelser skulle sette flyet i små sikksakksvinger med vilje. Da ville han selv kjenne rytmen til flyet og hvor i svingen korreksjonene skal opphøre for å rette opp flyet. Dette har hjulpet mange piloter i ettertid.