

Giv **ALDRIG** fuld gas, når du flyver med lav fart tæt ved flyets stall-hastighed.

Under indflyvning til landing på finale med lav fart gav piloten gas på motoren, hvorved piloten mistede kontrollen over flyet, som drejede til venstre og ned i nogle træer og buske, der reducerede nedslagskraften. Flyet er totalskadet. Piloten slog sit knæ.

Når der gives gas i et fly med én motor, der sidder i flyets længderetning med en propel, der drejer med uret, sker der følgende ved for lav fart:

Under start:

1. Flyet drejer mod venstre, fordi propellen drejer **med uret** (set fra piloten). Det kan sammenlignes med en boremaskine, hvor boret drejer **med uret** som propellen på et fly. Hvis man pludselig slipper boremaskinen, vil den dreje **mod uret**. (mere gas = større påvirkning).
2. Flyet drejer også mod venstre, fordi venstre side af flyet påvirkes mere af slipstrømmen fra propellen end højre side af flyet. (mere gas = større påvirkning).
3. Flyets drejning til venstre forhindres ved at piloten træder på højre siderorspedal for at styre flyet med hjulene.

Med lav fart tæt ved stall-hastighed:

1. Venstre vinge går ned, og flyet drejer mod venstre, fordi propellen drejer **med uret**. (Der er ingen modstand ved hjulene på startbanen som under start, der forhindrer vingen i at gå ned og krænge til venstre).
2. Gasgivning ved lav fart tæt ved flyets stall-hastighed får flyet til at dreje mod venstre, fordi venstre side af flyet påvirkes mere af slipstrømmen fra propellen end højre side af flyet. (mere gas = større påvirkning).
3. På grund af flyets drej til venstre og den lave fart ved stall-hastigheden, mister venstre vinge opdrift og staller. ("Man taber venstre vinge"). Det går så hurtigt, at man ikke når at kompensere med sideroret. Krænge-rorene er næsten uden virkning ved så lav hastighed.

Hvordan forhindres et stall ved for lav hastighed, lav højde og ligeud flyvning:

1. Kræng eller drej **aldrig**.
2. Flyets næse skal sænkes til under horisonten.
3. Flyets fartmåler skal være i "det grønne område", (flyvefart i forhold til sætning af flaps).
4. Giv **gas langsomt**, når flyvefart er nået.
5. Vær opmærksom på flyets stall-hastighed, som hænger sammen med MTOM (vægten) på flyet. Jo større vægt, jo højere vil stall-hastigheden være.
6. Hold altid den korrekte finale-hastighed efter flyets håndbog. (Minimum flyets stall-hastighed x 1,3 og korrigeret for vindhastighed og temperatur).

Husk altid, at god og sikker flyvning kræver god forberedelse!!

Godt nytår til alle medlemmer i DULFU.

Per Horn

Formand for DULFU