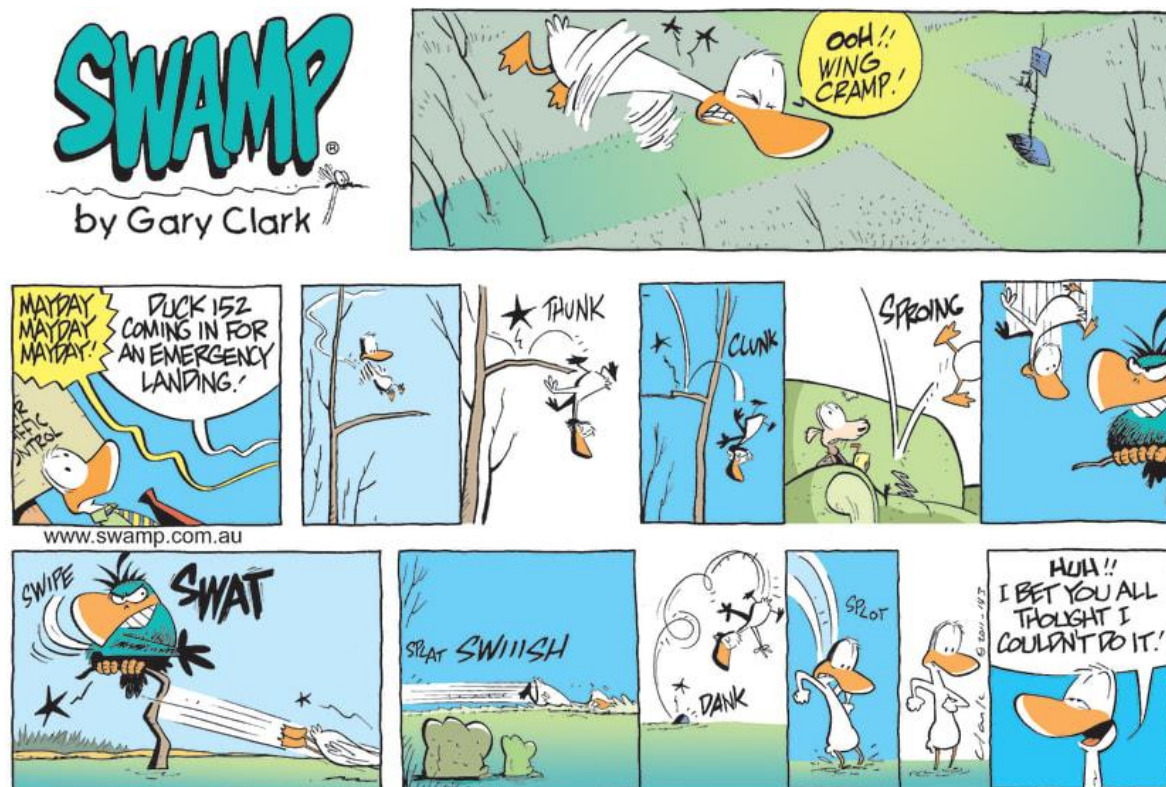


Motorkutt under avgang



(<https://swamp.com.au/comic/pilot-emergency-landing-comic/>)

Mye er sagt og skrevet om dette emnet. Men det er noen fundamentale prinsipper som gjelder. Og det er de prinsippene man må skaffe seg oversikt over. Som med alt annet, så er det viktig å ha en totaloversikt, så kan man alltid gå dypere inn i materien når man har oversikt over de grunnleggende prinsipper.

Først og fremst så er forebygging en forutsetning. Er sjekklisten fulgt? Er motoren konfigurert til å fungere som forutsatt.? Da snakker vi selvsagt om bensintilførsel, oljetrykk og tenning. I praksis at bensinkran er på, og at gascolator og andre dreneringspunkter er drenert, magneter eller elektronisk tenning er sjekket. Og at oljetrykkmåleren viser riktig. Motoren krever i tillegg rett temperatur for å fungere ordentlig. Er ikke temperaturen innafor, kan det tyde på en eller annen funksjonsfeil.

For varm motor kan i verste fall medføre skjæring. En kald motor kan bety ujevn gange. Hvis en av disse forutsetningene ikke fungerer er det bare å avbryte.

Hvis vi forutsetter at alle sjekklister er gjort så har vi 3 faser i takeoff.

- 1) Motorstopp på banen,
- 2) like etter takeoff og
- 3) i noenlunde sikker høyde.

Får man motorstopp på banen er det throttle tilbake og full brems.

Den verste fasen er selvsagt fase 2 like etter takeoff, da man ikke har høyde nok til å kunne gjøre flere valg. Da har man kun ett valg. Nemlig å lande rett frem. Ikke noe annet teller. Aller først: Stikka frem for ikke å stalle. Man stiger med høy nese og plutselig bortfall av motorkraft medfører med sikkerhet stall dersom man ikke øyeblikkelig fører stikka fremover. Ha innprentet i hodet hva som er den beste glidehastigheten for den aktuelle flytypen du flyr. Man rekker ikke mye annet enn å konsentrere seg om flygingen. Allikevel skal man holde hodet klart. Og er det tid; Først og fremst vurderer å bruke flaps etter at stikka er ført fremover. Å bruke flaps i en slik situasjon kan bety en ennå brattere nesevinkel nedover som ikke alltid vil være riktig. Det er høyden og avstanden til landingsområdet som avgjør. I denne fasen er det ofte ikke tid til å få motoren i gang igjen, så da stenges det som stenges kan. Bensin, tenning og hovedbryter.

Så den tredje fasen hvor man har fått en brukbar høyde. Her gjelder det samme som i fase 2. Man har muligens litt mere tid på seg til å gjøre de overnevnte prosedyrer. Ned med nesa, sjekk beste glidetall. Sjekk bensinkran, mixture, tenning, forgasservarme.

Bruken av flaps avgjøres av hvor man ønsker å sette flyet ned. Er landingspunktet et stykke unna, så kan det være riktig og la flapsen være inne for å seile så langt som mulig. Det er ikke noe standardsvar på dette, men det er alltid bra å ha for stor høyde enn for liten høyde og derigjennom regulere innflygingen og høyden med bruk av flaps. Og allikevel med forsiktighet. Nesevinkelen endrer seg for hvert hakk flaps man setter opp eller ned og det påvirker hastigheten. Blir det ikke liv i motoren så er siste

fase å stenge bensinkran og slå av tenning/hovedbryter. Men rikelig høyde byr på flere valg. Å snu mot flyplassen må i de fleste tilfeller frarådes, da en sving inn i medvind kan medføre problemer, spesielt om det er mye vind og dersom man ennå stiger. Sjansen for stall er stor. Større høyde gir flere landingsmuligheter, men prinsippet om å lande bent frem gjelder også i en slik situasjon. Oversikten over terrenget er selvsagt bedre og mindre retningskorreksjoner kan gjøres dersom man ser et bedre egnet sted å lande på enn det en landing bent frem ville være. Men en brå og/eller stor retningskorreksjon skal man ikke gjøre. Stallehastigheten økes betydelig ved krappe svinger, samtidig med at man mister en del av motvinds komponenten man hadde da man tok av.

Motorkutt i større høyder er en viktig øvelse, slik at man lærer seg hva man kan tillate seg å gjøre og fremdeles gjøre det på en sikker måte.

Det er også noen andre faktorer som spiller inn; Høyde over havet og temperatur og fuktighet, samt hvor mye vekt flyet har. Kald luft bærer bedre enn varm luft og i høyden blir luften tynnere og bærer da selvsagt ikke like godt som på havnivå.

Øver man seg på motorkutt under avgang så kan den erfaring man gjør være svært forskjellig fra flytype til flytype, fra årstid til årstid og fra plass til plass. Det er svært mange variabler som gjør dette til et stort tema som det går an å skrive uendelig mye om. Men de overnevnte og grunnleggende kunnskaper må være en del av ryggmargsrefleksjonen. Det er viktig å øve på dette under forskjellige forhold og med forskjellige flytyper.

Lars Preben Sørsdahl

Olav Bergersen

Øyvind Rein

Øystein Belsvik

Stig Haugen