



Hugo Drijver, staartwielspecialist.

Taildraggers  are real pilots

# Staatwiel studie

**Nieuwe uitdaging: een cursus staartwielvliegen op Teuge**

**"Vroeger werd men opgeleid op de Piper Cub. En kon men haast niet wachten tot men op een 'echt' vliegtuig, een Cessna 172 of een Piper Archer kon gaan vliegen. Nu is het andersom. Mensen leren vliegen op een Cessna en keren vervolgens terug naar de roots. Naar simpele, eerlijke vliegtuigen, met klassieke vormen en een heel eigen karakter. Met name keert men de laatste tijd terug naar de Moeder Aller Sportvliegtuigen, de Piper Cub. En terecht. Het blijft een heerlijk toestel. Met één of twee ramen open op zeventienhonderd voetjes de IJssel volgen - heerlijk. En de start en landing zijn ook een traktatie. Je hebt weer echt het gevoel dat je iets gepresteerd hebt, als je een Cub aan de grond hebt gezet."**

Hugo Drijver is een liefhebber van de Cub, dat is wel duidelijk. Sterker nog: hij gaat er zelfs een beetje werk van maken. Samen met zijn maat Jan van Genne gaat hij onder de vleugels van SAS Special Air Services op Teuge een cursus staartwielvliegen aanbieden, met de ex-luchtmachtkistjes PH-KLA en PH-AMA. Het eerste toestel is al geruime tijd klaar, het laatste wordt momenteel in topconditie (met notenhouten instrumentenpaneel) gebracht door Aviation Technics te Teuge.

Wat die cursus gaat inhouden, vraag ik Hugo op een intens zonnig en zeer cumuldig Teuge.

"We pakken het echt heel serieus aan. We hebben een officiële syllabus geschreven, die men geacht wordt goed door te nemen. De praktijk bestaat uit een uurtje of tien, met zeker een stuk of vijftig touch-and-goes erin. Daarna volgt een eindcheck, die door Harry Meyer wordt afgenomen. Haalt men die, dan volgt de aantekening op het brevet. En een mooie trui, haha!"

Wat zijn het voor piloten, die je hiermee op het oog hebt?

"Enerzijds hobbyisten, mensen die een classic willen gaan vliegen,

maar ook wel professionals. Sommigen moeten wel: de verzekering vereist bijvoorbeeld tien uur staartwieltijd voor je met een Cub zweefvliegtuigen mag gaan slepen. Maar voor veel piloten is het ook gewoon een uitdaging om deze bijzondere configuratie goed onder de knie te krijgen. Men hoeft ook niet voor de aantekening te gaan. Laatst had ik iemand hier die gewoon eens met het fenomeen wilde kennis maken. Voor dergelijke vliegers hebben we een aangepaste, sterk verkorte cursus, die dan ook niet per se met een solo eindigt. Maar de lol is er niet minder om."

Wat is eigenlijk het lastige aan staartwielvliegen?

"Eerlijk is eerlijk, alles is een beetje lastiger. Het taxiën, de start, en met name ook de landing. Het is niet voor niks dat ze in de USA rondrijden met van die bumperstickers 'Taildraggers Are Real Pilots'. Het is een beetje mannenwerk, en een macho-tintje zit er ook wel aan.

Het taxiën is alleen al lastig omdat je die hoge neus voor je hebt. En omdat het zwaartepunt achter de hoofdwielen ligt. Met name bij start en landing kan daarom

opeens de staart 'je voorbij komen'. Dat gaat vrij plotseling en heftig. En er is flink wat training voor nodig om dat effect goed te leren pareren, of nog liever: leren vóór te zijn.

Bovendien heeft een Cub een stuurknuppel, wat ook niet iedereen gewend is, en zijn de diverse bedieningsorganen, flaps en trim, niet zo ergonomisch aangebracht als in de meeste moderne toestellen. Maar da's ook wel weer het leuke. Een boterzachte landing maken met een 172, dat kan op een gegeven moment elke piloot wel. De Cub blijft je uitdagen, als een paardje dat prachtig kan rennen, maar toch z'n streken heeft.

Leg eens uit...

"Bijvoorbeeld de landing: het blijft oppassen. Met name die ballonbanden die wij eronder hebben, die nodigen als het ware uit tot springen. Vang je niet helemaal goed af, dan denkt het toestel 'hé, leuk, lekker springen', en voor je het weet ga je stuitend over de baan."

Uit je dak

Dat blijkt. Even later stijgen we op van het parallelle grasbaantje van de zwevers, die op dat moment





De PH-AMA wordt momenteel bij Aviation Technics compleet nieuw opgebouwd.

ook aan het starten zijn. Hugo houdt contact via hun frequentie en we mogen er even tussendoor piepen. De start valt me mee: als je precies doet wat Hugo zegt, gaat het goed. Bij dertig miles even een duwtje om de staart 'los te maken', en het toestel vliegt zichzelf van de grond. Prompt is het zicht dan exact gelijk aan een neuswiel-

kist. We maken even een adembenevende toeristische toer over de meanderende IJssel, bij een werkelijk fenomenaal zicht. De thermiek deelt af en toe rake klappen uit, maar het geheel is heerlijk. Hugo zet de halve deur open, en met de armen over de rand zoemen we over een prachtig Hollands landschap. Dit is echt cabrioletvliegen! Een paar steile bochten en een

overtrekje geven wat vertrouwen voor de landing die uiteindelijk toch moet volgen. Met name het glazen dak is bij de steile bochten een pluspunt: over de vleugel heen kan de horizon gevolgd worden. Beslist een voordeel.

#### Alle begin is kl....

De landing is een ander verhaal. Ik had al een eens een aantal landingen gemaakt op een normale Cub, maar Hugo's Supercub heeft flaps, en dat vereist nogal het nodige extra-getrim en ge-throttle op base en final.

Zoals gewoonlijk gaat de eerste landing intuïtief tamelijk goed, en ga je vervolgens nadenken en perfectioneren, met een totaal debacle als gevolg.

#### Staatwiel: wat is eigenlijk het voordeel?

De voordelen van een staatwiel zijn vooral van praktische aard. De gewichtsverdeling is wat beter dan bij een neuswiel, en op de grond heeft het toestel een wat bredere basis. Vandaar dat in de Tweede Wereldoorlog vrijwel alle toestellen een staatwiel hadden. Flink overbeladen op een slechte ondergrond starten en landen gaat namelijk, als je het tenminste goed doet, beter met een staart- dan een neuswiel. Een plotselinge kuil bij het taxiën en bij start en landing is ook minder desastreus. Vandaar dat de meeste sproeivliegtuigen, stuntvliegtuigen en microlights (die vanaf ruw terrein opereren) nog steeds met een staatwiel zijn uitgerust. Met een staatwiel mis je natuurlijk ook een flink stuk gewicht en weerstand. Dat kleine wielje onder de staart van een Cub is aërodynamisch minder storend dan die enorme poot die bij een Cessna 172 pal achter de prop in de luchtstroom hangt, en die bovendien veel zwakker is omdat hij aan het brandschot vastzit.

De theorie is als volgt: met 65 miles kachel je mooi afgetrimd final af, je zorgt dat je het beeld voor ogen hebt van het afvangmoment, en dan begin je heel kalm-pjes te trekken, trekken, trekken. Gaat het te hard omlaag dan niet corrigeren (en zeker niet hypercorrigeren!) maar de knuppel gewoon even 'bevrozen' tot het toestel weer de juiste hoek en snelheid heeft. Altijd eindigen met de knuppel volledig achterin (knuppel in de kloten, noemt Hugo dat). Enfin, die tweede en derde landing, daar hebben Hugo en ik het gewoon niet meer over. Dat is afgesproken. Daar hebben we het niet meer over. Nooit meer.

Goof Bakker  
goofbak@planet.nl

