

En sjöflygare älskar havets våg...

Sex medlemmar i Stockholmsklubben Swedish Ultraflyers lade upp 55.000:- var till ett nytt flottörflygplan, som sjösattes under den finaste försommaren på mycket länge.



Klubben gick in som sjunde delägare för att kunna bidra till infrastrukturen med skoltillstånd och teknisk organisation. Den nya föreningen tog namnet Swedish Floatflyers.

Att flygplanet skulle vara en Eurocub gav sig självt. Tusentals flygtimmar i klubbens regi har bekräftat stryktåligheten och de trygga flygegenskaperna hos denna typ. Vilket känns extra bra att ha i bagaget när man går till sjöss för första gången.

Glasfibertofflor

Den stora frågan gällde vad flygplanet skulle få på fötterna. Längre lutade det åt gummistövlar. Full Lotus uppblåsbara gummiflottörer ser framförallt stötsäkra ut, vilket tilltalar alla som inser hur svårt det kan vara att segla ett sjöflygplan i hamn. Full Lotus flög redan på svenskregistrerade UL-flygplan vara ägare sa' att de var mycket nöjda.

Men varför låta klumpigt gummi ersätta sjömanskap? provocerade den ende delägaren med sjöflygerfarenhet. Ska vi inte åtminstone titta på något som bromsar mindre och ser snyggare ut innan vi bestämmer oss? Det gjorde man, och tyckte som provokatören hoppats att vinsterna i fart och räckvidd var värt mycket. Valet föll på ett par smäckra glasfiberflottörer från Superfloats.

Uppfällbart vattenroder

Innan de var tullade, momsade och klara att plocka på flygplanet var priset uppe i 60.000 kronor. Jämfört med andra fritidsprylar för vattenlek skulle man kunna säga att det är två mycket dyra kanoter. För inte kunde det väl vara de oansenliga riggningsstillbehören, bestående av några röstumpar, ett uppfällbart vattenroder och litet vajer och beslag, som trissade upp priset?

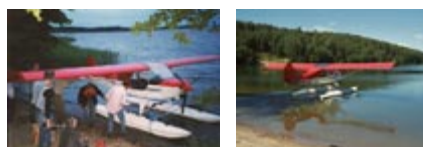
Luftfartsverkets besiktningsman för ultralätta sjöflygplan, Anders Ljungberg, kunde kon-

statera att det blev en i alla avseenden gedigen installation. Dessvärre inte i enbart positiv bemärkelse. 500 kg är max flygvikt för en 2-sitsig UL med flottörer. I detta ska rymmas minst 175 kg tillsatsvikt. Detta klarades med minsta möjliga marginal.

Fel vikt

Vågens besked stämde dåligt med flottörtillverkarens specifikationer och flygplanets noggrant kontrollerade grundtomvikt, varför ägarna i ursinne beslöt att offra ännu en dag med strålände försommarväder på att plocka ned sjöstället i sina beståndsdelar för kontrollvägning. Flottörerna visade sig väga 4 kg för mycket. Vardera. Nu, när det var för sent att reklamera, återstod bara att hoppas att extravikten ligger där den gör någon nytta för hållfastheten.

Swedish Ultraflyers camperar på Lennartsnäs, en halvö i Mälaren. En kilometer rakt söder om fältet går det med nöd och näppe att komma ned till vattnet med trailer. Där sjösattes SE-YUL och vingarna monterades.



Rätt riggat

Anders Ljungberg gjorde första provflygningarna och konstaterade till ägarnas belåtenhet att han sällan flugit en helt ny sjökärra som varit så rätt riggad från början. Instruktionen från Superfloats hade alltså varit bra.

"Julle", som nu var sjökärrans smeknamn, parkerades i vassen några hundra meter rakt väster om fältet. Det är en tillfällig lösning i väntan på att man bygger en kombinerad båt-brygga/UL-sjöflyghamn i samarbete med markägaren.

Bilder i helformat?

Återvänd till "Innehållsförteckningen" och sök under artikelrubriken!



72 knop

Den fortsatta utprovningen gjordes av Einar Edland, som tog sin UL-sjö instruktörslicens i USA i våras. Einar är primus motor i Swedish Ultraflyers, en av grundarna, skolchef, teknisk chef och initiativtagare till avknoppade Swedish Floatflyers.

Han kunde snart konstatera att kärran gick som på räls både i luften och på vattnet. Marschfarten hamnade på 72 knop, vilket är åtminstone fem knop bättre än vad man kunnat hoppas på med klumpiga gummitofflor.

Från krusad vattenyta var kärran loss på cirka 100 meter efter att man gett fullgas. Men den kunde vara villigare att komma ur vattnet vid bleke. Det blev den också efter en justering av flottorrigningen, som höjde nosen några grader i förhållande till vattenlinjen.

Åland tur och retur

I elfte timmen före semestrarna kröntes utprovningen med flyg- och skoltillstånd, varpå Swedish Floatflyers kunde kasta loss på riktigt.

Två av delägarna är ålänningar, som tagit sina UL-cert på Frölunda. Det bestämdes att dessa skulle få flyga in sig på "Julle" först. Einar Edland tog planet till Mariehamn en fredag kväll, skolade lördag-söndag och ordnade skjuts tillbaka i form av en långnav/examensflygning över Ålands Hav och Stockholms skärgård. Därefter tog den godkände eleven SE-YUL hem till Åland igen, där flygplanet enligt delägaravtalet ska stationeras i två tvåveckorsperioder under sommarhalvåret.

Avtalet säger vidare att när samtliga delägare är influgna är det klubbmedlemmarnas tur. Därefter finns chans för utomstående, som vill prova den oslagbara kombinationen sjö och flyg på det roliga och billiga sättet, med ultralätt.

\$

SE-YUL är ett tvåsitsigt ultralätt flygplan av typ Eurocub, tillverkat av Light Aircraft Manufacturing Company i Ungern. Grundkonstruktionen är kanadensisk, sedermera modifierad i Sverige för att avspegla drifterfarenheter. Motorn är en 80 hk fyrcylindrig fyrtaktare av typ Rotax 912.

Importerad via Danmark, för att utnyttja EU's lägsta mervärdesskatt på flygplan, kostar en ny Eurocub/Rotax 912 med hjulställ cirka 300.000 svenska kronor.

\$

Eurocub och föregångaren Cuby II är den ultralätta flygplanstyp som står för det största flygtidsuttaget i Sverige, både totalt sett och när det gäller den flitigast använda flygplansindivid. Det är vidare den mest använda flygplanstypen för skolning av såväl UL-piloter som UL-instruktörer.

\$

Ultralätt flygcertifikat kostar mindre än hälften så mycket pengar att erövra som ett A-certifikat. UL-certifikat ger behörighet att flyga i vackert väder ensam eller med en passagerare, vilket är vad nittio procent av allt klubbflyg handlar om.

\$

Lågt inköpspris, låga underhållskostnader (man får sköta det mesta själv och slipper betala en certifierad mekaniker) samt låg bränsleförbrukning gör att en flygtimme med ultralätt flygplan kostar 250-350:-, vilket är ungefär hälften av vad det kostar att som medlem i en flygklubb få flyga de vanligaste Piper- och Cessnaflygplanen.

Flygbensin är ännu så länge lågbeskattad i Sverige, men ingen tror att vi kan avvika från EU-majoriteten i detta avseende mycket längre. Med normal(=hög)beskattat bränsle blir det ännu billigare att flyga UL i jämförelse med dubbelt så bränsletörstiga normalklassade flygplan.

Detta märks redan i ett växande intresse från A-piloter att flyga in sig på UL. Särskilt stort är intresset för UL-sjö.

Bilder i helformat?

Återvänd till "Innehållsförteckningen" och sök under artikelrubriken!