

Hypersnabb sparbössa i plast



En halv miljon dollar är dagspriset för en välutrustad färdigbyggd fyrsitsig Lancair med tryckkabin. Som med 350 hk motor är god för farter kring 300 knop. Ur detta syndigt sköna överflöd av hästkrafter och knop kan räknas fram en flygplansekonomi som rör om bland etablerade begrepp.

Ägaren till SE-XRU skrev en bok i ämnet medan han letade efter drömkärran. Har du läst den och fattat galoppen, väntar du säkert lika otåligt som vi på att få veta hur nära sanningen han kom.

Häng med så får du se!

Text Håkan Ahlström. Foto MACH och Ola Carlsson

Klockan är tolv en gråkall januaridag. IFR-färdplanen till Umeå aktiveras medan vi taxar förbi Torget på Bromma. Flygnivå 180. Fart 295 knop. Beräknad flygtid 1 tim 5 min.

"Ska det verkligen vara 295 knop?" undrar Tornet. Vi utväxlar ett förtjust ögonkast och bekräftar.

350 turbohästar får fria tyglar tills vi fällt in ställ och klaff. 38 tums ingastruck stryps till 31,5 och varvtalet minskas från 2.700 till 2.500. Flygplanet läggs i flack stigning med 190 knop på fartmätaren. Siffran kanske känns igen som max marschfart för ett jämförbart flygplan av den gamla skolan, som dito piloter fortfarande betraktar som mycket snabbt.

18 gallon per timme

Etablerade på flygnivå med bibehållen power setting magras bränsleblandningen. "Lean of peak" ställs in under noggrann uppsikt på turbininloppstemperaturen. Bränsleflödet sjunker som avsett till 18 gallon per timme. Under gynnsamma förhållanden räcker detta för att hålla hög marschhastighet, men inte här och nu. Vi hade räknat med noll vind, men måste helt klart ha fått åtskilliga knop emot oss. De 10-15 knop vi vinner på att ställa om till "rich of peak" räcker inte som kompensation.

1.20 tar det till Umeå och vår försening får konsekvenser. Tornet försöker in i det sista landa Skyways Fokker 50 på kontrakurs på den vindstilla flygplatsen. Men vi hinner inte av ba-

nan i tid och får bevittna en mäktig go-around från låg beslutshöjd.

För affärsresor över dagen

Flygnivå 190 på hemvägen är inte mycket bättre vad gäller ground speed. Tur och retur, inklusive lunch med kaffe på maten på destinationen, stannar trots det inom fyratimmarsramen. Vilket skulle bevisas. Man behöver inte ha en jetkärra för att efter egen tidtabell lägga hela Skandinavien och en viktig bit av norra Europa inom räckhåll för affärsresor över dagen.

Eller nöjesresor.

Räkneverket stannar på 194 liter när vi toppar upp tankarna i de tunna vingarna. Det är inte mer än vad en bekväm bil skulle förbruka på samma sträcka.

Vi avbriefar i Stockholms Flygklubbs väl insuttna kafeteria. Claes Davidson drar bakgrunden till varför han köpt en Lancair med tryckkabin och låter förstå att krånglet att få den hit och in på svenskt register höll på att bli för mycket. Utan betydande stöd från EAA, SPAF



Fakta, Lancair IV-P SE-XRU

Spännvidd	10,3 m
Längd	7,6 m
Höjd	2,4 m
Vingyta	9,6 kvm
Grundtomvikt	1.058 kg
Max flygvikt	1.500 kg
Tankvolym long range	348 l
Motor Continental TSIO-550	350 hk
	-0/+5procent vid 2.700 rpm
Propeller 76 tums trebladig constant speed	
Max flyghöjd	29.000 fot
Vne	274 KIAS/m 0,52
Cruise 75% @ FL290	295 TAS
Stallfart	72(-83) KIAS
Max sidvindskomposant	25 knop
Byggsätt: Värmebakad kolfiber- och kevlar komposit	
Leveranssätt: Byggsats, som kräver 2.500-5.000 timmar att färdigställa. Serietillverkning planeras.	

och BAM hade det aldrig gått.

Bilder i helformat?

Återvänd till "Innehållsförteckningen" och sök under artikelrubriken!

Löftesrik byggsats

Så här var det. Flygcertifikat togs i maj 1992, när barnen kommit upp i tonåren och lika gärna såg att pappa höll sig borta från bostaden då och då. Fars flyg skulle ge familjen ett nytt transportmedel till sommarstället på västkusten, till vänner i norr och till en och annan tjänsteresa. Professionen är psykiater, den dagliga gärningen legitimerad hjärnskrynklande, och på samvetet finns flera böcker i ämnet. Kallet delas med fru Tora Derkert.



Dagen efter erövrat cert köptes en TB10 Tobago och semesterresor gjordes till Tyskland och England samma sommar. Men det gick lite långsamt. På hösten byttes TB10:an mot en TB20 Trinidad som gav 35 knop till. Med infällbara ställ och avisning öppnade den också möjligheter som förutsätter inträdesbiljett till molnen. I-bevis togs i mars 1994.

Som alltid på långresor sitter man emellertid snart där igen och funderar på hur det skulle vara att komma fram ännu fortare. Varför inte dubbelt så fort? En ny generation byggsatsflygplan lovade just detta och Claes fastnade för Lancair. Åkte till Oregon, där Lancair har sin fabrik. Genomgick ground school och fick sju timmar på typen, inklusive litet enklare avance, som kärran är godkänd för.

Dubbla turbo

Kontakt togs med personer som flög fyrsitsiga Lancair, eller hade pågående byggen. Olika möjligheter prövades och förkastades. Det slutade hos en av de första som kommit på tal. Denne man hade tidigare byggt bland annat en tvåsitsig Lancair, var känd i X-klassgänget för sitt högklassiga arbete, och hade en maskin i exakt det utförande som Claes önskade.

Det vill säga med tryckkabin, winglets, avisning, motor med dubbla turboaggregat, och IFR-instrumentering. Sådant som kallas extrautrustning, men som är nödvändigt för att dra nytta av Lancair-fyrans potential.

Det blev affär och planet ferryflögs till Sverige förra sommaren.

Oroande perspektiv?

Nye ägaren hade under tiden kompletterat sin amerikanska kurs i "High Altitude Flight Environment" med en nygjord "Kurs i tryckkabin" hos LidAir. EAA's svenska avdelning tog

nykomlingen under sina vingars beskydd.

Luffartsverket oroadde sig för perspektivet privatplan i 300 knop på FL290, farter och höjder som hittills i praktiken varit reserverade för professionella. Man skulle kunna säga att Lancair IV-P tog både luftis och EAA på sängen, och kontentan blev ett digert inflygnings- och utprovningssprogram för ägaren att sätta tänderna i.



Eftersom experimentklassade flygplan i USA praktiskt taget saknar krav på dokumentation av komponenter anlände planet med bara några enstaka "taggar" och Certificates of Airworthiness. Motsvarande lättnader finns inte i Sverige, så det blev att gå till tillverkarna och begära kopior. Bengt Sjö Dahl på Scan Avionics, som själv flyger X-klassat, var hygglig och hjälpte Claes att bringa ordning i dokumenten, medan Egge Lönn på BAM gjorde de nödvändiga tekniska kompletteringarna på flygplanet.



Xerxes Rudolf Urban sedan oktober

I oktober fick planet sin interimistiska registrering och luftvärdighet. Claes kunde därmed äntligen, tillsammans med f.d kaptenen i flygvapnet, tillika EAA's flygchef, Erling Carlsson påbörja sin svenska utbildning på planet -- och flygutprovningen av SE-XRU.

Prestanda skulle verifieras och svensk manual skrivas. De flesta siffrorna som lämnats från fabriken stämde bra, men några fick ändras. Sålunda visade det sig att Stall Clean inte gick att fastställa till 69 knop i svensk luft utan att man snarare kan tala om en stallregion mellan 72 och 83 knop. Vidare att Bästa Stigfart var 130 knop (snarare än 135), som ger 3200 FPM.

Till jul var det klart. Manus till en svensk Flygplansmanual godkändes av EAA och uppflygningen för LFV:s kontrollant (behörig att checka ut piloter i tryckkabin) Åke Kristiansson klarades. Därmed hade Claes sin interimistiska type-rating och fick börja ta passagerare med sig i planet. Sedan dess har maskinen inte stått i sin hangar många flygbara dagar.



Flyger ifrån det mesta

På IFR färdplanen till Umeå var det autopiloten

Bilder i helformat?

Återvänd till "Innehållsförteckningen" och sök under artikelrubriken!

som styrde. Vi kommer därför överens om att träffas snart igen för att uppleva litet handflygning. I mellantiden görs flygningen till Umeå om, med äkta hälften som resällskap. Flygtid 63 minuter på hemresan. Ground speed över 400 knop under plané till Stockholm. Det räcker för att lämna det mesta på efterkälken, inklusive piloten.

Uttrycket "bli efter" är centralt när man ska lära sig hantera flygplan som ger en ensam pilot mycket att tänka på. Att komma in för högt och fort för landning är ett typiskt tecken på att det blev för mycket att prata i radio, slå till och från avisning, ratta navigationsinstrument, ställa in kabintryck, fälla in och ut speedbrakes, sätta klaff och ställ, och samtidigt flyga flygplanet korrekt.

Sparka höger

Med 350 hästar i gasreglaget på en kärra med kort momentarm till sidrodret och fjorton hundra kilos startvikt kan man bli efter redan i starten...

En hel del högerpedal krävs för att parera vridmomentet medan vi accelererar på banan. Med nollställd skevrodertrim behövs dessutom ett lätt mothåll med spaken för att inte doppa vänster vinge i lättningsögonblicket. Det blir lätt litet vingligt de första sekunderna när luften är turbulent. Men sedan är det ytterst små kommandon som får flygplanet dit du vill.

Vi är uppe på 1.500 fot i ett nafs och har knappt trimmat för planflykt innan fartmätaren visar 220 knop.

En 360-graderssväng runt Björkö i den här hastigheten kräver att kärnan ställs på högkant och dras med höjdrodret så att det känns ordentligt i maggropen.

Därför ingår avancerad flygning

På 3000 fot drar vi av gasen. Redan vid 140 (när ställvarningsrösten börjar tjata "Put Gear Down") känns en viss mjukhet i kontrollerna. Vid 100 skulle man kunna tro att stallen är nära, men det är inget fel på kontrollerbarheten. Och tacka för det, eftersom det ska gå att flyga ytterligare minst 20 knop långsammare på den här höjden.

Men vi hoppar över det med en anekdot om vad som hände när Claes under flygutprovning gjorde stall med avdragen motor. När kärnan slutade flyga drog han på gas litet för hastigt. Vridmomentet kastade blixtnabbt ekipaget nästan på rygg. Det var då han förstod nytan av att avance ingår i Lancair-inflygningen.



Kjula ligger inom synhåll och vi bestämmer att göra en studs-och-gå. Det utvecklas till ett skolexempel på att bli efter. I turbulensen känns det tryggt att inte flyga långsammare än 140 (mer än toppfarten på en PA-28). Efter speed brakes in, ställ och klaff ut och sväng till bas och final är det för högt, för fort och för nära för att bli något annat än en go-around.

Många liter, ännu fler mil

Tillbaka på Bromma efter en knapp timme sväljer vingtankarna 76 liter. Tumregeln säger 23 gallon, 87 liter, per timme "all inclusive" för Continental TSIO-550 motorn i den här flygmaskinen. För flygning av ingen annan orsak än att komma i luften är det dyrt, även om jag skulle kunna skriva av mycket på blickarna från folk som sett oss dra iväg.

Har resan ett mål och tiden ett pris, kommer saken i ett annat läge. Inget jämförbart flygplan kommer längre, varken på 87 liter eller en timme. Inget erbjuder lika många knops toppfart per investerad slant.

Ytterligare några dagar senare möts vi igen och rullar ut både SE-XRU och Mooney'n SE-LBL, som står i samma hangar. Vi med kameror bänkar oss i den senare. XRU förmanas att inte flyga fortare än 160 och släpps iväg först.

Omaka rote

På avtalade 4000 fot över Dunker kommer LBL ikapp efter att ha kört för fullt hela vägen. "Flyg långsammare, Rudolf Urban", blir den vanligaste repliken under roteflygandet som följer.

Landväderprognosen hade varnat för stormbyar och även om det inte var så illa, blev det inga bilder i turbulensen på 4000 fot. Vi klareras till 8000 och ser XRU skjuta i höjden som en raket. Vid 160 knop stiger den med drygt 2000 fot per minut. Där uppe börjar Lancairens dubbelturbo dessutom komma i sitt rätta element och måste trottas ned till 15 tums ingastryck för att Mooney:n ska kunna malla in sig någorlunda snabbt.

Efter en sådan demonstration kan man inte annat än ge Claes rätt i det han skriver i sin bok "Flygplansekonomi". Mooney, Bonanza, Trinidad och andra välutrustade enmotorklassiker är trevliga flygplan. Men deras dagar som högt värderade resemaskiner är räknade. De går 100-150 knop för sakta.

Bilder i helformat?

Återvänd till "Innehållsförteckningen" och sök under artikelrubriken!