

Nya snabba lättviktare



För några år sedan sattes likhetstecken mellan ultralätt och låg flyghastighet. Idag finns UL som marschar en bra bit över 200 km/t. Med en bränsleförbrukning på cirka 10 liter i timmen.

Två personer med lätt bagage reser otroligt billigt i dessa nya, snabba lättviktare.



Lars-Erik Strandberg i Moliden har tillsammans med sin kompis Arne Sjöblom varit på jakt efter en högprestanda UL i flera år.

— För tre år sedan var det nära att vi köpte en Jabiru. Men jag tvekade för att den kändes litet trång. Vi gillade inte heller att importen via Norge, ett icke EU-land, skulle utlösa full svensk moms.

Istället vändes blickarna mot Tjeckien och den sköna TL-96.

— 96:an som Claes Nordin på NASA tog hem för två år sedan var avsedd för Arne och mig.

Men den fick respass, efter att under typprovningen ha blivit ertappad med svårartad övervikt.

Spännande tyskar

Arne resignerade och köpte sig en pålitlig Ikarus C-42. Lars-Erik letade vidare, nu med fokus på Tyskland, där mycket spännande är på gång.

Han bestämde sig för att resa ner och provflyga den snabbaste av dem alla, MCR01. Det var i maj förra året. Förslaget att en annan tillverkare skulle sammanstråla i Bremgarten med sitt flygplan, Flight Design CT, för jämförande prov, hade inte bekräftats innan det var dags att ge sig av. Så det blev en glad överraskning när en CT-U faktiskt kom puttrande.

— Med MRC:en, som har ställbar propeller, var jag uppe i 270-280 km/t i planflykt på 1.000 meters höjd.

Detta var den höjd man minst ville ha för att prova stall, för kärran vek sig över vingen med ganska kort förvarning.

CT:n pinnade på i modiga 240 km/t med sin fasta Neu Form tvåbladiga propeller. På

ekonomivarv 4.200 var farten närmare 200 km/t. I stall neg kärran belevat rakt fram och hämtade ny fart.

Dyr juvel

Lars-Erik själv föll som en mogen frukt.

— Den har riktigt gulliga flygegenskaper, sammanfattar han.

Bred kabin med stora dörrar, under ostagad vinge, gjorde det lätt att komma i och ur CT:n. Man satt bra även bredvid den påtagligt bredaxlade flygläraren. Lågvingade MCR01, däremot, var man livrädd för att kliva fel på. Vingen är mycket ömtålig och kostar en förmögenhet att reparera. Sedan något av strålglansen hos denna extrema maskin mattats, kändes det inte längre rätt att punga ut med 40.000 DM mer för en MCR än för en CT.

Återstod frågan om Flight Design kunde bygga en CT med Sverige-garanti, det vill säga så att den klarar tomviktsgränsen 275 kg fullt utrustad och flygklar. Den Lars-Erik flugit vägde 285 kg.

Det lovades. En prototyp för en bantad serieversion fanns redan. Vikt 267 kilo. Leveranserna skulle börja under första kvartalet 2001. Serienummer 008 reserverades för svensken.

Motor under utveckling

Däremot blev det nobben på förslaget att få hem kärran utan motor. Tanken var att i så fall själv installera en Jabiru 2200-motor, som fanns tillgänglig hos Claes Nordin. Sådana experiment, som eventuellt kunde gå snett, ville Flight Design inte vara med om. Jabiru betraktas av tyskarna fortfarande som en motor under utveckling.

En icke föraktlig introduktionsrabatt underlättade att komma överens. 16 april åker Lars-Erik ned till fabriken i Eggersdorf, nära Berlin, för hämtning av sin SE-YYA.

— Om allt är i sin ordning startar jag hemflygningen den 17:e. Jag mellanlandar på Barkarby, så att Stockholmarna får titta på underverket.

Affären är uppgjord så att intypning i Sverige sker på tillverkarens risk. Skulle kärran

Bilder i helformat?

Återvänd till "Innehållsförteckningen" och sök under artikelrubriken!

mot förmodan väga för mycket, eller på annat sätt diskvalificera sig, så hävs köpet och Lars-Erik får tillbaka sin handpenning. Kanske kan detta tolkas som att synen på UL-regeln håller på att stramas upp nere på kontinenten. Det är inte en dag för tidigt



Det sitter i klaffen

Samtliga JAR-an slutna länder, inklusive Tyskland, har faktiskt skrivit under på att 2-sitsiga UL-flygplan ska ha en tillsatsvikt på minst 175 kg, och att denna bara får utgöras av passagerare, bränsle och bagage. Max flygvikt 450 kg minus tillsatsvikt 175 kg blir max tomvikt 275 kg. Så vad finns det att snacka om?

Hemma på Mellansel-flygfältet har Lars-Erik framförallt segelflugit, men också rattat en del Akka, en klassisk tvåsitsig ultralätt med tvåtaktsmotor. Senare tids UL-timmar har han loggat i kompisens nya C-42:a.

I sin egen IS-28 har han lärt sig att dra klaff för att ändra fart. Det gör man även på CT, som förutom lyftkraftshöjande plusklaff i fyra steg även har två steg minusklaff. De senare för att dumpa lyftkraft — och därmed sammanhängande motstånd — när man önskar flyga fort.

Data, CT-M/Rotax 912S

Motoreffekt	100 hk
Vmin	65 km/h
Vcruise (75%)	250 km/h
	IAS på 1000 fot
Startrullsträcka	90 m
Start över 15 m	160 m
Tomvikt	ca 267 kg
Längd	6,22 m
Spännvidd	9,3 m
Vingyta	11,8 kvm
Kabinbredd	1,24 m
Bränsle	110 l
Klaff	-8* -4* 0
	+15 +20 +30 +36*

Data MCR01-UL/Rotax 912S

Motoreffekt	100 hk
Spännvidd	8.28 m
Vingyta	7.95 m ²
Längd	5.66 m
Kabinbredd	1.12 m
Tomvikt	250 kg
Bästa stighastighet/stig	140 km/t / 9 m/s
Vne	300 km/t
Stallfart	64 km/t
Cruise, 75%, FL80	292 km/h

Bilder i helformat?

Återvänd till "Innehållsförteckningen" och sök under artikelrubriken!