

Sambatakt i kontrollsona

Av Harald Hagen

På Stavanger Lufthavn Sola opererer et allsidig småflymiljø. Disse spenner i størrelse og vekt fra en Piper Saratoga i den ene enden av vektskåla gjennom diverse Skyhawks, Cherokees og experimentals, ned til mikroflyene til Sola og Jæren mikroflyklubber.

I gamle dager var det et klart skille i utseende og ytelse mellom et mikrolett fly og et normalstørrelse småfly. Selv om det i dag fremdeles opererer enkelte «tørkestativ» på plassen finnes det etter hvert ganske mange mikrofly som har ytelse som tangerer, og i enkelte tilfeller langt overskrider, ytelsen på klassiske småfly som Skyhawk og Cherokee. Flynyttts utsendte har fått teste et av disse spenstige mikroflyene.

Forelskelsen

Jeg fikk mitt første møte med en toseters komposittmaskin i januar 2004 da Sola Flyklubb leide inn en Diamond Katana med en 80-hesters Rotax motor. Jeg ble nesten umiddelbart forelsket og i løpet av året fløy jeg Katanaen i underkant av 10 timer. Rett før jul i 2004 dukket imidlertid en rival opp på Sola i form av Helge Njærheims nyimporterte Samba XXL. Samba og Katana minner til forveksling om hverandre, med smekre linjer, stor canopy og sammenlignbare motorer, men mens Katanaen er sertifisert i «privat» kategori er Sambaen et mikrofly. Jeg må tilstå at jeg nok en gang ble betatt av fine linjer og flotte kurver; vi menn er kanskje ikke så trofaste at det gjør noe. Gjennom hele 2005 hadde jeg fryktelig lyst til å få meg et testhopp, men på tross av at Helge har vært svært imøtekommende skulle det gå helt til november før vi fikk timeplanen til å klaffe.

Samba XXL

Samba XXL produseres av Tjekkiske Urban Air og Helge Njærheim er gjennom sitt foretak Air Scandinavia importør for Urban Air her i skandinavia.

Flyet er basert på UFM-10 som fløy første gang i 1999, og i følge fabrikanten er de gode flyeegenskapene i UFM-10 videreført til XXL samtidig som plassen i cockpit har økt. Målet til Urban Air har vært å designe et fly med gode flyeegenskaper og hastighet som egner seg like godt til turflying, flygeropplæring og tauing av seilfly.

Samba XXL er en lavvinget, side-ved-side toseter. Skrog og vinger er laget av komposittmateriale. Haleror og haleflate er konvensjonell utformet. Vingspennet er i utgangspunktet på 10 meter, men man har mulighet til å bytte tip, blant annet en som gir forlengelse på 2 meter og som gir flyet et motorgliderutseende.

Vingen er utstyrt med en elektrisk slotted fowler flap med posisjon 20° (avgang) and 45° (landing) som kontrolleres med en bryter i cockpit. Flapsen dekker en stor del av vingens bakkant og balanseroret er overraskende lite. Til tross for dette fikk jeg snart lære at balanseroret er svært effektivt over hele hastighetsområdet til flyet. Det sitter en 50 liters brennstofftank i forkant av hver av vingene.

Flyet er utstyrt med ”konvensjonelt” landingsstell og hovedhjulene sitter som hos Cessna 172 på en laminert fjær. Nesehjulet er styrbart og styringen er koblet til siderorspedalene. Hovedhjulene er utstyrt med hydrauliske bremses, men som hos de fleste mikrofly finnes det ikke differensiell brems på hjulene. Bremsene aktiveres via et «sykkelbremsehåndtak» som sitter på stikke på venstre side. Alle hjulene er utstyrt med aerodynamiske hjulkåper.

Flyet kan utstyres med forskjellige motoralternativer. (Som mikrofly er Jabiru 2200 er eneste motor alternativ pga. vekt) Man kan også putte inn en 100 hesters Rotax 912 eller en 120-hesters Jabiru 3300, men da blir flyet for tungt til å kunne operere under mikroflyets begrensning på 450 kg.

Belastningstestene på flyet er basert på de tjekkiske UL-2 bestemmelsene, men på grunn av flyets høye ytelse er flere av testene gjort i henhold til de mer restriktive JAR-22 og JAR-VLA bestemmelsene. Sertifisert og godkjent for 600 kg. (SLA) Blant annet er vingens ”gust loading” og testingen av understellet gjort i henhold til disse mer restriktive kriteriene.

På grunn av kostnadene forbundet med sertifisering har ikke Urban Air planer om å sertifisere flyet under JAR-VLA.

Alt etter utstyr vil en Samba XXL mikro ha en tomvekt rundt 280 kg. Da har du 170 kg igjen til pilot, fuel, og en eventuell passasjer. Er du alene i flyet med fulle tanker har flyet på økonomicruise sannsynligvis betydelig lengre endurance enn piloten. Du finner ytteligere spesifikasjoner for maskinen i en egen tabell lengre ute i artikkelen.

Endelig i lufta

På en kald lørdag ettermiddag i november 2005 tusler jeg fra Sola Flyklubbs lokaler de hundre meterne ned til mikroflyernes enemerker. Helge og LN-YOH har vært en snartur på Notodden denne formiddagen og mens han gjør unna innflyging og taksing slår jeg av en prat med noen mikroflygere som trosser kuldegradene på Sola denne ettermiddagen. Over halvparten av mikroflygerne på Sola flyr australske Jabiru, kanskje ikke så rart siden den skandinaviske importøren for typen holder til på Sola (se Flynytt 5/03).

Helge takser inn mellom hangarrekken og gjør en elegant 180° sving. Selv om Sambaen ikke har differensielle bremses er det ikke tvil om at styreegenskapene på bakken er utmerket. Etter en kort bakkestopp slik at Helge får tømt blæra og strukket litt på beina saler vi opp. Entring av cockpit er konvensjonell for typen fly. Setene er svakt bakoverlent og utstyrte med firepunkts sele. Setene er ikke justerbare, men avstanden til pedalene justeres elegant via en liten sveiv på instrumentpanelet. Er en litt kort i ryggen i forhold til normen kommer man litt høyere opp ved å bruke en ekstra pute.

Jabirumotoren foran brannveggen starter uten dikkedarer og vi får klarering til å takse for en halvtimes flyging i Orre treningsområde. Flaps setter til T/O posisjon og etter entring av bane 29 gir vi full gass og Sambaen akselererer villig. Vi roterer på 45 kts og etter at flaps er tatt inn trimmes flyet for **80 kts** noe som ved vår vekt gir oss 1000 fot/pr minutt klatring opp til 1000 fot. Ved grensa til kontrollsona blir vi sendt over til Sola Radar på 119.60 MHz og blir klarert til å operere opp til 3000 fot i treningsområdet som vi for anledningen deler med Katana LN-ABT.

Katana og Samba har til forveksling sammenlignbare skrog, i hvert fall nesten, og jeg forventet at de skulle oppføre seg omtrent likt. Det ble imidlertid fort klart at Sambaen er hakket mer responsiv enn en Katana. Sambaen er følsom i pitch og «roll rate» er utmerket. Ved inngang til steep-turn gikk vi fra «wings level» til like i underkant av 60° bank i løpet av et øyeblikk. Håndteringsmessig er Sambaen omtrent så responsiv som jeg husker fra NAC sin Grob 114 (selvfølgelig uten sammenligning for øvrig. Se Flynytt 4/03). På tross av dette er stabiliteten bra og trimmet ut flyr den hands-off uten problemer. Steilinger med uttak er konvensjonelle og utdramatiske, både med flaps inne og flaps ute. Det er vanligvis ikke steilevarsel på mikrofly, heller ikke på denne, men flyet varsler om nært forestående stall med en svak risting og «mushy» kontrollfølelse.

Helge flyr YOH på cruise på 2900 RPM (som utgjør et motoruttak på ca 75 %), noe som gir omtrent 120 KIAS og en fuel flow på 13 l/t. V_{NE} er 140 KIAS og i horisontalflukt når YOH opp til denne hastigheten med en liten motorreserve til gode.

Innflyging og flare føles omtrent som det gjør i Katana med hensyn til siktebilde og generell handtering, men siste del av finalen og flare går en god del langsommere i Samba. V_{NE} er 65 KIAS og finalen flys på rundt 60 knop. Skal en gi mannen (eller kvinnen) i tårnet mulighet til en effektiv trafikkutvikling bør en derfor ikke fly lange finaler med flap ute.

Vi svinger av på A1 og takser tilbake til hangarrekka på Platform 13 og parkerer. Verken Jabiru eller Rotax motorene har mixture-kontroll, så motoren stoppes ved å vri tenningsnøkkelen til off.

Det var en fin tur i et fint fly og ga virkelig mersmak.

En liten epilog

Flyturen med Sambaen ble gjort i november 2005 og mesteparten av artikkelen ble skrevet like etterpå. Fordi artikkelforfatteren ikke nødvendigvis rir den dagen han saler har det tatt noe tid å gjøre ferdig denne artikkelen. På grunn av dette viser kalenderen juni 2006 når de siste linjene skrives. Helge har til nå importert og solgt 4 Samba XXL og to fly til er på vei. Flyet har blitt svært populært og Urban Air har problemer å levere raskt nok til å fylle etterspørselen. Du må regne med en leveringstid på 6 måneder hvis du bestiller i dag.