

CHRISTEN EAGLE

VÄLBYGGD AVANCEKLASSIKER

Eagle. Örnen! Namnet förpliktigar, och förväntningarna är högt ställda. I första hand handlar detta inte om en klubbkärra för en stjärtsväng runt fältet. Det finns mer inbyggt äventyr i den än så. Och den som får tillfälle att prova blir inte besviken.

TEXT **STEFAN LÖFGREN** FOTO **CLAES MARTINSSON**





Det är fly-in på Bunge flygfält vid Fårösund på Gotland. Gästerna landar en efter en. Vädret är bästa tänkbara och stämningen är på topp. Otåligt vankande på plattan väntar jag på att dagens testobjekt skall dyka upp vid horisonten. Inte ens fyra välbyggda RV-sexor eller ett par ultrasmäckra Lancair-fyror som radats upp på parkeringen kan distrahera mig för någon längre tid. När den lilla vita dubbdäckaren kommer in i landningsvarvet släpper jag allt annat.

Christen Eagle II (tvåan står för tvåsitsig) var årets snackis på EAA (Experimental Aircraft Association) Fly In i Oshkosh 1977. Frank Christensen och hans team presenterade ett revolutionerande byggkoncept som snabbt föll hembyggare i smaken. Pitts S-2A stod som förebild, men Frank var inte helt nöjd med Pittsen och försökte övertala konstruktören Curtis Pitts att modifiera den till det bättre. Curtis tyckte att kärnan sålde bra som den var och han var inte intresserad av att ändra något. Då ville den välbärgade aerobaticentusiasten Frank Christensen helt enkelt köpa fabriken av Curtis Pitts, men de båda kunde inte komma överens om priset. Återstod för Frank att starta sin egen ➔



flygplantillverkning. Målet var att bygga bort de mindre lyckade lösningarna från en i övrigt lyckad konstruktion. En av de större förändringarna var att införa betydligt mer komfort i cockpit än vad Pitts kostat på sig, och dessutom förbättra sikten. Till detta bidrog i hög grad den långa plexiglashuven. Andra förbättringar rörde landningsställ (mer aerodynamiskt utformat, samt stabilare under taxning), och motorkåpor (lägre luftmotstånd). Den iögonfallande fjädermålning som smyckar de allra flesta Eaglemaskiner är en patenterad Christen-design som ytterligare bättrar på det redan fräcka utseendet.

Maskinen mottogs med öppna armar bland hembyggarna, men Frank Christensen behövde visa upp kärran för den bredare massan, och han hade den perfekta metoden nära till hands. Hans gamla polare i aerobaticteamet "Red Devils", som flög en tregrupp Pitts, erbjöds 1979 att prova en upphottad variant av Eagle. Samtliga gillade vad de fick uppleva med den lilla aerobatickärran, och det dröjde inte länge förrän Pittsarna ställ-

des på backen till förmån för Christen Eagle. De tre piloterna i teamet, Charlie Hillard, Gene Soucy och Tom Poberezny kallade sin nya grupp "Eagles Aerobatic Team", en grupp som sedan flög tillsammans under mer än 25 år med samma medlemmar. Världsrekord!

Christen Eagle II är i dag ett "kit-plane" för hembyggare från Aviat Aircraft (Aviat Eagle II). Byggsatsen har rykte om sig att vara "top of the line", av superkvalité och så enkel att sätta ihop som det bara är möjligt. Jo, det för naturligtvis med sig att det kostar lite extra att få den levererad till bygglokalen, men när den väl är där lär det följa med en samsättningsinstruktion som är så enkel att följa att vem som helst klarar att bygga en Christen Eagle.

De sex kompisarna från Kalmar hade alltså mycket väl kunnat skruva ihop sin Eagle själva, men det var redan gjort när de sprang

på den under 2009 års EAA-show i Oshkosh/Wisconsin. Bo Forsberg, som visar Eagle'n för Flygrevyn i dag, berättar att köpet var en lyckad impuls.

– Vi fick syn på den då vi gick omkring bland alla utställda flygplan, och upptäckte att den var till salu. Den var byggd redan 2004, men hade inte flugits speciellt mycket. Någon av oss tyckte att "det där kunde väl vara kul", men andra var skeptiska. Hur skulle det gå till att köpa med oss den från USA? Det hela verkade lite främmande.

Men gänget kunde inte släppa tanken på en egen Eagle, och någon dag senare tog man kontakt med säljaren.

– Vi försökte förhandla ned priset, men pruta var det inte tal om, för killen sa att han hade en spekulant från Australien som redan bestämt sig. Men inget var klart med betalningen ännu, så säljaren bestämde att den som först betalade in handpenningen fick ta den.

Sagt och gjort. Sverige vann det loppet före Australien och kärran anlände snart till Kalmar där den gavs registreringen SE-XXY. The Sexy little lady!

– Vi fattade med en gång att det här inte var kärran man bara satte sig i och flög in sig på helt själv, även om det hade varit inom reglerna. Det var säkrast att ta hjälp av någon expert.

Efter en del rundfrågning hittades en lämplig instruktör. P-O Ohlsson från Nyköping lärde de sex piloterna hur man hanterar den här typen av maskin på säkraste sätt, och det roliga kunde börja!

Föraren sitter bak. Där är komforten snäppet bättre än där fram och radio, transponder och alla motorreglage sköts bakifrån. Med tanke på att min erfarenhet av små po-



Med sitt inverterade olje- och bränslesystem trivs Eagle lika bra upp-och-ned som rättvänd.

tenta dubbeldäckare med temperamentsfullt beteende vid start och landning gränsar till det obefintliga tar Bosse hand om baksitsen. Framsitsen är utrustad med spak, pedaler och gasreglage, så jag känner mig långt ifrån lottlös. Här framme har jag också flygplanets instrumentbräda. Man har den "upp i ansiktet" när man sitter där fram, medan den för baksätéspiloten sitter överskådligt placerad, i alla fall om man är ensam i flygplanet! Nu blir det för Bosse att kika över mina axlar

för att se något av den. Därför sitter de viktigaste flyginstrumenten ute i kanterna.

Alldeles för dålig sikt framåt, och dessutom sporrhjul! Varför skall de alltid krångla till det? Men det är med i paketet, och det är bara att köpa läget om man vill ta del av vad den här kategorin av flygplan har att erbjuda. Respekt, är ledordet. Det går att lära sig hantera den här typen av maskiner, även om man är uppvuxen med hjul i nosen, men man får hålla sig vaken. Start och landning 🛫



är uppriktigt sagt ett äventyr i sig, och inte alltid ett helt angenämt sådant. Men allt det där glömmes man snabbt bort när man inser hur mycket kul man kan få ut av en maskin som Eagle, när man väl fått upp den i luften.

Eftersom man inte ser överdrivet mycket utav området framför sig när man skall köra på marken tillämpas metoden att sick-sackande förflytta sig ut till startbanan. Med den sidhängda huven öppnas ett visst mått av synfältsvidgning, och med ett rytmiskt kryssande från sida till sida närmar man sig alltså banan.

Checklistan är kort, och efter motorkontroll är man klar för start. Propellerreglaget i "högt varv" och gasen bestämt framåt, sedan går det fort. Eagles dragkraft/vikt-förhållande ger startprestanda som definitivt inte

skäms för sig. Det tar fem sekunder, sedan har örnen lämnat asfalten. När man drar på är det med förhoppningen att inget hinner ut på banan innan man är i luften. Man har nämligen små möjligheter att upptäcka det.

Om man vill får man upp stjärten ganska raskt, men det bidrar bara marginellt till att vidga synfältet. Den eleganta huven är fantastisk att ha över skallen när man är ute och flyger, men i starten hindrar den fören att flytta huvudet från sida till sida utanför sargkanten för på så sätt få en skydd av det som finns i färdriktningen. Men på något sätt fixar de det, de här Eaglepiloterna, och upp kommer de.

Med en stighastighet av 2 000 fot/minut tar det inte lång tid att nå lämplig avancehöjd. Ändå känns det frustrerande länge. Efter start vill



Bosse Forsberg instruerar författaren i hur Eagle skall flygas.

CHRISTEN EAGLE

Längd: 5,46 m
 Spännvidd: 6,07 m
 Höjd: 1,98 m
 Max startvikt: 716 kg
 Marchfart vid % effekt: ?
 Stallfart: 70 mph
 Max flygfart: 184 mph
 Startsträcka till 15 m: ?
 Landningssträcka från 15 m: ?

man nämligen rolla runt direkt! Redan vid första spakrörelsen känns det att Eaglen är beredd att låta dig föra henne i avance-dansen. Gott om motorkraft och en härlig respons i rodren! Kvick i skevningen, men med en stabilitet i alla ledder som uppskattas då jag vill få precision i rörelserna. Jag kör några looping och rollar. Superenkelt! Kärran klarar brutalare manövrer än så, som den "unlimited class"-maskin den är, men för mig räcker det att få tumla runt en stund i skolmässig avancerad flygning. Jag är aldrig i närheten av lastfaktorbegränsningarna +7/-5 g, men det går att göra mycket kul utan att behöva känna blodsmak i munnen.

Vid lågfartsflygning får man passa på henne lite, annars säger hon ifrån. I 70 mph går det fortfarande att styra, men i 69 tar flygandet abrupt slut. Det är lite av "antingen-eller" när man flyger långsamt, och några längre perioder av stallvarnande skakningar erbjuder hon inte.

Att det går att få till precision i den avancerade flygningen demonstreras av Bosse i en liten uppvisning över fältet före landning. Det är det här Frank Christensen konstruerade maskinen för!

För att hitta banan vid landning krävs lite speciell teknik. Man kan välja mellan två metoder, eller en kombination av dem. En kontinuerlig sväng ända ned till bantröskeln är



Med spegeln har föraren lite koll på vad framsätesspassageraren har för sig.



Det ligger mycket arbete bakom alla detaljer, och finishen är förstklassig.



Oljekoll före start. Motorn är på 200 hästar.

den ena. Då har man landningsplatsen i sikte ända till sättningsögonblicket då blindhet återigen inträder. Det går också bra att vingslida, alltså kana fram på finalen med nosen pekande lite snett i förhållande till finalriktningen. Det passar bra då man landar i sidvind och ändå håller upp nosen lite mot vinden. Sedan girar man flygplanet rakt alldeles före landning. Vad som helst, bara inte flyga rakt fram mot banan, för då ser man inte ett jota! Farthållningen är viktig, och eftersom kärran saknar klaff att bromsa med måste man fixa det på annat sätt. Återigen kommer vingslidning till användning.

Om man försöker sig på att helt ställa ut flygplanet precis i sättningsögonblicket är risken stor att sporrer tar i först och att hu-

vudhjulen kommer ned med en generande duns. Stjärten ligger helt enkelt för lågt för den typen av landning. Bättre då att flyga ned till grästopphöjd i trepunktsattityd och där smyga av det sista på gasen och låta Eagle sätta sig. Trevligast är att ha en dämpande gräsmatta under hjulen när man landar, gärna med någon form av bankantmarkeringar längs sidorna. På asfaltbana med målad centrumlinje kan det vara en fördel att landa vid sidan av linjen. Då har man en bra referens för kurshållning under utrullningen. För övrigt gäller den för sporrhjulsförsedda aerodyner grundläggande regeln att: Landningen är inte avslutad förrän maskinen står parkerad i hangaren!

Eagle är ovanlig i vårt land. Det är väl del-

vis därför det tagit mig alldeles för lång tid att flyga en. Var beredd då det dyker upp en Eagle på flygfältet. Plocka fram plånbocken och dina bästa argument för att få ägaren att ta dig med på en provtur. Försitt inte chansen att få ett pass i en sann klassiker, en stilikon bland aerobaticmaskiner.

Med det eleganta lackjobbet, det kompakta formatet och sin "lets go flying"-uppsyn leder den här lilla dubbeldeckaren tankarna till ren och skär flyglek. Eagle fungerar utmärkt för en söndagsutflykt för två, men kanske är det ändå kärran man föredrar att stanna hemma och leka med. En egen Christen Eagle att vända upp och ned på över fältet en sommarkväll, snudd på obetalbart!

