



Tobias Holmgrens Pitts S25 från Norrköping är en nykomling på flyguppvisningshimlen sedan två år tillbaka.



Nytt flygplan på svenska marknaden: Aero AT-3

◊ Det är inte ofta man får chansen att provflyga med ett nytt flygplan på den svenska marknaden men under årets Barkarby fly-in skedde det. Jag hade andra uppgifter att fungera som speaker men jag lyckades få tid att organisera en fotoflygning med två Dynamic, den svenska Osqavia och den polska Aero AT-3 under fredagen. Dessutom fick jag chansen till en provtur med Sven Olof Lundeberg i polska AT-3 direkt efteråt.

Jag hade sett Aero AT-3 vid flera tillfällen tidigare då den lanserats vid ett flertal mässor som ILA i Berlin, Friedrichshafen och Prag. Den är konstruerad efter VLA-normerna men kunde byggas i ett utförande som låg nära de UL-bestämmelser som tillämpades i Polen. Att den skulle kunna gå i UL-klss i Sverige var aldrig aktuellt, vikten hamnade för högt så det är normalklass som gäller här hos oss med nuvarande bestämmelser. Under de år som gått från introduktionen i början av 2000-talet har Aero AT-3 nått vissa exportframgångar hos engelska flygskolor och Air France flygklubb köpte ett halvdussin i början av året. Polsk flygindustri har en mångårig tradition och har ett allmänt gott rykte. AT-3 är starkt byggt i helmetall med anodiserade plåtar och stukade nitar, den har stötstänger i stället för linor och det rejäla landningsstället skvallrar om att planet är tänkt för skolning och de provningar som kan förekomma i den uppgiften.

SO och jag gjorde motoruppkörning och ställde upp på bana 24, drog på och var snabbt i luften och svängde höger före köpladorna vid IKEA och steg mot Masten och Stäketön. Jag kände direkt att flygplanet hade bra roderrespons. Vi steg mot Mälaren där det är lite högre i tak för att prova lågfartsflygning. Inga konstigheter, god kontroll i alla farter. Det känns lite grann som att flyga en PA-28, inga konstigheter.

Jag tittar på bränsleförbrukningen som låg på blygsamma 15 liter i timmen.

Det sitter en Rotax 912 S2 på 100 hästar i nosen. Den går på det mesta berättar senare importören Gregor Lennart.

– Det går lika bra på 95 eller 98 oktan, eller V-power från Shell, som på 91/96 eller 100LL. När vi flög hem planet från fabriken i Polen tankades det först med 95 bensin, sedan 98 oktanig från Statoil vid Polska kusten, sedan 100LL i Västervik och sedan dess har den gått på 91/96.

Motorn har en TBO på 1500 timmar. Den specialbyggda propellern för AT-3 är EASA-certifierad och har ingen TBO.

Propellern är ovanligt tyst och ger bara 65,7 dB vid start.

Marknadsföringen av AT-3 kommer förmodligen att inriktas på små klubbflygskolor som söker ett alternativ till de gamla PA-28:orna som kommer att bli alltför dyra att operera med de ny bränslepriserna. AT-3:s flygegenskaper kan mycket



väl liknas vid en PA-28 och gamla klubbflygare kommer säkert att känna sig hemma i denna nykomling när de skall ut på egna svängar i närområdet eller lite längre bort. Demoflygplanet är fullt VFR-utrustat och har dessutom King GPS och radio med VOR, mode S transponder och ELT 406. Dessutom finns en extra bränsledator som visar bränsleförbrukning. Det är enkelt att ställa effekten på önskad bränsleförbrukning med datorns hjälp.

Efter omkring en hlvtimmes flygning vände Sven Olof och jag

nosen mot Barkarby och inflygning och fartreducering inför klaf-futfällning sker enkelt, landningen upplevdes som mycket enkel när rätt fart hölls. En trevlig ny bekantskap. Säkert mycket trevligt att göra utflykter med, sikten från cockpit är utmärkt runtom.

Freddy Stenbom ◊

PS mer upplysningar om planet kan du få på importörens hemsida: www.avianordic.com eller tillverkarens hemsida: www.aeroat.com