Cessna T206: Småflyenes SUV

Robust, allsidig og imponerende rask – Cessna T206 Turbo Stationair er på mange måter småflyverdenens svar på SUV-en. Med kraftig motor og fleksibel kabin har bestselgeren host seg relevant i mer enn seks tiår.

TEKST: JEAN-SEBASTIEN SEYTRE
FOTO: JORIS PICARD, TEXTRON AVIATON, JEAN-SEBASTIEN SEYTRE



Foto: Textron Aviation

Flynytt 4, 2025.indd 50-51 27.02.2026 22:49





Utsikt under vingen.



Den store dobbeltdøren på høyre side gjør det enkelt å laste alt fra paller til standard tromler – eller ta med fallskjermhoppere på tur.

.



Romslig og funksjonell kabin for både passasjerer og last.

MED 310 HESTEKREFTER og en seksseters kabin som kan tilpasses for tung last, er nok Cessna T206 for allmennflyging det SUV-en er for bilverdenen. Over 60 år etter jomfruturen er bestselgeren fortsatt å finne i Textron Aviations katalog.

La oss se nærmere på klassikeren som kombinerer eleganse og effektivitet!

Fra Cessna 210 til 205... og videre til 206

Andre halvdel av 1950-tallet var en dynamisk periode for Cessna, der enmotorsprogrammet ble fornyet fullstendig. Frem til dette punktet hadde alle modeller halehjul, noe som kunne gjøre bakkemanøvrering vanskelig. Konkurrentene hadde allerede tricycle-understell på flere av sine bestselgende fly, og Cessna ville ikke bli hengende etter.

Mellom 1955 og 1957 ble fire nye modeller introdusert: toseteren C150 erstattet C120 og C140 for skole- og fritidsflyging, mens fireseteren C170 og C180 ble etterfulgt av C172 og C182.

Et høyytelsesfly, enda kraftigere og mer romslig enn 182 Skylane, ble også lansert – C210 Centurion, med innfellbart understell og 260 hk Continental IO-470-motor. Den tidlige C210 Centurion var en fireseter, hvor mye av den bakre kabinplassen gikk til det innfelte understellet.

Kabinvolumet var egentlig perfekt for luftoperasjoner. For å utnytte dette utviklet Cessna C205 (opprinnelig kjent som 210-5), i praksis en versjon med fast understell av Centurion. 205 Super Skywagon hadde plass til seks seter, takket være plassen som ble spart ved å eliminere innfellbart understell. Den ga også et robust alternativ til C185 Skywagon med halehjul (innført i 1960, fortsatt med konvensjonelt understell).

Allerede her ser vi at ved å tilby en mer rustikk versjon av toppmodellen, oppnådde Cessna en genistrek: Å introdusere et virkelig allsidig fly som kunne utføre eller supplere oppdragene til flere eksisterende modeller. Bare eksemplarer av 616 Cessna 205 ble levert mellom 1962 og 1965, ikke på grunn av manglende interesse, men fordi etterspørselen vokste etter et enda mer kapabelt allsidig fly.

Cessna 206 ser dagens lys

205 beholdt blant annet motorhetten fra 210 med et rom konstruert for frontinnfellbart understell. I tillegg var de to fremre dørene og den lille venstre bakdøren ikke ideelle for lasting av kabinen. 206-modellen, sertifisert i 1963 og tilgjengelig fra 1964, hadde flere forbedringer, med en lastvennlig dobbeltdør bak høyre vinge for enkel lasting og en kraftigere Continental IO-520-A (285 hk).

206 kom i to varianter: U206 «Super Skywagon» (U = Utility), designet for last, med dobbel lastdør; og P206 «Super Skylane» (P = People) for passasjerer, som beholdt de tre små dørene fra C205. Innen 1966 ble også turbo-versjoner (TU206/PT206) tilbudt. Som med alle Cessna-fly fulgte kontinuerlige forbedringer.

I 1967 ble IO-520-F (300 hk) introdusert på 206B, med økt MTOW fra 1 497 kg til 1 632 kg. En større modell, Cessna 207, kom i 1969, og kunne til slutt leveres med opptil åtte seter innen 1980.

Flere STC-er (Supplemental Type Certificates) og spesialoppgraderinger dukket opp gjennom årene, inkludert turboprop-konvertering med en 450 hk Rolls-Royce-motor, kjent som Soloy Cessna 206 Mk II.

I 1971, da Centurion fikk full seksseters kapasitet, ble P206

Flynytt 4, 2025.indd 52-53 27.02.2026 22:49



Flyet stiger over Albâtre-kysten med havet under seg.

faset ut. 206-familien ble omdøpt til Stationair, kort for «Station Wagon of the Air». Innen 1986, da Cessna stanset produksjon av stempelmotorfly, var mer enn 7 600 Cessna 206 og T206 bygget. Produksjonen ble gjenopptatt i 1998, men 207 og 210 kom ikke tilbake – kun 206 gjorde comeback.

Gjenoppliving og dagens produksjon

I 1998 erstattet 206H Stationair den tidligere 206G. Viktige oppdateringer inkluderte bytte fra Continental-motorer til 310 hk Lycoming TSIO-540-A, og en turbo-versjon, T206H Turbo Stationair (eller Stationair TC, for Turbo Charged), ble lansert i 1999. Siden 2013 produseres kun turboutgaven.

Selv om «206»-betegnelsen fortsatt bar bokstaven «H», fortsatte utviklingen gjennom årene, og den siste evolusjonen, Stationair HD (Heavy Duty), har nå en økt maksimal startvekt på 1 726 kilo.

Demonstrasjonsflyvning med Textron Aviation

Textron Aviation (eier av Cessna-merket) inviterte meg til å teste Turbo Stationair HD under en europeisk demonstrasjonsturne, inkludert et stopp på messen Aero 2025 i Friedrichshafen.

Jeg møter pilot Adam Cathcart på Pontoise lufthavn, der han gjør et stopp hos Ameridair Handling med T206H, registrert N959CS.

Adam, Textron Aviations demo-pilot siden 2012, reiser over hele Europa og viser frem Cessna- og Beechcraft-fly, og innrømmer åpent at han har en «veldig kul jobb», som han utfører med lidenskap og smittende entusiasme. Med et så effektivt arbeidsverktøy som Stationair HD er det lett å forstå hvorfor han er en overbevist ambassadør.

N959CS er praktfull: Flyets kraftige, men elegante, linjer gjenspeiler dens dobbeltrolle som pickup og luksussedan. Generelt ligner utseendet Cessna 172 og 182, som jo er svært vanlige på våre småflyplasser, men 206 er mer imponerende, og man legger umiddelbart merke til det tredje vinduet på sidene av kabinen.

Den lange motorhetten rommer Lycoming TIO-540-AJ1A på 8,874 liter, som driver en treblads MacCauley konstantfartpropell med to meters diameter. N959CS har en to-farget «Spear»-livery i hvitt og burgunder, og et luksuriøst 2025-interiør som inkluderer: Matt, svart instrumentpanel, Luxor-skinn og Alcantara-seter, gode oppbevaringsmyligheter for enheter og USB-A og USB-C ladestasjoner.

Pre-flight-sjekken avdekker ingen spesielle bemerkninger.

Adkomsten til midtre seterad og baksetene er enkel, takket være lastdøren og et trinn på høyre side av skroget.

Dobbeltdøren med 1 x 1 meter åpning kan romme en halvpalle (80 x 60 cm) i bredde eller en standard 55-gallons trommel i høyde. Setene kan legges flatt eller fjernes, slik at flyet også kan brukes til transport av last, fallskjermhopping eller blandede passasjer-/lastoppdrag.

Flyet har nyttelast på 560 kilo. Ved flyging med passasjerer er det viktig å informere om nødutgangsprosedyre. Hvis flapsene er ute, kan ikke bakdørpanelet nærmest vingen åpnes.

For å nå forsetene benyttes trinnet på hovedunderstellet. Men i motsetning til 172 og 182 krever den ene døren på venstre side at piloten i høyresetet går inn først. Adam minner vennlig om at jeg må slippe ham først før jeg selv går inn.

Flyopplevelse – Videre mot Normandie

Komforten er utmerket, noe som gjenspeiler oppmerksomheten på detaljer. Setejusteringene gjør at piloter av alle størrelser kan sitte komfortabelt.

Som med alle Cessna-fly er instrumentpanelet ganske høyt, men sikten fremover er fortsatt god. Midtarmlenet gjør det mulig å hvile armen under lange cruiseflyvninger eller ta notater, men det kan også roteres og legges bort. Med en skulderbredde på nesten 1,1 meter er den nesten 10 centimeter bredere enn en 172, så det er ingen risiko for ubehag. Sikkerhet ivaretas også av kollisjonsputene integrert i hoftebeltet, uten at man merker dem.

Når Garmin avionics-suiten startes, tar det bare fem sekunder for G1000 NXi å initialisere takket være den doble prosessoren. Forbedringen fra den opprinnelige G1000 er tydelig, spesielt i oppløsning. Navigasjons- og innflygingskart, både VFR og IFR,



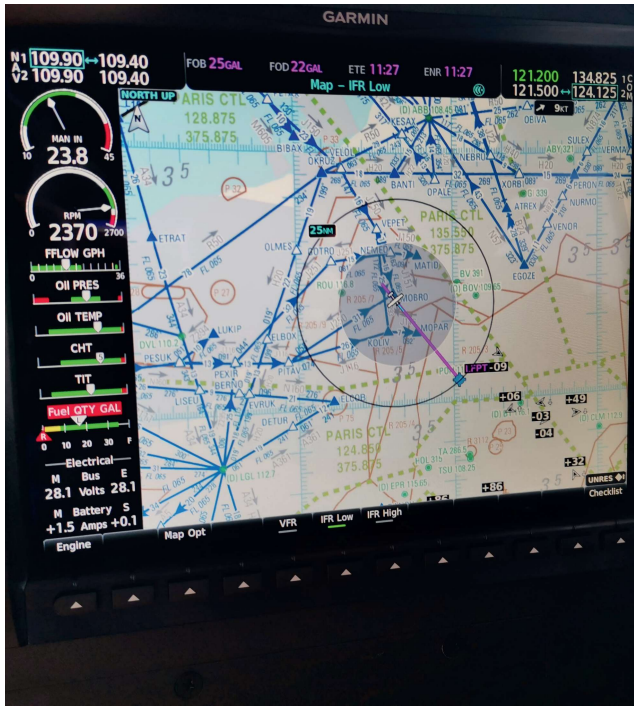
Instrumentpanelet i matt svart.



Stationair i luften. Foto: Textron Aviation

Flynytt 4, 2025.indd 54-55 27.02.2026 22:49





Til venstre: Starten på nedstigningen mot Dieppe flyplass.

Over: G1000 NXi-displayet er svært tydelig, både under VFR- og IFR-flyging.

er svært lesbare. Mange opsjoner er tilgjengelige, som Garmin Connext Satellite – Iridium-telefon (GSR 56), som integrerer et grafisk grensesnitt for værfenomener, tekstmeldingsvarsler og posisjonsoverføring.

Stormscope og XM-radio for passasjerkomfort er også mulig. Den nyeste Flight Stream 510-programvaren lar deg koble iPaden til G1000 NXi, slik at navigasjon du har planlagt hjemme automatisk overføres til ombord-avionikken via Bluetooth.

De to skjermene PFD (Primary Flight Display) og MFD (Multi-Function Display) kan konfigureres på mange måter. Reserve-instrumentet er en GI 275 plassert mellom hovedskjermene nederst på instrumentpanelet. Med sin diameter på kun 82,6 mm viser det grunnleggende parametere (hastighet, høyde, og så videre), men kan også brukes som MFD, for eksempel som motorinstrument hvis en av skjermene på G1000 skulle svikte.

Garmin GFC 700 autopilot er selvfølgelig standardutstyr. Flyet styres med ratt, som på andre Cessnaer. De tre motor-hendelene sitter midt på instrumentpanelet, under disse finner man de to trimhjulene for sideror og høyderor, samt elektrisk flaps-kontroll med VFE angitt for hver posisjon: 10° opp til 140 kt, 20° opp til 120 kt og 40° opp til 100 kt.

Varme forhold

Været er stekende varmt i Paris-regionen, det er så heftig at asfaltfuger fra parkeringsplassen begynner å feste seg til skoene våre. Vi bestemmer oss for å ta av mot Dieppe for å se om det er litt kjøligere i Normandie. Når det gjelder høye temperaturer: Klimaanlegg er tilgjengelig som opsjon på Stationair, og det kan skrus på ved parkeringskontakten slik at mannskapet ankommer et friskt fly før avgang.Batteriet skrus på, blandingen settes til full rich, og den elektriske pumpen kjøres i fem sekunder – da starter drivstoffstrømmen. Blandingen settes deretter tilbake til full lean for starteroperasjonen (motoren er fuelinnsprøytet, som indikert av «I» i TSIO). Så snart vi går tilbake til full rich, våkner de seks flat-sylindrede motorene til liv med en dyp, harmonisk brumming.

Etter startkontroll får vi tillatelse til å takse til holding point. Rorene er faste, men mindre enn forventet for et fly av denne størrelsen, og taksingen oppleves lett og presis. Med tre personer ombord, 46 gallons (USG) drivstoff og noen personlige eiendeler, er vi fortsatt nesten 300 kg under MTOW. Vi kan også bruke full effekt uten risiko for overboost, da TSIO-540 turboen har regulator for inntakstrykket.

Pre-takeoff-checks, flaps 10° og klar for takeoff. Rotasjon skjer normalt ved 65 kt, men Adam har advart meg: «Stationair vil fortelle deg når den er klar til å fly.»

Rundt 50 kt føler jeg at jeg må presse på rattet for å holde nesehjulet på bakken. Rundt 60 kt løfter nesen seg forsiktig, og jeg går til 10° pitch. Til tross for en utetemperatur på 40 °C og en oppvarmet rullebane, imponerer Turbo Stationair med en take-off-lengde som er kortere enn de 323 meter som er oppgitt i flight manual, og med en initial climb på 700 ft/min ved Vx = 70 kt.

Flynytt 4, 2025.indd 56-57 27.02.2026 22:49



Solen har gjort oppstillingsplassen på Pontoise glovarm.

Vi reduserer deretter inntakstrykket til cirka 34 inches, og ved 300 ft over bakken tar vi Vy på 88 kt, noe som gir en stigning på omtrent 1000 ft/min med flaps innfelt. For en lengre stigning vil to–tre små justeringer med høyderorstrim på høyre side avlaste trykket på høyrefoten. Når vi er i cruise, kan cowling-luken lukkes.

Vi setter kurs mot 320, og holder 2 000 ft innenfor Le Bourget TMA. Kontrollflatene er gjort større sammenlignet med første generasjon 205 og 206 for økt effektivitet, og styringen er presis på alle tre akser. Selv om T206H har mer treghet enn 172 eller 182, er flyadferden i tråd med tradisjonen til høyt vingede enmotors Cessna-fly. 206 er designet for lange cruiseflyvninger, og autopiloten er der for nettopp dette.

På cruise setter vi inntakstrykket til 24 og propellen til 2 300 RPM for 120 KIAS (125 KTAS) med forbruk på ca. 13,5 USG/h (litt over 50 liter). Ved å øke til 28 og 2 350 RPM får vi 132 KIAS (138 KTAS) med forbruk litt over 15 USG/h. For cruise på 74 % av effekten ved 2 000 ft standard atmosfære indikerer manualen 30 inches – 2 400 RPM – 18,9 USG/h; vi ligger rundt 68 l/h. Turbo-motoren er designet for høydecruise, som vi ikke kan utnytte på Pontoise–Dieppe-ruten på under 20 minutter VFR under Paris A-klasser. Stabilisert rundt 3 000 ft oppnår vi 130 KIAS, 2 300 RPM og 15 USG/h.

Maks cruisehastighet er 161 KTAS (nesten 300 km/t) rundt 20 000 ft, hvilket virker realistisk; noen kilder hevder til og med bedre ytelse enn Textron oppgir. Ønsker man økonomisk cruise, kan PA og propell justeres for 40–50 prosent effekt, med forbruk og ytelse nær 172 Skyhawk – men fortsatt med seks personer ombord.

Maks rekkevidde 703 nm oppnås ved 45 prosent effekt, nok til å krysse halve Europa uten stopp. Justering av blandingsforhold kan gjøres via TIT (Turbine Inlet Temperature) for økonomisk regime, eller 65°C «rich of peak» for maksimal effekt.

Det er ingen på Dieppe-frekvensen; vi senker til 140 kt og –500 ft/min. Til tross for sin inertia, bremser 206 godt og oppfører seg svært håndterlig i 90 kt motvind med 10° flaps. Så det er ingen problemer å integrere seg på små flyplasser med saktefly.

På base går jeg inn på andre flapstrinn (20°) og holder 85 kt frem til siste sving. Innflygingen til Dieppe er kort, men det er enkelt å få 206-en inn på en stabil bane i 75 kt, og redusere til 70 kt på short final. Vi lander på målpunket og stopper godt innenfor halvparten av de 820 meterne på rullebane 31.

Håndtering og sikkerhetssystemer

Jeg er svært imponert over flyegenskapene til dette fremragende flyet, særlig ved lav fart. Det har en vinge på samme størrelse som 182, til tross for at sistnevnte har en maksimal startvekt som er mer enn 300 kg lavere.

Selv om vingespenn og profil er like fra 182 til 206, er geometrien på kontrollflatene forskjellig: Den rektangulære delen av vingen og klaffene er 76 centimeter lengre på 206, noe som gjør at STOL-egenskapene opprettholdes til tross for økt vekt. Den trapesformede delen mot vinge-tippen og balanseror er tilsvarende kortere. Kordelengden på balanserorene er derfor økt for å bevare manøvrerbarheten, og de er av Frise-typen – det vil si med et pivotpunkt langt bak – for å redusere uønsket motrulling (*adverse yaw*). Likevel krever 206 god koordinering i svingene, men det er en flystil jeg personlig setter pris på. Et siste lite aerodynamisk triks: En vertikal skilleplate separerer luftstrømmen over flapsen fra luftstrømmen over balanserorene, slik at de forblir effektive helt frem til flyet nærmer seg stall.

Etter å ha pustet inn litt salt og noe kjøligere luft, forlater vi Dieppe med short-field takeoff-konfigurasjon. Vi setter vingene i andre flap-posisjon (20°), og har full effekt på bremsene. 38,8 inches ved PA og 2 470 RPM: Når bremsene slippes, skyter 206 frem med sterk akselerasjon, og trykket på høyre rorpedal må være fast og bredt for å unngå yaw til venstre. Vi roterer ved 55 knop etter en utrulling på mindre enn 300 meter.

Vi klatrer til 4 000 ft for en håndteringstest, inkludert testing av flight-envelope-beskyttelsen via Garmin-avionikken. 206 kombinerer STOL og høy ytelse med moderne beskyttelse via Garmin Enhanced Auto Flight Control System (EAFCS): ESP (Electronic Stability and Protection) forhindrer overdrevne kren-

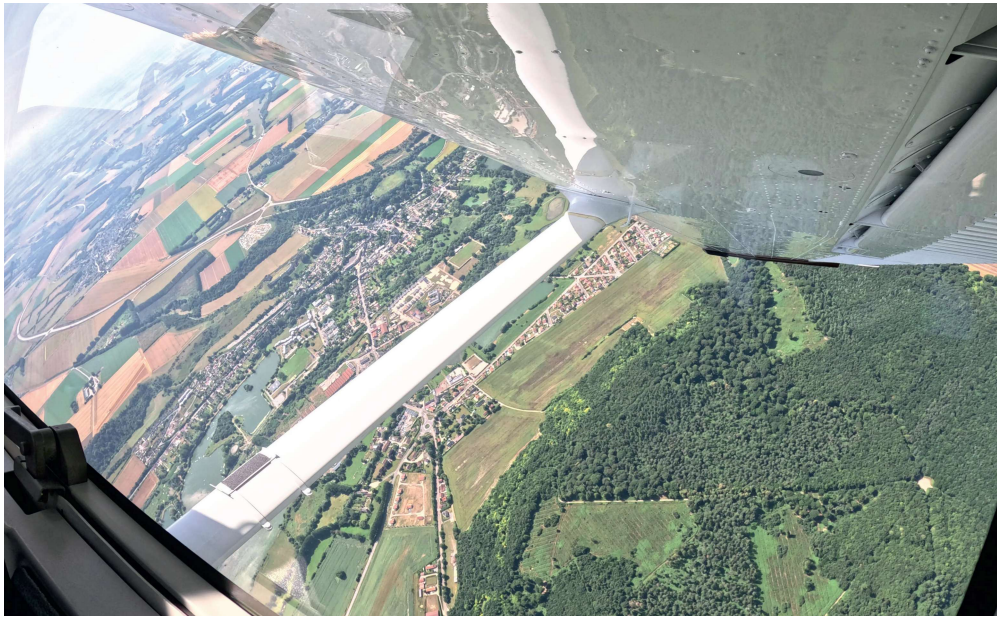


Flyet stabiliserer seg på 3 000 fot.



Turbo Stationair HD på bakken.

Flynytt 4, 2025.indd 58-59 27.02.2026 22:50



Over: Denne utsikten kan man ikke klage på.

CESSNA T206 TURBO STATIONAIR	
Vingespenn:	10,97 m
Lengde;	8,61 m
Høyde:	2,83 m
Kabinbredde:	1,09 m
Motor:	Lycoming TSIO-540-A, 310 hk
Tomvekt:	1 073 kg
Maksimal startvekt (MTOW):	1 726 kg
Maks cruisehastighet:	161 KTAS (=300 km/t)
Stallhastighet (full flaps, Vs0):	47 kt
Rekkevidde:	703 NM

gingsvinkler, og USP (Under Speed Protection) forhindrer steiling. Systemene aktiveres automatisk over 30 kt ground speed og 200 ft AGL, og kan påvirke AP-servos. Vi ser ESP aktivert via den tykke streken som markerer 45° på G1000-krengingsindikatoren.

Jeg legger derfor flyet inn i en 45° sving, og Adam påpeker at indikatorbaren da går fra 45° til 30°, og en kraft som motsetter seg rullbevegelsen inviterer meg til å redusere vinkelen. Men i ertende humør fortsetter jeg å vri rattet for å teste store bankvinkler. En syntetisk stemme annonserer da «engaging autopilot», og autopiloten kobler inn «Level»-modus, retter vingene horisontalt og setter vertikalhastigheten til null.

Under Adams kontroll deaktiverer vi ESP for å teste store krenginger, og jeg utfører lett venstre-høyre svinger med 60° krenging i nivåflyging ved 105 kt. Flyet har både svært gode flyegenskaper og effektiv automatisk beskyttelse.

Deretter reduserer vi for å nærme oss flight envelope-grensen ved lav hastighet. Under 65 KIAS høres en advarsel, mens PFD viser blinkende «MINSPD». Jeg fortsetter nesen opp: så vises rød «USP ACTIVE» på PFD, og syntetisk stemme sier «Airspeed!». Samtidig oppstår en nese-ned-kraft som reduserer angrepsvinkelen. ESP aktiveres automatisk ved en attitude over 21° eller under –18°, eller nær VNE. Med den elektroniske beskyttelsen slått av vil Stationair steile ved svært lave hastigheter (under 50 kt med full flaps og under 60 kt i clean-konfigurasjon), men gjenopprettelsen er både myk og forutsigbar.

På retur til Pontoise foreslår Adam en kortbane-landing med full flaps. 40° siste notch gir nese-ned moment og betydelig drag. Det føles som å «slippe anker», og man må raskt trimme nesen opp (lett med elektriske trimflaps ved rattet) og justere

gasshendelen.

Fullflaps-konfigurasjonen er nyttig i fjellområder eller bush-flyging for bratte tilnærmelser, men på flate rullebaner med fem prosent helling må man være oppmerksom på å ikke miste hastighet, være rask på gassen og opprettholde motorkraft til flare.

Med en tomvekt på ett tonn kan et hastighetstap på finalen raskt føre til en hard landing. Selv om full flaps krever mer fokus, er 206 fortsatt enkel og behagelig å fly i alle konfigurasjoner.

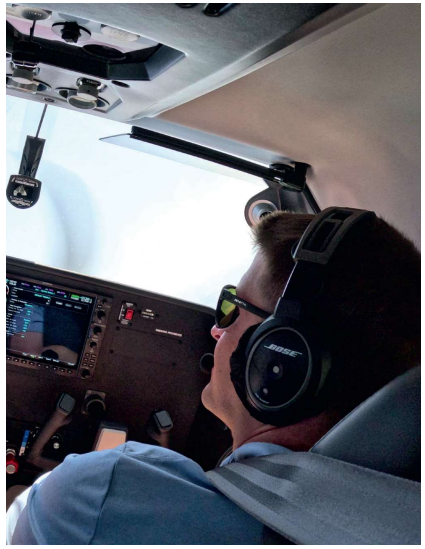
Allsidighet og avsluttende tanker

Piloter som kjenner Skyhawk- og Skylane-familiene, vil ikke bli overrasket når de møter Stationair. Etter min mening vil det ikke ta mer enn ti timer for en med PPL, som har lisens på 172 G1000, å mestre 206.

206 er en klassiker, som samtidig har moderne og svært sikker flight envelope-beskyttelse. Med oksygenutstyr for seks personer, flygeområde på 26 000 ft og oppvarmet propell, er flyet også en høyytelses IFR-plattform.

For flyeiere som ønsker å ta langdistanse familieturer med minimal lastbegrensning, er Turbo Stationair HD ideell. Ønsker man ren fart, er Beechcraft Bonanza G36 raskere (174 KTAS, maks rekkevidde 901 Nm), men Stationair er uslåelig når det gjelder praktisk bruk og fleksibilitet.

I tillegg til STOL-egenskapene gjør allsidigheten flyet ideelt for lasteoppdrag, bushflyging på primitive rullebaner, samt operasjoner med tundrahjul eller flottører.



I luften: Kontroll og utsikt i samme blikk.



Cessna T206 fremstår som et både praktisk og sikkert fly. Foto: Textron Aviation

Flynytt 4, 2025.indd 60-61 27.02.2026 22:50