



Nr 5 december 2008 Årgång 41

EAA nytt

**Sten Svenssons
T-28 Trojan**

**Bygga av RV-9A
med tempo**

En Dreidecker blir till



Veteranflyg i Norrköping

Byggarens/byggledarens ansvar

EASA-direktiv: Krav på transpondertest

**EAA:s huvudfly-in 2009 på Kungsängen • EASA-remiss om certifikat
Bensinskatten och återbäring • Nya experimentalmotorer från VESTA**

Hur lång tid tar det att få tag på din PLB?

EAA nytt

Medlemsorgan för EAA Sverige och EAA Chapter 222 Sverige

EAA-nytt utkommer med normalt 5 nummer per år och sänds bl a ut till föreningens medlemmar. En väggkalender med 12 aktuella flygbilder sändes också ut som julklapp och ingår i medlemsavgiften.

Chefredaktör: Mattias Stenbom (08-999 333). Manus och bilder sänds enklast via e-mail till eaa@hobby.se. Manus och bilder kan även sändas per post till EAA:s kansli eller efter överenskommelse till Box 90133, 120 21 Stockholm. För åsikter framförda i artiklar svarar respektive författare där ej annat anges. Ansvarig utgivare: Ordförande Kjell Franzén.

EAA Sverige och EAA Chapter 222

Hägerstalund
164 74 KISTA
Telefon: 08-752 75 85 Telefax: 08-751 98 16
E-mail: kansliet@eaa.se
Hemsida: www.eaa.se
Postgiro: 66 45 96-4
Kansliet öppet vardagar 08.00 - 16.30
samt torsdagsfika kl 18⁰⁰-20³⁰ på EAA:s kansli.

Medlemskap räknas per kalenderår och erhålles genom inbetalning av årsavgiften till föreningens postgiro. Medlemmar som tillkommer efter 1 juli erlägger halv årsavgift. Inbetalning av full avgift under november och december innebär medlemskap även nästkommande år.

Årsavgift 2008 350:-
Medlemskap i EAA Sverige innebär inte medlemskap i EAAs USA-organisation.

Lokala avdelningar med kontaktmän:

Småland: Sven Karlsson, 0470-285 35
Syd: Sven Green, 0410-33 40 41
Östergötland: Kjell Franzén, 011-14 07 29

Intressegrupper:

Segelflyg: Nils-Åke Sandberg, 060-175606
Sjöflyg: Kjell Sandberg 08-560 452 02
Veteran: Kjell Franzén, 011-14 07 29
Ultralätt: Lennart Olsson, 0372-351 52

Föreningservice

Kontakta EAA kansli (Anders Österholm) betr:
• Lån av litteratur från föreningens bibliotek.
• Köp av Bygghandbok, Flyghandbok, märken T-shirts etc.
• Försäkring
Infoteket, kontakta Ingvar Lif. Rökinge 82, 560 34 Visingsö, Tel. 0390-40413
email: ingvar.lif@gmail.com
Biblioteket: Jan Lindberg, Dragarbrunnsgatan 11B, 753 32 Uppsala, 018-10 27 53.
Lån av filmer, video: Kjell Franzén 011-14 07 29

EAA USA

EAA Aviation Center
P O Box 3086, Oshkosh, WI 54903-3086 USA
Hemsida: www.eaa.org
Medlemsavgift, USD 56, betalas med kreditkort eller internationell check direkt till USA.
Medlemskap innebär bl a att man får Sport Aviation, föreningens tidskrift, 12 gånger/år och att inträde kan lösas till flight line på Oshkosh och Sun 'n Fun.

Svenska Konstflygförbundet

Box 7085, 103 87 Stockholm
Ordförande: Lars-Göran Arvidsson, 035-10 76 53.
Medlemskap erhålles genom att inbetala medlemsavgift 500:- till postgiro 440 30 58-3.

Svenska Rotorflygklubben

EAAs intressegrupp för rotorflygning. Klubben verkar specifikt för att på ideell basis hjälpa medlemmarna bygga och flyga rotorflygplan. Kontakman: Lars Flygeborn 011-172924. www.rotorflygklubben.se Medlemskap erhålles genom att inbetala medlemsavgiften till postgiro 81 34 69-4. I medlemskapet ingår bl a föreningens tidning Rotorflygnytt.

INNEHÅLL

Ordförandens krönika	3	Nya experimentalmotorer	21
EAA:s huvudfly-in 2009	4	Bensinskatten och återbäring	21
EAA-nytt och framtiden	4	Lång tid tar det att få din PLB?....	22
Veteranflyg i Norrköping	5	EASA-remiss om certifikat	22
Sten Svenssons T-28 Trojan	6	Nya medlemmar	23
Byggarens/byggladarens ansvar... 10		Nya bygg- och flygtillstånd.....	23
Krav på transpondertest	11	Planket.....	23
En Dreidecker blir till	16	Bygge av RV-9A med tempo.....	24
Bildande av regionföreningar?....	15		

OMSLAGET

Mikael Carlson flyger hans nybyggda Fokker Dr1 Dreidecker. Läs mer om projektet på sid 16. Foto Sven Stridsberg.

FLYGKALENDERN

7-8 mars: Is Fly-in på Siljans is utanför Rättvik. Arrangör: Rättviks flygklubb som funnits i ca 55 år och har varken flygfält eller flygplan.

www.rattviksflygklubb.com

2-5 april: AERO Friedrichshafenm, stor internationell mässa för allmänflyg. För mer info: aero-friedrichshafen.de/html/en/

21 -26 april: Sun n' Fun i Lakeland, Florida. www.sun-n-fun.org

5 juni: Tekniskt möte (besiktningsmannamöte) Kungsängen, Norrköping. Särskild kallelse till berörda.

5-7 juni: EAA Sveriges huvudfly-in i Kungsängen, Norrköping. Mer info i kommande nummer av EAA-nytt och kommande webbsida.

7-13 juni: World Air Games 2009 Taking You Higher... i Turin, Italien För mer info http://www.worldairgames.org/

27 juli-2 augusti: EAA Fly-in "Air-venture" i Oshkosh – alla flygares paradiset. Mer info via www.airventure.org.

7-9 augusti: Kräftstjartsvängen på Siljansnäs FK. www.siljansnasfk.com

8-9 augusti: Flygfesten i Dala-Järna. www.flygfesten.com

15-16 augusti: Borås Air Show på Borås/Viareds flygplats.

15 augusti: ABCX fly-in och veteranfordonsträff på ESGI i Alingsås. Fokus på veteranflygplan och veteranfordon, men alla är välkomna. Arr Göteborgs Veteranflygsällskap. Kontakman Johan Ahlgren 031-7020285, Auster58@gmail.com

20 – 30 augusti: VM i konstflyg, Silverstone UK. För mer info www.wac2009.com

29-30 augusti: Göteborg Aero Show 2009 på Säve. Uppvisningar, utställningar och roliga aktiviteter för alla åldrar. I flyguppvisning och på mar-ken visas historiskt och modernt flyg, civilt och militärt, dubbeldäckare, jetplan, helikoptrar och mycket annat. Mer info på aeroseum.se

16 - 20 september: 46:e Reno Air Race, USA. www.airrace.org

Vi uppmanar alla arrangörer av flygdagar, fly-in och andra flygevenemang att skicka in uppgifter till redaktören om kommande arrangemang så tidigt som möjligt. E-mail till eaa@hobby.

ANNONSER - PRISER

1/1-sida	2200:-	1/4 sida	700:-
1/2-sida	1300:-	Planket, ej medlem	200:-

Önskas annan storlek än exemplet ovan, kontakta oss för prisberäkning.
Alla annonser sänds till eaa@hobby.se.

En tidigare gång frågade jag mig – och läsekretsen – om min krönika lästes eller inte. Jo, jag har fått respons. Min vän Bertil i Norrköping säger att han läser den. Det är alltid roligt att höra av läsekretsen, föra dialog och så. Bara så man inte skriver för döva öron eller hur det nu heter.

Nu, när jag skriver detta, ser jag slutet på detta år som jag tror vi – om något decennium eller så – kommer att betrakta som början på slutet av den idylliska period vi levt i under lång tid. Mycket har hänt eller beslutats under året som kommer att få återverkningar för all framtid för oss.

Det är så mycket som hänt och händer att jag knappast vet var jag ska börja. Utan att göra någon viktning så är Barkarbys nedläggning, bränsleskatten, Transportstyrelsen, nytt avtal, ny plats för Fly-in, den dystra certifikatstatistiken och EASA:s allt mer övertagande av regelverket, fakta som vi måste leva med och oroa oss för. När det gäller vårt interna liv måste vi inse att EAA-nytt efter Freddys bortgång inte längre ”gör sig själv” utan fordrar insatser av oss alla för att EAA-nytt även i fortsättningen ska fortsätta vara den informationskälla som vi vant oss vid. Dessutom har Paul Pinato nu tagit vid som Teknisk Chef efter Staffan Ekström vars småländska språk och flegmatiska sätt vi vant oss vid under hans många år på den posten och förvisso är Paul är ju ingen Staffankopia med sitt italienska påbrå och sin flygbolagsbakgrund.

EAA-medlemmar ute i landet kan kanske tycka att Barkarby flygplats nedläggning är ett lokalt Stockholms-problem men trots allt är det där vi under många år haft vårt årliga Fly-in och där vi har vårt kansli

och egna möteslokal. Inom en snar framtid måste vi räkna med att flytta kansliet och riva kåken. Dessutom har ju den stora ansamlingen amatörbyggare på ett och samma ställe och en specialiserad materialleverantör i sig genererat ännu mer byggverksamhet. Förmodligen måste man leta i USA för att finna motstycke till detta positiva klimat.

När jag då och då tillbringar en vanlig vardag på kansliet så ser jag en aldrig sinande ström av besökande medlemmar (på gott och ont!). När senaste EFLEVA-mötet skulle hållas på den franska amatörbyggarorganisationen RSA: s kansli i Paris föreställde jag mig något liknande, inte fullt ut men ändå en livlig verksamhet. Frankrike är ju en av de äldsta och största amatörbygggländerna i världen och det förvånade mig storligen när det visade sig att kansliet (på en bakgata i utkanten av Paris) var obemannat. Efter mötet, när vi städade upp och hade lite smör, ost och sån't kvar från lunchen, så sa han som hade hand om nyckeln, ”lämna inget kvar i kylskåpet för det kommer ingen hit på veckor, kanske månader!” Så olika kan det vara här i världen!

Hur bränsleskatten slår mot vår verksamhet är fortfarande ett oskrivet kapitel. Formellt sett så har ju en amatörbyggare en hel del som annat än ”privat nöjesflygning” som EU-direktivet talar om även om den svenska lagtexten talar om ”privata ändamål”.

Hur den nya Transportstyrelsen kommer att agera och hur kunskaperna om vår typ av luftfart kommer att förvaltas återstår att se. Ett första test blir utformningen av vårt nya avtal. En oroande tendens till mer juridik och byråkrati och mindre fackkunskaper har vi redan sett inom Luftfartsstyrelsen. Allt efter-

som EASA övertar regelskrivandet reduceras ju dessutom den nationella luftfartsmyndighetens roll till expedition och tillsynsorgan.

Ja, beträffande EASA så har ju denna myndighet snart tagit över allt utom just bara amatörbyggnad, veteranflygplan och ultralätt d v s det som är undantaget i Annex II i EG-förordningen 216/2008 (kallas ofta för basförordningen). EASA förslag till enklare certifikat och lägre medicinska krav kan kanske få den svenska kurvan på certifikat att peka uppåt igen.

Positivt är i alla fall att det blir ett EAA Fly-in som vanligt men på ny plats. Vännerna i Norrköping har glatt och villigt åtagit sig att anordna 2009 års fly-in på den vanliga tiden första veckoslutet i juni.

Till slut en sensmoral. En känd EAA-medlem i USA, Steve Fossett försvann spårlöst för drygt ett år sedan vid en ”rutinflygning” med en Bellanca Decathlon och återfanns död för någon månad sedan vid vraket av flygplanet. Steve som höll flera rekord med ballong, jet och segelflygplan och som satt livet på spel vid åtskilliga våghalsiga rekordförsök miste det alltså vid en ”enkel” nöjesflygning med ett snällt flygplan. Ett ödets ironi! Sensmoralen är att även vid en stjärtsväng såväl sommar som vinter så ska Du klä Dig så att Du kan gå hem (eller åtminstone till närmaste väg). Det känns ju rätt onödigt att fixa nödlandningen med livet med behåll men sedan inte klara mörker, snö och kyla. För ett tag sedan var det en 51-åring som frös ihjäl här i Sverige efter att ha kört fast i en vattensamling med bilen så uppmaningen är i allra högsta grad relevant.

Kjell Franzén

EAA:s huvudfly-in 2009 på Kungsängen

EAA Sveriges styrelse beslutade vid senaste styrelsemötet att förlägga 2009 års huvudfly-in på Kungsängens flygplats i Norrköping. Föreningen Veteranflyg står bakom erbjudandet att, tillsammans med övriga flygklubbar och EAA-medlemmar i Norrköping och Östergötland, stå som värdar för evenemanget.

Styrelsen hade några ytterligare erbjudanden att ta ställning till men fastnade alltså för Norrköping bl a för att Kungsängen kan erbjuda både hårdgjord bana och gräsbana. Som bekant så består ju EAA:s flygplanspark av en salig blandning av gammalt och nytt. Några flygplansägare vägrar att landa på gräs medan andra anser att just gräs är "ett måste". En inte oväsentlig faktor var också att det i Norrköping finns ett stort antal intresserade personer, en positiv flygplatsledning, stora parkeringsytor och inte minst erfarenhet av att anordna flygdagar och fly-in. De som besökt flygdagarna har fått ta del av Veteranflygs övningar i att vara värdar för uppvisningspiloter och besökande flygande vänner och det har bara varit positiva gensvar på detta.

Fly-in-general blir den i flygsammanhang inte helt obekant Kjell Nordström och vid sin sida har han bl a KG Säverström som har varit ansvarig för de senaste flyguppvisningarna i Norrköping. De sonderingar som

gjorts bland flygklubbarnas medlemmar och bland lokala EAA-medlemmar pekar på att det inte blir någon brist på funktionärer.

Som planeringen är idag kommer fly-inet inte att kombineras med någon flydag utan blir ett evenemang för EAA med gäster. Lokalbefolkningen kommer att vara välkommen, men på våra premisser. Eventuellt kommer någon timme varje dag avsättas till flyguppvisning för att de som behöver "rasta av sig" ska kunna göra det under ordnade former och minska risken för

spontan aerobatic och okontrollerade lågpasager i hög fart.

Fly-inet går av stapeln som vanligt första veckoslutet i juni. Det blir alltså datumen 6 och 7 med ankomst den 5 för de som vill. Planerat för den 5:e är sedvanligt möte med besiktningsmännen, grillning, mm.

På styrelsens vägnar tackar jag alla andra för visat intresse och förtröstas inte, det går flera tåg och är förutsättningarna de rätta så varför inte nästa gång.

Ordföranden Kjell



Kjell Nordström, känd uppvisningsflygare med bl a SAAB B 17 på programmet, kommer att vara "fly-in general". Kjell vet ju av mångårig egen erfarenhet hur det blir trivsamt vid flygdagar och fly-in.

EAA-nytt och framtiden

Läget är akut och nya krafter måste till för att inte vårt medlemsorgan ska dö sotdöden. Ett bredare medlemsengagemang är ett måste. Tidningen kan inte drivas med enbart ett fåtal medarbetare på ideell väg.

Styrelsen har diskuterat frågan vid ett par möten och vid det senaste tillsattes Sven Kindblom som sammanhållande redaktör för tidningen. Han tillträder i och med 2009 års första nummer.

Sven varken vill eller kan stå för allt material i tidningen. Han behöver hjälp av andra medlemmar. Om Du känner för att stående bevaka något eller några områden och skriva om detta när något dyker upp så hör av Dig. Det kan gälla regioner, intresseområden, flygplans typer, andra länders verksamhet, mm. Själv har jag tänkt fortsätta att bevaka och skriva om FAI, CIACA, EFLEVA, WAG, Flygsportförbundet, Transport-

styrelsen, remisser och nya regler samt föreningsfrågor utom det som rör den tekniska verksamheten.

Det finns fler sådana paket att sy ihop kring Ditt specialintresse eller möjligheter. Var inte blyg utan kom fram ur garderoben. Du behöver inte vara fena på att formulera Dig. Att hitta kornen att skriva om är det viktigaste.

Kjell

Veteranflyg i Norrköping

Trivsselförening med gamla anor

Om man landar på Kungsängens flygplats i Norrköping och taxar till fältets norra sida, flygklubbssidan, så kommer man att passera Veteranflygs tre hangarer, välskyltade med namnet över hangarporten.

Veteranflyg är en förening som bildades i slutet av 70-talet av ett halvduzin flygentusiaster som då hade som målsättning att renovera en gammal raritet, en Hornet Moth till flygbart skick. Det hann rinna mycket vatten under broarna innan Horneten äntligen kom i luften 1995, men under mellantiden hann man med att renovera en Tiger Moth också, (två gånger t.o.m. på grund av rundslagning efter ett motorstopp i luften). Tigern är såld men Hornet Mothen, som fick SFF Barkarbypris för bästa renovering för några år sedan är flaggskeppet i samlingen.

Av de ursprungliga medlemmarna finns idag fyra kvar, Bertil Lexung, ålderman, gammal mekaniker och allt i allo, Kjell Franzén, EAA:s ordförande, Hans Bergenfors och Paul Lindström. På senare år har Arne

Nilsson tillkommit som delägare och dessutom finns det ett antal associerade medlemmar som hyr hangarplats och plats i klubbstugan vilket innebär att man har egen kaffekopp med signatur.

Idag förfogar föreningen över en Hornet Moth, en Saab Safir och en Sokol. I hangarerna huserar dessutom en DH Vampire, två MFI 9, en Schweizer Teal amfibie och en Falco, alla flygande. Ett besök i hangarerna är nästan som att titta in i ett flygmuseum, dessutom ingår normalt gratis guidning och kaffe för gäster som tittar in.

Närmaste hangargranne till föreningen är dessutom Paul Pinato, EAA:s tekniske chef, med en unik välrenoverad Fairchild och en Cessna Cardinal bakom portarna.

Som framgår så är det här en mycket social förening där målsättningen att hålla gamla flygplan i luften kombineras med umgänge under trivsamma former. Proportionerna flygtid - ren trivseltid ligger väl numera runt 1/100 (d.v.s. en flygtimme per hundra



Kjell, Kjell och föreningens fältkök som betraktas som den trevligaste investering som föreningen gjort. (Alltså från vänster Nordström och Franzén)

timmars snack och fikande) men det behöver ju inte vara fel. (Det flygs en hel del också).

Föreningen har nyligen ansökt om och fått beviljat värdskapet för nästa års (2009) EAA-flyin, det som av tradition i många år avhållits på Barkarby men som nu av kända skäl måste läggas på annan plats. Arrangemanget sker i samarbete med övriga klubbar på Kungsängen, anrika NAFK, segelflygklubben samt Team Starduster, vilket borgar för att resurserna väl räcker till för ett gott värdskap.

Kjell Nordström



En gång i tiden kunde man i föreningens regi flyga fyra de Havilland på en och samma dag. Mums vore detta för engelsmännen!



Text: Johan Wiklund

Foto (där ej annat anges): Johan Wiklund.

Sten i sitt rätta element.

Foto: Fredrik Pehrsson.

Sten Svenssons T-28 Trojan

Här nere i Skåne är vi bortskämda med många fina veteranflygplan! Biltemas Spitfire och Mustang, och nu senast Mikael Carlson med sin Fokker Dr 1 bidrar starkt till att skämma bort oss

skåningar! Så när Sten Svensson, baserad i Eslöv, fick hem sin T-28 Trojan höjdes kanske inte ögonbrynen lika mycket som de skulle ha gjort bara för några år sedan.

Sten Svensson är en ”frisk fläkt” här nere i Eslöv. Han vågar följa sitt hjärta när det gäller köp av flygplan! I juni i år så fick han hem sin T-28 Trojan med registrering N428-B och serienummer 137696. Ett inköpspris på nästan 2 miljoner och en driftskostnad på 10–12 000 kr får nog de flesta att baxna!

Som svensk är man nog lite okunnig om typen av flygplan. T-28 har i Europa bara har använts av det franska flygvapnet och då som attackflygplan bland annat i Algeriet under namnet Fennec. Ursprungligen är maskinen ett utbildningsflygplan som man kan säga ersatte T-6 Texan. Det var både amerikanska flygvapnet och flottan som totalt beställde ca 2 000 flygplan. Efter att ha bytt från den ursprungliga Wright R-1300 till Wright Cyclone R1825 så ökade motoreffekten med 600 hp till 1425 hp. Tillsammans med en förstärkt vinge med sex fästen för vapen och två 50 kaliber-kanoner vi-



Gott om plats!

sade sig maskinen fungera ypperligt i attackuppdrag på låg höjd, bland annat i Vietnamkriget. T-28:an har även använts av CIA i olika sammanhang i mindre kända delar av världen såsom Afrika och Sydamerika...

Idag finns det ca 200 flygande T-28:or i privat ägo och anses, för att vara en warbird, relativt billig och enkel att sköta. Det exemplar som nu finns på Eslöv är en B-modell med den stora motorn och den förstärkta vingen, men ej med riktiga kanoner. Maskinen var tidigare ägd och renoverad av John Curton från Florida och är i ett ypperligt skick. Den är helt original förutom vapenpanel, sikte och militär UHF-radio. Sten berättar att han har vapenpanelen, och då kan man inte låta bli att konstatera att maskinen skulle kunna bli mycket farlig efter lite installationsarbete med ett sikte och ammunition. Sten Svensson har dock inga såna planer! Han tänker få fram "wow-faktorn" i uppvisningsform! Prestanda med hög fart och en massa hästkrafter och propeller-ljud, är en del av det. Han berättar att kanonerna ska bli fungerande vad gäller eld och ljud. Pyrotekniska hjälpmedel på marken ska ge intryck av en "strafing". Maskinen är utrustad med en 20 liter tank för rök. Man anar att det kan bli både en bra uppvisning och underhållning, av Sten och hans T-28. Förutom flyguppvisning tänker Sten även ge en fullständig warbird-inflygning för de piloter som söker en sån.

T-28B har 1 425 hp med ca 1 600 hp max vid nödläge eller ofred. Motorn har gått 600 timmar med en TBO på 1 800 timmar. Tomvikt 3 090 kg. Tillsatsvikt ytterligare ca 1 000 kg. Full tank är 600 liter och Vne är på hissnande 360 kts. Landningen görs med 80-100 kts och man kan få stopp på ca 300 m på torr asfalt. Start görs på ca 300-400 m. Sten berättar att på torrt gräs kan han oftast svänga av vid bankorset bana 15 i Eslöv...

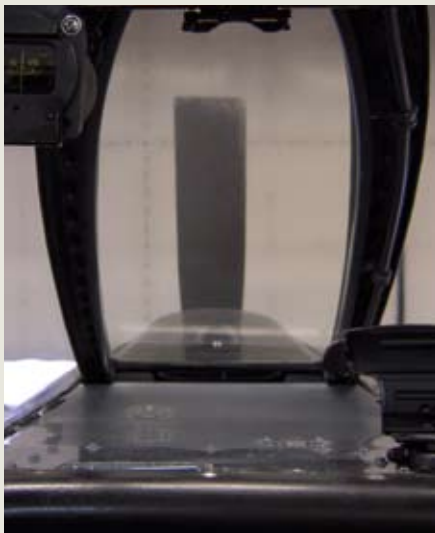
Den är fullt IFR-utrustad, vilket spelar stor roll för Sten som avser kunna ferryflyga till flyguppvisningar i de flesta väder runt om i norra Europa. En autopilot och mode S-transponder står på önskelistan, där den senare är en given installation.



Firewall forward...



Sten är inte liten. Maskinen är stor!



Jetlik förutom propellern.



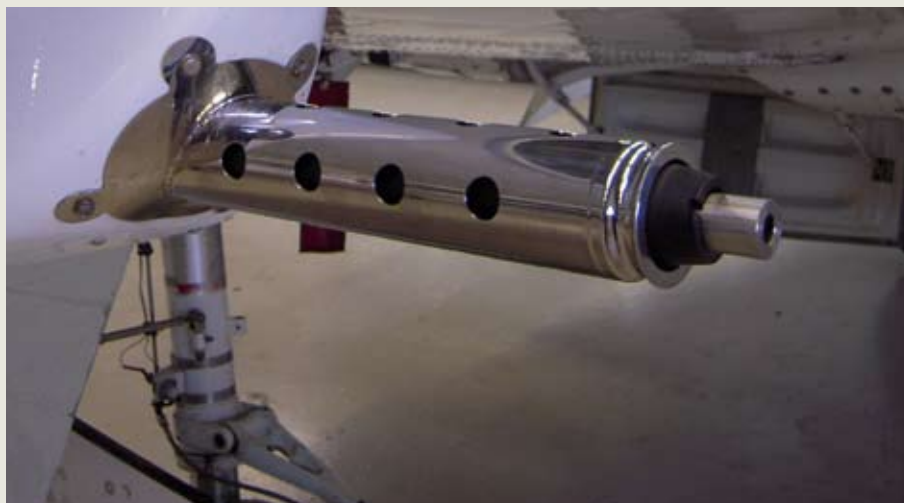
Original 50-tal!



Sten Svensson på vingen.



Bara kiler items på checklisten



Dummy-kanoner.



Eslöv i juli 2008.
Foto: Andreas Söder.

Maskinen är dock väldigt stabil och kan trimmas i alla tre axlar, så flygning i IMC lär gå fint utan autopilot. Sten nämnde flygnivå 300 som en lämplig höjd för sträckflygning. Max är 35 500 ft. Verklig flygfart ökar med 2% per 1 000 ft (minns alla det?!) Det skulle ge en TAS på 320 kt med en IAS på 200 kt på FL300. Då blir ekonomin lite mindre dålig för T-28-operatören!

Styrsystemet är manuellt med hydraulik till klaffarna och luftbromsen, som sitter under flygplanskroppen. Vid fullgas blir bensinförbrukningen över 700 l/t och på sträckflygning kan man komma ner i ca 150 l/t. Sten lät byta samtliga 56 slangar som nu är nya. De flesta har snabbkoppling för att snabba på motorbyte under militära sammanhang.

Cockpit lär vara lik F86 Sabre som har samma tillverkare och som var en av de flygplan man tränade mot med T-28:an. Huv och vindruta ger även de ett jetliknande intryck. Huven kan nödfällas med nitrogen. Sten har en i reserv...!

Vi ser alla fram emot nästa säsong där Sten med sin T-28 säkert kommer att ge oss ett wow!

Johan Wiklund



Kroppen delbar med åtta bultar.



Undertecknad provar förarsitsen!

Jag har börjat bli ”varm i kläderna” som teknisk chef och har observerat ett antal brister som vi måste ta itu med. Detta med tanke på de förändringar som kommer i framtiden och som kom-

mer att återspeglas i det kommande avtalet med den nya Transsportstyrelsen. Allt i samhället går mot att man verifierar krav genom procedurer och så är även fallet med oss. Jag kommer

i kommande nummer ta upp det som är viktigt för alla ”byggare” att följa.

Det är min förhoppning att alla nog följer bygganvisningar i bygghandboken.

Byggarens/byggledarens ansvar

Du som bygger ett flygplan bär ett totalansvar över det som görs under ditt tillstånd. Det är lag på att all byggnation och underhåll av flygmateriell utförs under ett tillstånd. Det är byggarens ansvar att föra den dokumentation som behövs vid den besiktning som alltid avslutar byggperioden. Meningen med dokumentationen är ett sätt för dig att skapa förtroende för det flygplan du byggt.

Det betyder att det skall finnas protokoll och underlag för alla faser du går igenom under byggperioden. Dessa skall då vara upprättade och kontrollerade i sekvensordning under hela bygget. Det har förekommit flera fall att bygget fortskridit i årtal utan att protokoll upprättats. Kontrollanten har varit på besök men inte kunnat signera av de moment som slutförts. Mot slutet, i all den stress det innebär, så har man rafsat ihop allt, vilket kan få fatala konsekvenser. Det är inte säkert att kontrollanten eller besiktningsmannen upptäcker misstagen.

Har du en bra byggbeskrivning från tillverkaren så är det mycket lämpligt att man signerar i den. Detta kommer man överens med kontrollanten i förväg. Skulle det vara så att något måste lämnas halvfärdigt notera det i EAA Teknisk Byggjournal så det klart framgår att punkter står öppna. Det finns även många moment som inte täcks av byggbeskrivningarna och här måste du använda Teknisk Byggjournal protokollen. Till exempel elsystem. Det räcker inte med ”elsystem installerat”. Skriv och åter skriv. Ett elschema måste finnas med kabelareor, strömstyrkor och märkning.

Öppna inte dörren för den farliga mänskliga faktorn.



Istandsätter du ett flygplan så blir det genast svårare. Där finns inte någon byggbeskrivning. Där gäller det att använda EAA Teknisk Byggjournal och åter igen skriva ner allt man skall göra och gör. Detta särskilt om man slutmonterar något. Lämna du bort saker som skall repareras eller byggas så skicka med protokoll som den person som hjälper dig får fylla i. Du skall också referera till de underlag du använt. Då kan ingen påstå att du fixat och trixat.

Måste du avvika från underlaget eller att underlaget är tveksamt så är det Byggarens/Byggledarens ansvar att påkalla en tekniskgranskare för

det specifika område som berörs. Du kan då kontakta kansliet för en rekommendation av en lämplig tekniskgranskare

En stor fördel med ett bra underlag kommer den dagen du skall sälja flygplanet och du skall bevisa för köparen att du skött det hela på ett för EAA proffsigt sätt. Är du tveksam om hur du skall förfara så fråga mig eller besiktningsmännen om råd. Vänta inte till slutet!

Det är du som byggare som bär ansvaret.

I nästa nummer tar jag upp kontrollantens roll och ansvar.

TC Paul Pinato

EASA-direktiv:

Krav på transpondertest

Luftfartsstyrelsen har utgivit LVD 2-3368 som riktar sig mot höjdrapporterande transpondrar med encoder som använder Gillham-koder, även kallade Greycode. Encodern är den enhet som omvandlar höjdinformationen till digitala signaler som transpondern skickar till markstationen och vidare till trafikledningen. Det har visat sig att dessa ibland skickar ut felaktig information och därmed sätter man separationskraven mellan flygplan ur spel. Test av transpondern skall utföras var tjugofjärde (24) månad.

EASA AD visar även på det förfarande som skall tillämpas. Den är skriven med stora flygplan som mall men texten "but not limited to" pekar ut hela flygplansflottan inom EU. Luftfartsstyrelsen har i sin tur gett ut ett LVD riktat mot "Annex II-flygplan", vilket är alla X-klassade flygplan. Detta test har funnits i de flesta länder sedan många år tillbaka; USA har haft det i 25 år. Nu drabbar den även oss i Sverige. Man anger att testen skall ske på vissa höjder och på så sätt säkerställer man att alla nio digitala koder verifieras.

Har du en extern encoder så är den med all säkerhet av Gillham-typ. Kontrollera antal ledningar mellan encoder och transponder. Om det är mer än åtta ledningar så är det Gillham-kod.

Test skall utföras på de höjder som anges. För oss som alltid ligger under FL 95 räcker det med att kontrollera på 1 000 och 4 100 fot då alla digitala koder upp till 15700 verifieras. Flyger du högre än FL 157 måste du givetvis även kontrollera denna höjd.

Test skall ske med en testutrustning för transponder och inte genom att flyga på avsedd höjd och ropa på trafikledningen.

Kom ihåg under testförfarandet att låta transpondern vara på ett tag så den blir varm och se till att batterispänningen är bra. Gör testen företrädesvis ute då du slipper reflektioner som lätt uppstår i en liten hangar. Är du på en kontrollerad flygplats måste du begära en kod av tornet så de vet vad som de eventuellt ser på sina skärmar. Att kombinera transpondertesten med kontroll av fart

och höjdmätare är en fördel. Ta reda på vem i din närhet har sådan utrustning och tillstånd att utföra den. Ingår inte i eget underhåll.

EAA undersöker möjligheterna med att test skall kunna ske inom vår organisation. För detta krävs att vi finner testutrustningar och att vi får tillstånd att utföra dessa.

Har du en ny transponder med digital visning av höjd har du det enkelt. Den presentationen är en direkt avläsning av koden som skickas. Du kan då flyga på de höjder som EASA-dokumentet anger och kolla mot din höjdmätare som då måste vara inställd på 1013 millibar och givetvis funktionstestad. Notera på transponder/encoder-komponentkort att test utförts. Ha som vana att då och då kontrollera din utrustning. Tolerans är plus/minus 125 fot.

Vill du inte eller har inte möjlighet till detta så är alternativet att demontera encodern och flyga utan. Detta skall skrivas in i tillägg till grundspecifikation. Det blir dock allt svårare att flyga i kontrollerat luftrum utan höjdrapportering. Drivande faktor är yrkesluftfarten och trafikledningen som alltmera litar på de utrustningar som finns och därmed också sätter kraven och med det minskad separation.

Skall vi inte bli utskåpade måste vi EAA:re hänga med så gott vi kan. Vi vistas ju i samma luftrum och det sista jag önskar är att vi blir diskriminerade på grund av våra flygplan. EASA bestämmer allt mera, så våra valmöjligheter är små. Vi försöker att göra oss hörda via olika organisationer så allt sker inte utan rättmätigt motstånd. När kraven dock kommer är det viktigt att vi fullföljer dem.

TC Paul Pinato

LUFTVÄRDIGHETSDIREKTIV (LVD)

Sektion 2. Utlandstillverkad flygmateriel

TITEL: Kontroll av Mode C och Mode S transpondersystem

GÄLLER: Alla luftfartyg med Mode S eller Mode C transponder som använder "Gilham code" som insignal för höjdinformation.

Obs! Denna LVD refererar till en EASA AD, vilken i och med denna LVD även blir giltig för (EG) 1592/2002, Bilaga II luftfartyg.

ÅTGÄRD: Utför åtgärder i enlighet med bifogad EASA AD 2006-0265. Refererad AD finns även tillgänglig på följande internetadress: <http://ad.easa.europa.eu/>

TID FÖR ÅTGÄRD: Utför åtgärder enligt denna LVD senast 31 december 2007. En repetitiv kontroll skall därefter ske var 24:e månad, med start från första åtgärdsdatum.

UNDERLAG: EASA AD 2006-0265

REFERENS: EASA AD 2006-0265

BESLUTSDATUM: 4 juli 2007

BESLUT: LS 2007-4086

EAA Note:
BILAGA II ovan avser alla flygplan/helikoptrar som är registrerade och administrerade av EAA Sverige

Åtgärder enligt LVD utgör nödvändig förutsättning för ifrågavarande flygmateriels luftvärdighet. Referens BCL M 1.11.
Anteckning om åtgärd, som vidtagits i enlighet med LVD, skall införas i teknisk journal för berörd flygmateriel med hänvisning till ifrågavarande LVD-nummer. Angivet underlag refererar till senast gällande revision/utgåva.

Postadress	Gatuadress	Telefonnummer	Faxnummer
601 73 NORRKÖPING	Vikboplan 7	011-415 21 00	011-415 22 50

EASA	AIRWORTHINESS DIRECTIVE
	AD No.: 2006 - 0265 Date: 30 August 2006
No person may operate an aircraft to which an Airworthiness Directive applies, except in accordance with the requirements of that Airworthiness Directive unless otherwise agreed with the Authority of the State of Registry.	
Type Approval Holder's Name:	Type/Model designations:
Various	Mode 'C' and Mode 'S' Transponder Systems utilising Gilham code altitude input.
ETSOA Number: Not applicable.	
Foreign AD: Not applicable.	
Supersedes: CAA United Kingdom AD 002-12-99 Rev.2 and any corresponding EU Member State ADs that were issued in response to that AD.	
ATA 34	Navigation Systems – Mode S and C Transponders – Check
Manufacturers:	Various
Applicability:	All aircraft equipped with one or more Mode 'C' or Mode 'S' transponder systems which utilise Gilham code altitude input. This type of equipment is known to be installed <u>on, but not limited to</u>, the following aircraft: BAE Systems 146 series; BAE Systems Jetstream 3100 series; and Boeing 747-200 series.
Reason:	There have been a number of incidents where incorrect transponder altitude resulted in loss of aircraft separation during ACAS manoeuvres. This directive requires the identification of incorrect transmission of altitude data from transponders which utilise Gilham coded altitude encoders as a sensor input. Where aircraft transponders accept dual Gilham coded altitude encoders, the transponder altitude data comparator must also be checked for correct operation.
Effective Date:	13 September 2006.
Compliance:	Within the next 6 months after the effective date of this directive and thereafter at intervals not to exceed 24 months, check the Mode 'C' or Mode 'S' transponder system(s) in accordance with paragraphs (1) through to (9) below, complying with all precautions detailed in the applicable maintenance manuals and correct all adverse findings prior to further flight.

	Note 1: For aircraft which have been checked in accordance with CAA United Kingdom AD 002-12-99 Rev.2 or any corresponding EU Member State AD, initial compliance with this directive is required not later than 24 months from the previous check required by those Directives. Note 2: Altitude testing may be restricted to the operating envelope of the aircraft. (1) Connect an air data test set to the No. 1 and No. 2 (where applicable) Pitot/Static system. (2) In the aircraft flight deck/cockpit, select the No. 1 Mode 'C' or Mode 'S' transponder (as applicable) and select Air Data source No. 1. (3) Select the air data test set to the following altitude reporting values: 1,000 feet; 4,100 feet; 15,700 feet and; 31,000 feet. (4) For each selected altitude, verify that the Mode 'C' or Mode 'S' transponder (as applicable) altitude reporting is within tolerance (± 125 feet), and record the altitude as follows: 1,000 feet, 4,100 feet, 15,700 feet, 31,000 feet= Actual reading (± 125ft) (5) In the aircraft flight deck/cockpit, select Air Data source No. 2 (if applicable) and repeat paragraphs (3) and (4) above. (6) In the aircraft flight deck/cockpit, select the No. 2 Mode 'C' or Mode 'S' transponder (if applicable) and select Air Data source No. 1 and repeat paragraphs (3) and (4) above. (7) In the aircraft flight deck/cockpit, select Air Data source No. 2 (if applicable) and repeat paragraphs (3) and (4) above. (8) Where aircraft have the availability of a third air data source, that provides altitude data to the transponder system, then repeat checks (3) and (4) above, for No. 1 and/or No.2 Mode C or Mode S transponder systems connected to Air Data source No. 3. (9) Confirm by inspection and reference to aircraft and equipment Maintenance Manuals and Wiring Diagrams, that, where dual Air Data sources are used, the transponder altitude data comparator function is enabled. Using appropriate test equipment, demonstrate that the comparator detects altitude data differences between the dual encoders of more than 600 feet. If the comparator function is not enabled or is unserviceable, rectify before further flight (this requirement is only applicable to aircraft which utilise dual Air Data sources). Note 3: The comparator function is only available when Mode S transponders are installed.
Ref. Publications:	None
Remarks:	1. If requested and appropriately substantiated, the responsible EASA manager for the related product has the authority to accept Alternative Methods of Compliance (AMOCs) for this AD. 2. This AD was posted as PAD 06-170 for consultation on 07 August 2006 with a comment period until 21 August 2006. No comments were received during the consultation period. 3. Enquiries regarding this AD should be addressed to the AD Focal Point, Certification Directorate, EASA; E-mail: ADs@easa.europa.eu 4. For any questions concerning the technical content of the requirements in this AD, please contact: Kevin Hallworth, Avionics Specialist. E-Mail: kevin.hallworth@easa.europa.eu

Förslag till bildande av regionföreningar inom EAA Sverige?

Bakgrunden till detta förslag är de önskemål och propåer från olika medlemmar och grupper som inkommit till styrelsen under året.

Se förslaget som ett diskussionsunderlag och hör gärna av dig med kommentarer och synpunkter till mig enligt nedan. Om förslaget vinner gehör från tillräckligt många medlemmar kan frågan tas upp om bildande av regionföreningar redan under årsmötet 2009. Sedan är det upp till årsmötet att fatta beslut om en lämplig tidplan.

Förslaget behandlar endast föreningsdelen inom EAA Sverige.

Sverige delas in i ett lämpligt antal geografiska områden, förslagsvis 8-10 st. Exempel på lämplig indelning kan vara: Skåne och Blekinge bildar EAA Syd. Småland och Öland bildar EAA Småland och i Östergötland EAA Öst osv.

Alla EAA Sveriges medlemmar med bostadsort inom en region är automatiskt medlemmar i en regionförening och har rösträtt i denna. Regionföreningen får tillbaka en del av medlemsavgiften från EAA Sverige för att klara sin löpande ekonomi, här kallat medlemsbidrag. Bidraget betalas ut i början på kalenderåret

och beräknas på antal betalande EAA medlemmar bosatta inom regionen under hösten året innan. Regionföreningen skall ha möjlighet att arrangera EAA:s huvudfly-in med lämpliga intervall och eventuellt också få en liten intäkt för detta? För att ytterligare stärka regionens ekonomi kan man också tänka sig att regionen tar ut en medlemsavgift från sina medlemmar i regionen?

Om en medlem inte vill vara med i den region som han/hon är bosatt i skall det finnas möjlighet att tillhöra en annan region och medlemsbidraget följer med till den nya regionen. Syftet med denna regel är att regionföreningen måste vara attraktiv och bjuda medlemmarna på aktiviteter som gör att man vill vara medlem i sin "hemmaregionförening".

För att få ordning och reda på verksamheten skall det finnas en styrelse med minst tre ledamöter, ordförande, sekreterare och skattmästare. Regionföreningen skall också ha stadgar som följer EAA Sveriges intentioner och som skall godkännas av EAA, s styrelse. Ekonomin skall vara transparent och granskas enligt gängse ordning

och ansvarsfrihet fastställas för regionföreningens styrelse på årsmöte.

På regionföreningen årsmötet väljs regionstyrelse och revisor och årsmötet kan också lämna förslag till EAA, s valberedning på lämpliga kandidater till EAA, s styrelse.

Regionföreningen skall ha minst två allmänna möten per år var av ett årsmöte och ett möte med förslagsvis lokalt fly in inom regionen eller annat lämpligt arrangemang som ligger i vår verksamhets intresse. Dessa möten skall rapporteras till huvudstyrelsen annars utgår inte något medlemsbidrag för nästkommande år. På samma sätt skall också skrivas ett lämpligt antal artiklar/repotage/år till EAA Nytt för att medlemsbidrag skall utgå.

Ytterligare aktiviteter som kan göras inom regionen och skapa intäkter kan t ex vara vår kursverksamhet och det finns säkert ytterligare verksamhet som kan göras, här är det bara fantasin som begränsar oss...

Som sagt, jag är tacksam om du hör av dig var du tänker och tycker på min e-post: la.teknikkonsult@telia.com

Lennart Olsson

v. Ordförande EAA Sverige

Hej!

Apropå artikeln i nummer 4/08, sidan 14, "Hej, alla Cub-åkare..."
Man kan göra så här också.

*Med vänliga hälsningar
Claës Hagenfeldt
Helsingborgs Fk, SE-ATE*





En Dreidecker blir till

- Ah, jag ska bara se hur stor den är, sa Mikael Carlson en dag i april 2005 när jag kom förbi och fick se en spånskiva bestyckad med några klossar och lite lösa rör. På spånskivan satt en ritning på en välkänd flygplanskropp upptejpad.

I verkstaden stod Mikael nästan flygfärdiga Fokker DVII och eftersom jag visste att motorn till denna nu var högt på listan över grejor att göra färdiga, tänkte jag inte så mycket mer på det. Trots allt hade jag ganska nyligen skrivit kontrollantrappen till Mikaelns andra Bleriot-renovering och det var inte första gången jag såg en klurig fixtur som nästa gång skulle vara försvunnen.

Ett par veckor senare åkte jag ut för att svinga propeller för lite flygning med den ”nya” Blerioten – och nu var rör kapade, några fästen tillverkade och ihopfästade. Dessutom låg en profilmall till mellanvingen på plats. Samtidigt fick jag frågan av Mikael om jag kunde tänka mig att vara kontrollant till ännu ett bygge. Jo, en Fokker Dr.1 skulle det nog bli. Jag tackade förstås ja.

Att vara kontrollant är fantastiskt roligt. Man får vara med från ax till limpa och även om man rent hant-

verksmässigt inte alltid kan bidra med några stordåd, så fungerar man som ett bollplank och ”revisor” av byggarens tankar, planer och genomförande. I just Mikaelns fall är kvaliteten på hantverket eller underlagen den minsta utmaningen, utan här handlar det mest om att hänga med i byggetempot och att faktiskt kunna vara på plats flera gånger i månaden.

Hursomhelst, något år tidigare hade Mikael kommit över en originalmotor i gott skick och denna låg nu bara och väntade på att komma i luften. Med erfarenheten från Tummelisan och Blerioterna var en total genomgång av motorn planerad och i och med detta sannolikt också anskaffning/tillverkning av vissa delar. Mer om detta senare.

Till skillnad från Mikaelns andra projekt finns det ingen bevarad originalmaskin att titta på. Den sista maskinen (Richthofens) användes sannolikt som ved en kall Berlinvinter under andra världskriget och i samma veva förstördes de ritningar som fanns bevarade. Vissa smådelar finns bevarade runtom i världen, men långtifrån tillräckligt för att få ihop ett helt flygplan. Däremot hade engelsmännen den goda smaken att skriva mycket

detaljerade rapporter över beslagtagna flygplan efter första världskriget och sådana rapporter, i kombination med det ritningsmaterial som kunnat rekonstrueras och en fantastisk mängd foton och annan litteratur som Mikael samlat på sig genom åren, var det de underlag som maskinen skulle byggas på. Med ett friskt pusslande kunde vi ganska snabbt konstatera att alla strukturellt viktiga bitar kunde dokumenteras fullt ut.

Men Fokker var en rationell man med tidigt industriellt tänkande och många tekniska lösningar återanvändes från en typ till en annan. En Fokker DVII, som både finns bevarad och är väl dokumenterad, stod som av en händelse i samma verkstad. Dr.1:an byggdes parallellt och därför kunde mycket av den övriga informationen hämtas från – just det – DVII:an.

Mikaelns Dreidecker skulle (som vanligt) byggas exakt som Fokker gjorde. Samma material överallt och ingen som helst kompromiss eller ny lösning. De mindre bra lösningar som Fokker hade, skulle finnas kvar - annars vore det ju ingen Fokker Dr.1.

Många har väl hört historien om hur Mikael började sitt Tummeliasabygge med att gå ut i skogen och



hugga ned ett träd. Uppenbarligen är det ett koncept som fungerar, för i juli släpades ett par rejäla plankor hem från skogen för sågning och hyvling. Balkarna började byggas och parallellt massproducerades spryglar. Det går nämligen åt en hel del spryglar till tre vingar... I slutet av september fick jag skynda mig ut för att kontrollera limningar och insidan av lådbalkarna innan de limmades igen.

Parallellt med träarbetet fortsatte jobbet med kroppen. I slutet av oktober var merparten av kroppsstrukturen färdigsvetsad och Mikael kunde göra "Wroom-testet"! Att sitta i sin halvfärdiga flygplanskropp och brumma är alltså en närmast betingad reflex, oberoende av på vilken nivå man bygger flygplan...

Resten av året och början av 2006 ägnades åt motorarbeten och motorfäste. Bl a skulle brandskottet tillverkas och eftersom detta trycksvarvades så var det "bara" att bygga om svarven så att ett stort plåtämne kunde förvandlas till ett brandskott á la Dr.1. Ja, vad ska man säga?

Diverse flygdagar och andra engagemang tog förstås sin beskärda del under året, men i slutet av 2006 var kroppsstrukturen klar och vingarna träfärdiga,



Föregående sida:
Första flygningen
med DR.1:an.

Överst till vänster:
Tillverkning av balk
med råmaterialet i
bakgrunden...

Överst till höger:
"Undrar hur stor
den är..."

Till höger: Har
man inte får man
bygga en!

Nedan: Gassvets-
ning av kroppen.

Foto samtliga:
Mattias Jönsson



så de första riktiga provriggningarna kunde genomföras. Vid det här laget var bensin- och oljetank också tillverkade, liksom stol, ammunitionslådor m m. En originalpropeller finns på museum i Berlin och denna kopierades till en mall från vilken Mikael sedan tillverkade en nypropeller i mahogny.



Kulsprutor på plats. Foto Mattias Jönsson.

Med kulsprutorna på plats började det nästan kännas lite färdigt!

2007 fortsatte i samma tempo. I mars gjorde Mikael den slutliga riggningen och firade med en "för-rollout". I maj var vingarna dukade och därefter var det dags att koncentrera sig på motorn. Parallellt med det öv-

riga byggandet gick Mikael igenom den roterande Le Rhône-motorn på 110 hk, in i minsta detalj. Rengöring, uppmätning, justering, nytillverkning av kolvringar osv, för att i augusti montera den i motorbock för provkörning.

Jag har svingat mycket Gnome 50 hk (Bleriot) och Le Rhône 80 hk (Tummelisa) men detta var något speciellt. Stor motor och gigantisk propeller krävde en hel del kraft och i viss mån ny teknik. Motorn gick igång, sannolikt för första gången på drygt 80 år, men ville inte gå som den skulle. Om man söker på YouTube efter "Le Rhone 110 hp" så hittar man en av de första starterna. Där på slutet kan man också ana hur nöjd Mikael var med motorns gång...

Detta var början på ett maratonprojekt som kom att vara i nästan ett år. Med en gammal A-65:a som går dåligt är det bara att fråga närmaste mek, men vem frågar man om en 90 år gammal Le Rhône? Många teorier prövades, förkastades och prövades igen. Ventiler, insugningsrör, ventil-

Fokker Dr.1 i korthet

Fokker Dr.1 Dreidecker konstruerades av Antony Fokker och hans medhjälpare Reinhold Platz 1917 under första världskriget, som ett svar på det brittiska Sopwith Triplane som imponerade stort på de tyska flygarna. Fokkers konstruktion var ingen kopia av Sopwith Triplane (som egentligen var en Pup med tre vingar) utan en helt ny konstruktion med fribärande vingar. Fokkers prototyp för fribärande vingar var ett biplan som flög redan 1916, men införandet av en tredje vinge gjorde att spännvidden kunde minskas vilken gjorde planet mer vändbart och ökade stigförmågan. De fribärande vingarna medförde att man inte behövde bromsande stag och stöttor, men då vingarna rörde sig en del infördes en stötta på varje vinggrupp, huvudsakligen för att lugna piloten.



Mikael Carlssons Dr.1.
Foto Sven Stridsberg.

Vingarna byggdes upp kring två smala stående lådformiga vingbalkar av trä som sedan byggdes samman till en större lådformig balk (10 cm hög och 20 cm bred) med 2 mm plywood. Spryglarna, även de av plywood, trädades på vingbalken varefter vingens framkant täcktes med plywood. Dock fanns ingen framkantsbalk, så ta inte tag i vingframkanten på en Dreidecker, den är ytterst skör. Vingbakkanten utgjordes av en pianotråd.

Flygkroppen byggdes upp av metallrör som gassvetsades och därefter krysstagades på alla håll. Fokker var en av pionjerna med stålrörskropp på flygplan och hans medhjälpare Platz var en ytterst skicklig svetsare och förstod hur krafterna delades upp i konstruktionen, trots att han saknade utbildning för detta.

Dreidecker var inget snabbt jaktflygplan, i själva verket kunde många allierade flygplan flyga ifrån det, men

fjädrar, stötdänger, kolvar, kolvringar, förgasare - vad var problemet?

Vid det här laget var flygplanet i övrigt så gott som klart, men att duka kroppen och därmed göra stora delar av motorn svåråtkomlig – det var inte aktuellt. Men under våren och sommaren i år började Mikael komma underfund med problemen och motorn började sköta sig.

Det visade sig att de första teorierna var riktiga: En 110-hästars Le Rhône har en helt annan kamskivekonstruktion än en 80-hästars dito – och det innebär bland annat att man justerar ventilspelet på ett annat sätt. En till synes obetydlig skillnad i sättet man justerar ventilerna på, gör att man enkelt adderar spelen i lager och stötdänger – istället för att de olika spelen ska ta ut varandra. Följden blir att vissa cylindrar inte ventileras på avgaser innan det är dags för nästa insugning. Och då blir det lite jobbigt!

Men när denna gordiska knut väl var löst, dukades och målades kroppen och med facit i hand kan konstateras



Motorn i tidsenlig motorbock. Foto Mattias Jönsson.

det var oerhört vändbart och överlägsen nästan allt i luftstrid. Hastigheten sattes ner dels av den stora frontytan med tre tjocka vingar och dels av den roterande motorn som endast var på 110 hk. Det var brist på vätskekylda 6-cylindriga radmotorer (Benz och Mercedes) i Tyskland och Fokker hänvisades till de roterande (Oberursel), vilka inte nådde samma styrka.

Motorn i Mikael's Dreidecker är en 9-cylindrig Le Rhône på 110 hk från omkring 1917. Fokker använde primärt en tysk kopia, byggd av Oberursel, men ofta tog de tyska piloterna franska Le Rhône-motorer från nedskjutna fiender och satte i sina Dreidecker. Det var bättre precision i dessa bytesmotorer (Beute Motoren).

Dreidecker SE-XXZ är målad som den tyske piloten Johann Janzen hade målat sin Dreidecker i mars 1918. Han tillhörde Jasta 6 (Jagdstaffel) inom JG 1 (Jagdgeschwader). JG 1 var Manfred von Richthofens Geschwader och inom denna hade man ofta ganska personliga målningar/märkningar.

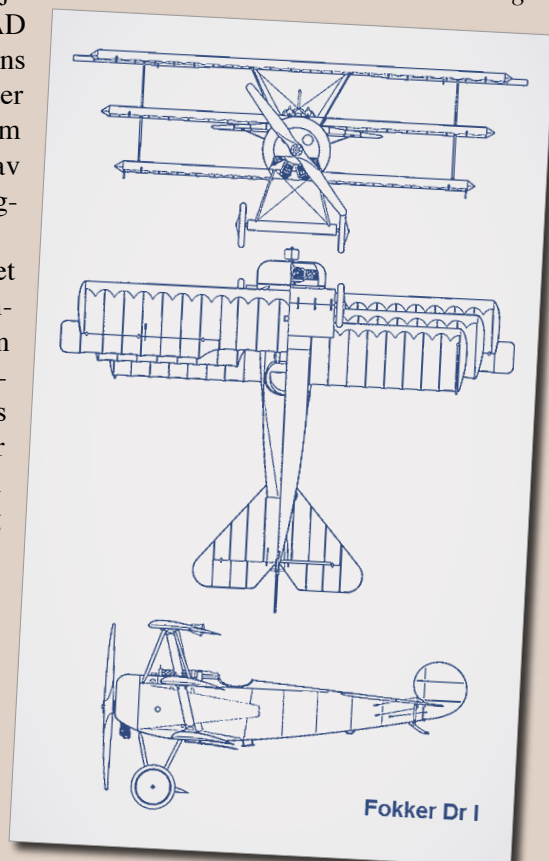
Typiskt för Jasta 6 var det svart-vit randiga stjärtpartiet. Janzen sköt ner 13 allierade flygare men slutade sin karriär med att skjuta ner sig själv! Under anfall mot en fransk SPAD fallerade synkroniseringen på hans Fokker D.VII och han sköt sönder sin egen propeller. Under honom låg allierat område så slutet av kriget tillbringades i ett krigsfångsläger.

Mikael's flygplan har kvar det gamla tyska järnkorset (Eisenkreuz) som nationalitetsemblen istället för det raka korset (Balchenkreuz). Det senare infördes den 17 mars 1918 och frågan är om Janzens flygplan någonsin fick ett Balchenkreuz. Och nog är järnkorset snyggare!

Vintern i Skåne är blöt och fuktig och författaren till dessa rader går och längtar efter tidig vår med sol och blå himmel. Då kan det bli riktigt snygga bilder på detta lilla vackra flygplan i luften. Det är bara att gratulera

Mikael till ett fantastiskt arbete och måtte vi få njuta av denna lilla skönhet i luften vid många tillfällen.

Sven Stridsberg





Provriggering. Foto Mattias Jönsson.

att exaktheten i Mikael's bygge är så stor att flygplanet egentligen borde betecknas som den senast byggda Dr.1:an på Fokkers linje. Dock med betydligt finare detaljutförande än man hann med under brinnande krig.

Lördagen 1 november kunde Mikael och Gunilla slutligen hålla en äkta rollout-fest á la 1917, med Bratwurst och Sauerkraut. Festen förgylldes med såväl motorstart som taxning. Dock uteblev tillhörande ölkonsumtion av tyska mått, något som skulle visa sig vara ett smart drag. Redan dagen därpå bjöds nämligen ett närmast perfekt och vindstilla flygväder.

Med hjälp av en liten skara medhjälpare drogs Dreideckern ut och en noggrann genomgång av flygplanet gjordes innan motorn startades och Mikael genomförde en helt lyckad flygning på 23 minuter!

Efter landning beskrev Mikael flygegenskaperna som "hysteriska", alltså precis vad Fokker en gång avsåg när han ritade en kort flygplanskropp utan fena och med stora roderytor.

Så fort vädret tillåter fortsätter flygutprovningen och mitt ställtips är att vi inte ska behöva vänta alltför länge innan vi kan få njuta av denna skönsjungande skönhet i lite mer publika sammanhang!

Mattias Jönsson



Utsikt från cockpit. Foto Sven Stridsberg.



Mikael Carlson redo för första flygningen. Foto Sven Stridsberg.

Bensinskatten och återbäring

I det ursprungliga direktivet från Europeiska Unionens råd används nomenklaturen "privat nöjesflygning" för den luftfart som medlemsländerna är skyldiga att beskatta. Den svenska lagtexten talar dock om "privata ändamål". För att göra förvirringen fullständig så är "Återbetalningsansökan - Yrkesmässig luftfart" den blankett som skall användas när återbetalning av skatt begärs för icke skattepliktig privatflygning. Alltså sådan flygning som enligt Luftfartslagen och Luft-

fartsstyrelsens föreskrifter (BCL) inte är yrkesmässig men ändå inte utförd för privata ändamål. Exempel på detta är skogsbrandsbevakning, segelflygbogsering och skolning enligt blanketten.

För en amatörbyggare borde även flygutprovning vara skattebefriad verksamhet då denna är ett myndighetskrav. Återstår dock att se hur Skatteverket tolkar lagen. Kom bara ihåg att inte lämna felaktiga upplysningar vid ansökan, det kan resultera

i ett 20 %-igt tillägg. Skatten som begärs åter ska uppgå till 500 kronor per period som är kalenderkvartal. Se därför till att styra och bokföra inköp och förbrukning rätt så att inte återbetalningskravet hamnar på 499 kr ett kvartal. Det är dock ingen brådska att begära tillbaka skatten. Man har tre år på sig.

Blanketten har nummer RSV 729 och hämtas från Riksskatteverkets hemsida.

Kjell

Nya experimentalmotorer från VESTA

Det har kommit nya experimentalmotorer från VESTA som bygger på Hondas J35 V-6 3,5/3,7 liters bilmotor som har försetts med en reduktion, HyVo Chain PSRU, som medger en nedväxlingsval mellan 1,8:1 och 2,4:1.

Effekten är mellan 220 och 300Hp beroende på cylindervolym och avgasturbo. Torrvikten är 159 kg. Motorn

medger 260 Hp upp till 12 000 fot. Priset för komplett motor börjar på 13 900 USD och 5 400 USD för en trebladig propeller.

Motorn förbrukar 8–10 liter mindre per timme på grund av modernare konstruktion med bland annat vattenkylning. Motorn ska köras på bilbensin eftersom det är en bilmotor från Honda.

Denna motor kan kanske bli lämplig att montera in i SAAB Safir där det idag sitter en tung sexcylindrig Lycoming som det är svårt att få reservdelar till.

Vänta gärna något år så att motorn och växeln hinner bli väl utprovade.

Mer information finns på www.vestav8.com.

Staffan Ekström

Hur lång tid tar det att få tag på din PLB?

Om det värsta inträffar, motorn stannar med en skräll, motorn går ej längre runt, inte ens startmotorn förmår att dra runt propellern, vad gör du då?

- Håller planéfarten – fart för bästa glidtal.
- Transpondern ställs på 7700
- Tar fram den nya PLB och aktiverar den
- Slår på ELT 121,5
- Spanar in lämplig nödlandningsplats
- Sänder "Mayday" på innevarande frekvens, alternativt nödfrekvensen 121,5
- Drar åt säkerhetsbältet extra
- Förbereder nödlandning

Lämplig placering på SE-XYV Dynamic, har blivit strax framför vingbalcken under pilotens högra ben-knä och fångstlinan

förankrad bakom höjdrodertrimmen på mittkonsolen. Utprovat tid som det tar för mig att efter det jag säger "motorstopp" tills jag fiskat upp PLB:n och satt tummen i rätt läge för att fälla upp plastlocket är mindre än fyra sekunder. Det är viktigt att öva de här momenten och att även instruera den passagerare som kanske sitter i högersätet om PLB:ns handhavande.



Fotot visar PLB:n till vänster om mittkonsolen, brandsläckaren och Svenska Flygfält är placerade på höger sida.

Prova ut hur lång tid det tar för Dig att få fram PLB:n och sätta tummen på plats för att fälla upp skyddslocket. Om tiden är för lång eller att din passagerare inte kan nå den, byt placering. Att investera i något som inte går att nå omedelbart vid nödläge eller efter en rundslagning kan vara livsfarligt.

Mobiltelefonen som alla bär på sig fungerar kanske inte ute i vildmarken men på flygplatsen fungerar nödnummer 112. Begär då flygräddningen så blir du kopplad till kunnig personal på ARCC/Flygräddningen (fd. CEFYL) i Göteborg.

Staffan Ekström

EASA-remiss om certifikat

Just nu är en remiss om certifikatbestämmelser aktuell. Den har beteckningen NPA No 2008-17 och EASA har ännu en gång förlängt remisstiden till den 28 februari 2009. Läs den gärna, den innehåller en hel del intressant, och ge kommentarer. Det är öppet för också den enskilde att lämna synpunkter och om inte annat så ge positiva sådana på det som Du tycker är bra. Det är möjligt att lämna svar på svenska, men i praktiken är det bättre att lämna dem på engelska, franska eller tyska.

Denna NPA föreslår gemensamma EU-krav för pilotcertifikat inklusive medicinska krav.

NPA:n är uppdelad i 3 delar där bara själva certifikatkraven är på 647 sidor. Alla former av certifikat finns med inklusive ett förenklat pilotcertifikat, Leisure Pilot Licence (LPL).

En grundläggande tanke är att man bara ska ha ETT certifikat oavsett

vad man ska flyga. Det som vi idag har olika certifikat för, t ex segelflyg, ballong, flygplan, helikopter, etc är behörigheter på grundcertifikatet vare sig det är ett PPL eller ATPL. LPL kan dock inte byggas ut med så många behörigheter men flygplan, helikopter, segelflyg, TMG och ballong finns med för detta enklare certifikat som kan byggas på till PPL och då även ge möjlighet till de behörigheter vi är vana vid som mörker och IR.

Utbildningskraven är ordentligt nedbantade men därmed följer också kraftiga begränsningar. För flygplan och motorseglare under 2000 kg får man flyga 50 km sträcka med återvändande till startplatsen med en passagerare efter 20 timmar utbildning och med 3 passagerare efter ytterligare 10 timmars utbildning.

Enligt uttalande från EASA ledning i somras räknade man med att kraven skulle vara färdiga att antas i slutet av

2009 eller början av 2010. Yttranden skulle ursprungligen ha lämnas senast 5 sep 2008 men remisstiden har förlängts i omgångar. Senaste budet är nu den 28 februari 2009. Man kan därför räkna med minst motsvarande fördröjning av ikraftträdandet.

I tur därefter står de operativa bestämmelserna och vissa operativa flygregler återfinns redan i EG basförfordning 216/2008. Inget är klart uttalat men med all sannolikhet kommer blickarna därefter att falla på Annex II som idag undantar bl a veteranflygplan, amatörbyggen och ultralätta flygplan från EASA:s reglering. Det är här EFLEVA kommer in och förhoppningsvis får ett avgörande inflytande. Oroande är dock att en av EASA utfärdad amatörbyggnadsbestämmelse ska passa alla 31 EASA-staterna, alltså även de som är helt utan erfarenhet av amatörbyggnad av luftfartyg.

Kjell

Nya medlemmar

Ahlberg	Kjell	Milvägen 14	181 47	LIDINGÖ	08-767 29 02
Grepe	Joakim	Mössebergsvägen 30	167 43	BROMMA	070-872 07 06
Johansson	Jan	Bäverns gränd 18 B	753 19	UPPSALA	018-71 30 40
Karlsson	Gert	Furuvägen 9	360 51	HOVMANTORP	0470-77 31 52
Kattegattgymnasiet		Box 1038	301 10	HALMSTAD	035-13 76 26
Nieminen	Stefan	Sjötorgsgatan 4	982 34	GÄLLIVARE	0970-134 02
Pehrson	Fredrik	Brynegatan 15	212 29	MALMÖ	040-97 70 72
Persson	Torbjörn	Tallholmsvägen 37	589 37	LINKÖPING	013-16 16 95
Ryskåsen	Per	Tjälvägen 8	780 67	SÄLEN	
Sundström	Anders	Bäckvägen 3	981 92	KIRUNA	
Svane	Mikael	Fridhem Köpsta 4	725 98	VÄSTERÅS	
Widlöf	Gösta	Offsalavägen 8	812 90	STORVIK	070-529 21 31
Sjöberg	Patrik	Salagatan 17	163 50	SPÅNGA	073-956 33 82

Nya byggtillstånd

Marcus Schwarz	Åseda	Zenair STOL CH 701	2008-10-15
		708-031-1408	
Joakim Westh	Stockholm	Bücker Bü 181 B1 Bestmann	2008-10-28
		25084-1410	

Nya flygutprovningstillstånd

Mikael Carlson	Löberöd	Fokker DR 1	SE-XXZ	2008-10-31
		-1306		
Fredrik Diehl	Täby	Van's RV-7 A	SE-XJC	2008-10-16
		72165-1263		
Andreas Hindenburg	Nacka	Hamilton Glastar Sportsman	SE-XYJ	2008-11-28
		7268-1383		

SKRUVs Kemiteknik AB

PROFFS PÅ FÄRGBORTTAGNING

Köp direkt från tillverkare,
inga mellanhänder!

Vår populära produktserie
RAPID Färgborttagare

För mer information, kontakta oss gärna!

SKRUVs Kemiteknik AB
Industribyn, 360 43 ÅRYD
Tel. 0470-7745 40 Fax. 0470-7745 65
www.skruvskemiteknik.se
post@skruvskemiteknik.se

PLANKET

Säljes:

MOTOR ROTAX 914 F3

115 hk turbo. 400 timmar kvar. Säljes i befintligt skick. För mer information kontakta LIdköpings FK, Kurt Litorin, 076 - 817 76 71.



CHEROKEE SIX SE-EZF

Flygplanet är byggt 1966 men ständigt uppggraderad med bra IFR-utrustning med Garmin 530. Har 6-7 sittplatser inklusive en barnstol. Vid full bränslelast 317 liter lastar den 457 kilo. Med 4 timmars bränsle + reserv lastar planet 500 kilo. Kontakta Andersson Aircraft AB, tel +46 (0)155 267488, fax 267490 och e-mail ab@anderssonaircraft.com.

HANGARRENSNING

Jag säljer diverse delar som blivit över efter mitt RV-6 bygge: startmotor IO-360 28V, alternator IO-360 28V, governor Woodward 1077 (till IO-360), propelleradapter Vans 2.25" (PROP EXT 2.25"-360 hos Vans), bensinkran Vans, avgassystem Beech 95, oljekylare, Vernier kontroll för propeller (CT BLUE VPROP 48 hos Vans). Ring 0707-886721 eller maila kjell-love.gisselson@gmail.com .



JUNGSTER I SE-XOH

Tillverkad 1997, total flygtid 68 timmar. Motor Lycoming O-290-D2, tillverkad 1957. Korrosionskontroll 2001. Total gångtid 1562 tim. Propeller, 2-bladig trä tillverkad 2003. Total gångtid 24 tim. Betr flygegenskaper kontakta förrägaren Lars-Åke Henrysson 0457-411 43 eller 0739-77 18 70. Finns i hangar i Siljansnäs, Jan Axel Tolfors visar flygplanet. Säljs av Aerodrama, kontakta Lennart Olsson 0372-351 52, 070-243 85 43. Pris 110 000 kr.

Bygge av RV-9A med tempo

RV-9A är en av många modeller från Van's Aircraft. Den påminner om RV-6 och RV-7, dvs den är tvåsitsig där man sitter sida vid sida. Dock har den större spännvidd och slankare vingar, lite åt motorseglarhållet. A:et i beteckningen betyder att den har nosställ.

Thomas Boyner i Täby har bara hållit på i drygt ett år med sitt bygge, men är trots det snart klar med plåtjobbet. Bygget håller en mycket hög kvalitet. Thomas har valt tip-up canopy och motorn, en XP-320, är redan beställd hos Superior. Till vardags spakar han MD-80 hos SAS.

Kjell-Ove Gisselson



I luften 2009 - Flygets årsbok

Årets upplaga innehåller ett tjugotal artiklar om flyg och rymdfart skrivna av Sveriges främsta flygskribenter.

**Finns att beställa på
www.hobby.se**

ISBN 978-91-7243-046-4



Ikarus Flying Centre

Ikarus C42 Europas mest sålda skolmaskin - tillverkad i 1100 ex.



- Tål 16 knops sidvind • Extra rymlig cockpit
- Har harmoniska förlåtande flygegenskaper
- Ekonomisk att äga • Tillverkas i Tyskland
- Reservdelar finns i Sverige

**Den bästa klubb-
kärran enligt
expertis!**

Elitech
Svensk och Norsk agent

+46 325 323 82 - Fax +46 325 325 36
<http://www.elltech.o.se> - finn@elltech.o.se

AUTHORIZED DISTRIBUTOR
ROTAX
AIRCRAFT ENGINES



LYCON
ENGINEERING AB

Motorer - Reservdelar - Tillbehör

Tel 0171-414039
Fax 0171-414116
www.lycon.se
e-mail: info@lycon.se

Härkeberga 16
745 96 Enköping



Auktoriserad distributör för Rotax Aircraft Engines i Skandinavien och Baltikum