



Nr 3 augusti 2009 Årgång 42

EAA nytt

Sjöflygsträff i Årrenjarka



Att leva med en dröm

**Uppföljning via
telefon och Internet**

**Skånes Veteran-
flygförening**

EAA fly-in i Norrköping

Spitfire-sommar á la Biltema Air Show

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 julkalpp och ingår i medlemsavgiften. Redaktör: Sven Kindblom.

Grafisk utformning: 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 Sven Kindblom.

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 medlemsskap även nästkommande år.

Årsavgift 2009 350:-
Medlemskap i EAA Sverige innebär inte medlemsskap i EAA:s 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

Föreningsservice

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

EAA:s intressegrupp för rotorflygning. Klubben verkar specifikt för att på ideell basis hjälpa medlemmarna bygga och flyga rotorflygplan. Kontaktman: 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	Att leva med en dröm.....	12
Spitfire-sommar á la		Skånes Veteranflygförening	16
Biltema Air Show	4	Kurs i eget underhåll	18
EAA Fly-in i Norrköping	5	Sjöflygsträff i Årrenjarka	20
Flygplan av den rätta sorten	8	Plastkurs i Malmö	22
Uppföljning via telefon och Internet.10		Planket.....	23

OMSLAGET

Kenneth Hoflins Mustang har äntligen kommit upp i luften. Läs mer om bygget på sid 12.

FLYGKALENDERN

1 augusti Hedlanda i Härjedalen arrangerar flygdag för 20:e gången i rad. www.vemda-leninfo.se/hedlanda.

1-2 augusti Visingsö Fly In. Årligt återkommande evenemang av det mycket trevliga slaget. Mer information kommer på www.jfk.nu

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

7-9 augusti 15:e International European RV FlyIn, Höganäs, ESMH. Info olles.rv6@telia.com

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

15 augusti ABCX fly-in och veteranfordonsträff på ESGI i Alingsås. Arr Göteborgs Veteranflygsällskap. Kontaktman Johan Ahlgren 031-7020285, Auster58@gmail.com

15-16 augusti Borås Air Show på Borås/Viareds flygplats. Mer information på www.airshow.nu

21-23 augusti Elverum Open Air Rally, Mer info: bobbo@hjulstad.org.

22 augusti Fly-in Eslöv för veteran- och experimentflygplan. Mer info på www.flyin.se

22-23 augusti Roskilde Airshow EKRRK www.airshow.dk

29-30 augusti Göteborg Aero Show 2009, Aeroseum, Säve Depå. Välkomna till årets flygshow och flygvapnets huvudflygdagar. www.aeroseum.se

4-6 september LAA Annual Rally i Sywell, Northamptonshire, England.

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.

NYA MEDLEMMAR

Johansson	Roland	Trekanten 7, 312 94 Laholm	0430-621 26
Junehill	Nils	Rökerigränd 3, 172 70 Sundbyberg	070-758 16 50
Lindström	Harry	Storgatan 28, 340 14 Lagan	0372-350 22
Ljung	Anders	Kanalgatan 10, 383 38 Mönsterås	070-626 54 89
Möllerstedt	Pär	Stanstorp Lillöv 6, 243 93 Höör	070-334 20 12
Ressel	Reiner	Rollvägen 27, 793 60 Siljansnäs	073-049 52 55
Steen	David	Munkhagsgatan 104, 587 25 Linköping	070-383 56 96
Svensson	Ulrika	Fanjunkaregatan 48, 582 16 Linköping	073-939 10 10
Thörn	Alexander	Moravägen 143, 793 97 Siljansnäs	+47 667 949 62
Wahlberg	Urban	Enköping Jung 30, 745 95 Enköping	0171-315 15

Ordförandens krönika



Sommaren pågår som bäst när jag skriver detta. I år som så ofta tidigare så tänker man att man ska hinna med så mycket. Plötsligt är sommaren nästan slut och det mesta är kvar att göra. Vädret har ju i alla fall till största delen varit bra, mycket flygande har det inte blivit, men än är det inte försent, om jag får tag på en ny oljekylare. En mindre trevlig erfarenhet som jag beskriver lite senare.

Årets Fly-in flyttades som bekant till Norrköping och blev väldigt lyckat. Vädret var kanske lite på marginalen i början men sedan helt ok. Fältbytet hindrade inte de trogna flygentusiasterna från att ansluta även i år. Ett stort tack till arrangörerna som lagt ner mycket arbete på att få allt att fungera och lyckats så bra, men också ett stort tack till de som visade upp sina flygplan.

Det har kommit en hel del ändringar från myndigheternas sida, som inte gör det lättare för oss. Framtiden ser jag ändå ganska positivt på, då jag upplever att vi har en bra dialog med myndigheterna. Vi hade under fly-innet i Norrköping besiktningsmannamöte med representanter från Transportstyrelsen närvarande. Jag upplevde att de var nöjda både med vårt arbete och kompetensen i vår besiktningsmannakår. Många har sin bakgrund från tidigare luftfartsinspek-

tionen. Vi håller även på att höja nivån på de kurser vi håller. Och inte att förglömma vi har en till största delen mycket välskött flygplansflotta. Här liksom ute i Europa genom EFLEVA, m.fl kämpas det för att vi ska få behålla vår frihet att bygga, operera och underhålla våra flygplan.

För att återgå till oljekylaren. Då jag flög till fly-innet i Norrköping tyckte jag att oljetrycket var något lägre än det brukar vara. Det beror nog på att jag bytt till syntetisk olja tänkte jag, men höll samtidigt noggrann koll på oljetrycksmätaren. Då jag kommit in halvvägs över Kolmården, konstaterade jag att oljetrycket är på väg att sjunka. Det var fortfarande inte lågt men det sjönk sakta, närmsta flygplats var nu Kungsängen Norrköping så det var ingen ide att vända eller leta efter något alternativ. I värsta fall kunde det bli en utlandning, där Kolmården inte är något drömområde. Oljan räckte trots allt fram till Kungsängen men vid landningen hade trycket sjunkit 1,5 bar mot normalt. När jag klev ut ur planet hade jag ingen aning om vad som hänt. Jag kunde raskt konstatera att jag hade ett ganska välsmort flygplan på utsidan med ca 2,5 liter olja fanns kvar i motorn... Det blev snabbt uppenbart att läckaget kom från oljekylaren. Med hjälp av en vänlig me-

kaniker på plats kunde vi koppla förbi oljekylaren, fylla på en dunk olja och på så vis göra flygplanet flygdugligt igen. Hemresan gick bra med evigt tittande på oljetemperaturen så höll sig på 95°C utan kylare.

Ibland får man något att fundera över. Jag kan ju inte förneka ett visst intresse för lite tyngre flygplan, och även att jag känt mig lite tveksam till de mindre motorer som kommit de sista åren, speciellt tvåtaktarna. För några dagar sedan blev jag tillfrågad av Staffan Ekström om jag ville provflyga den Dynamic WT9 han är delägare i. Vi åkte ut på en tur, flygplanet flög utmärkt motorn Rotax 912 (80hp) gick perfekt, tyst och låga vibrationsnivåer. Flygplanet har betydligt bättre roderrespons än jag är van vid från Cub, så det var lite vingligt i början men man vände sig snabbt. Då vi landade efter 35 minuter hade vi nog förbrukat mer bränsle än 6 liter men mindre än 7. Jag kan inte förneka att man får väldigt mycket flygning per liter. Jämför man resa med ett flygplan av den här typen med en bil så är det jämförbart bränsleförbrukningen på en modern dieselbil. De flygplan jag är engagerad i kan säkert flyga en hel minut på 6-7 liter...

Ha en fortsatt skön sommar.

Sven Kindblom

NYA BYGGTILLSTÅND

Anders Sundström	Kiruna	Rans S-6S Coyote II	6081890-1426	2009-05-18
Jörgen Nielsen	Svanesund	Chinook Plus 2	2264XS-1264	2009-05-18
Björn Larsson	Kil	Steen Skybolt R	12004-1428	2009-05-25
Mikael Carlson	Löberöd	Bleriot XI	-1381	2009-05-30
Alexandar Arsic	Alingsås	Esqual VM 1 C	20090209-5-1429	2009-06-10

NYA FLYGUTPROVNINGSTILLSTÅND

Åke Steen	Gagnef	EAA SF25C Exp/Rotax 912TL	4452-1388	SE-UCO	2009-05-12
Mats Ekman	Alvesta	Esqual VM 1 C	20080901-1-1417	SE-VMF	2009-05-28
Patrik Sjölund	V:a Frölunda	Dyn'Aero MCR R100	377-1377	SE-XZI	2009-05-29
Peter Steneborg	Mölnlycke	Gyrokopter Sparrowhawk III	S0200029Q-1378	SE-HYY	2009-05-29
Bengt Göök	Örebro	EAA G 109	6115-1370	SE-UDN	2009-06-11



Spitfire-sommar á la Biltema Air Show

Hade någon sagt för tio år sedan att det idag skulle finnas två flygande Spitfire i gamla Svedala... ja, då hade jag bara skakat på huvudet. Men nu står de där, och detta tillsammans med en Mustang, en (ny) Falcon 7X, en (ny) Cessna CJ2+ och - inte minst - en så kallad "järnsäng" (i detta fallet en Beagle Terrier), alla alltså i samma hangar.

Platsen? Jag tror att många av er har gissat rätt: Ängelholm. Närmare bestämt i Biltemas hangar. Fram till i maj ingick en Mustang, N405HC, och en Spitfire Mk.XVIe, SE-BIR, i Biltema Air Show. Som säkert vid det här laget rätt bekant så har man nyligen utökat med ytterligare ett flygplan. Nyanskaffningen är en Spitfire FR Mk.XVIIIe som har en Rolls Royce Griffon 65 på 2050 hästar i nosen.

Biltemas nya Spitfire tillverkades 1945 och levererades först till Royal Air Force som SM845. 1947 övertogs planet av indiska flygvapnet och flögs i cirka tio år. Efter två decenier stående som ett skenmål vid en flygbas skeppades Spitfiren till USA och efter många turer och ägare (till exempel David Tallichet, han som en gång ägde flygvapenmuseums Spitfire Mk.XIX) kom SM845 åter i luften år 2000.

Sedan dess har den burit den engelska civila registreringen G-BUOS och varit baserad på Duxford. Ägare har

varit Historic Flying Ltd som målat upp SM845 med koden GZ-J där GZ står för RAF No. 32 Squadron.

Den 7 maj ferryflög Bertil Gerhardt SM845 Duxford - Ostende - Groningen - Sønderborg - Säve - Rygge (för intullning i Norge) - Ängelholm. Den 25 maj inregistrerades flygplanet som SE-BIN (de sista bokstäverna kan med lite god vilja uttydas India "Norway") och premiäruppvisningen skedde på Västerås Flygmuseums Roll Out fem

dagar senare. Sommaren kommer bli hektiskt för Biltema Air Show, man har bokningar i stort sett varje helg utan midsommar. Fullt upp för Bertil och Filip Gerhardt, som numera har sällskap av Pär Cederqvist. Han kommer att flyga uppvisningar med Spitfire Mk.XVI, SE-BIR.

Nu väntar vi bara på nästa flygande svenska Spitfire, den tredje. Kan det bli en Mk.IV?

Fredric Lagerquist



Den klassiska cockpitinteriören som bibehålls relativt oförändrad i alla Spitfirevarianter.



EAA FLY-IN I NORRKÖPING

Det var med stor entusiasm blandat med viss bävan som vi i Norrköping åtog oss uppdraget att arrangera 2009 års EAA fly-in, ett uppdrag som i många år skötts föredömligt av Barkarbygänget och är väl inarbetat på den platsen.

Vad vi kunde erbjuda var en i vårt tycke lämplig flygplats och framför allt flera väl fungerande flygklubbar som kunde hjälpa till att dra lasset. Dessutom stöttning från kommunen och en mycket välvillig inställning från flygplatsledningen. Med dagens securitybestämmelser för flygplatser så är det inte helt lätt att släppa in

hundratals besökare även om man håller till på var sin sida av fältet.

Det här arrangemanget var i många avseenden omgärdat av frågetecken. Barkarby är så väl inarbetat att man från år till år vet ungefär hur många som kommer men hur skulle en ny mötesplats tas emot av våra flygare?

Dessutom så är ju alltid vädret den avgörande faktorn när det gäller flyg i allmänhet och ett Fly-in i synnerhet.

Prognoserna i början av veckan var riktigt dystra men allt eftersom dagarna gick såg det allt bättre ut och både lördag och söndag blev slutligen helt acceptabla med någon enstaka

regnskur men helt flygbart. Det blev inget Barkarbyrekordvad gäller deltagare men vi kunde ändå räkna in cirka 180 flygplan på lördag förmiddag.

Programmet följde traditionellt mönster med ett antal föredrag under lördagen och förbrödringsfest på lördagskvällen och avveckling under söndagen. Vad som var nytt var en timmes flyguppvisning /föreläsning-flygning på lördag eftermiddag där ett antal deltagare visade upp sina flygplan.

Mikael Carlsson gjorde en formidabel uppvisning med sin nya Fokker Dreidecker och vi fick också se Stefan

Sandbergs nya läckra Harvard i luften. Mest muller hördes från Sten Svenssons maffiga T28 men även andra flygfarkoster fick tillfälle att visa upp sig, från gyrokopter till nya Diamond med dieselmotorer.

Barkarbypriset som utdelas av SFF till bästa renovering av flygplan med svensk historisk anknytning gick i år till Mats Johansson och hans Cub. Ett flygplan som har några år på nacken men som är i ett skick som hedrar mästermodellbyggaren Mats.

En ny trend på EAA Fly-in är det ökande intresset från de många utställarna som tar chansen att marknadsföra sina produkter, det må vara flygprylar i allmänhet till nya flygplan. Framförallt händer det mycket på UL-sidan där speciellt gyrokopter (UL-C) tycks finna en marknad.

Drygt 20-talet utställare fanns på plats med flygplan, tält, skyltar och bord.

Den livliga lördagen avslutades med traditionsenlig hangarmiddag och eftersnack långt in på småtimmarna.

Söndagen gick i avvecklingens tecken och vid 15-tiden stod bara en handfull flygplan kvar. Mikael Carlsson tog dock tillfället i akt till ett träningspass med Fokkern kombinerat med en fotosejour i luften där Joe Rimsberger, en schweitzisk flygfotograf tog bilder för en flygkalender.

Ett stort tack till alla ni som kom



Mats Johansson stolt mottagare av Barkarbypriset.



Enda tillverkade exemplaret av BA11.



Miles Gemini kommer in för landning.



Mikael Carlsson med sin fina Fokker Dreidecker.



Sedvanlig FlyIn middag.



Paul Pinato håller välbesökt föredrag om underhåll.

till vårt EAA Fly-in och därmed visar att flyget fortfarande lever. Tack också till Lennart Berns som helt oförberedd ställde upp som speaker och kunnigt och engagerat berättade om flygplan i luften och på marken.

Vi som arrangörer kan nu pusta ut och nu återstår bara att sammanfatta alla intryck och erfarenheter om vi skulle vilja komma igen ett annat år. Det kom ett positivt samtal från flygtrafikledningen (ÖKC) som framförde en eloge till alla flygande besökare som skött sig föredömligt i och utanför kontrollerat luftrum.

Kjell Nordström



Jan Eriksson med sin FlyBaby ett av EAA:s tidigaste byggen.



FLYGPLAN AV DEN RÄTTA SORTEN

Den tredje sporrhjulsträffen avnjöts i strålende väder den 16 maj på Håttunaholm invid Skokloster. Trots den lite skrala inbjudan (mest på Internet), så kom det en hel del besökare. Land-

ningsstråket är lite ”annorlunda” och avskräcker en del piloter. Vi kunde dock se många nya besökare som trotsade utmaningen och landande mot vinden vilket blev i nerförsbacken.

Längsta flygsträckan till träffen hade Charlotte och Magnus Lord från Lund i sin 91A-Safir. Längsta körsträckan hade Fredric Lagerqvist från Eksjö också i en SAAB (dock av biltyp). En hel del flyga blev det med Moth, Auster mm och alla uppskattade nog den avslappnade atmosfären. Till lunch bjöds på ärtsoppa och kaffe från militärköket.

Det var ”Roll-Out” för Håkan Wijkander:s nya Klemm 35D, SE-BGA i unik tysk målning. Den är även lite speciell eftersom den har enbensställ i stället för det konventionella stagade ”skolstället”.

Premiär för en större publik var det också för Harvard ”Check’Er Tail” (se förra EAA-nytt) i luften. En fin aerobaticuppvisning gjorde Joakim Grepe med den nya ”Single-Wingen”.

Vi på Håttuna vill tacka alla som kom och hade roligt på vår lekplats. En fortsättning planeras till i maj nästa år.

Stefan Sandberg





Uppföljning via telefon och Internet

Om något skulle hända oss under flygning så är det förstas avgörande att någon vet var vi finns. Att vi lämnat en färdplan eller har egen uppföljning. Men handen på hjärtat, följer du alltid det röda strecket på kartan – om inte... hur ska du då hittas?

Text och foto: Tomas Johansson

Om vi flyger utan ATS-färdplan och avlägsnar oss mer än 25 nautiska mil från flygfältet så är vi skyldiga att ha egen uppföljning – och det ligger förstas i vårt eget intresse för den händelse att något skulle hända. Det behöver inte vara ett haveri. Det kan vara att vi landat på en avlägsen plats och sedan inte tar oss därifrån. Särskilt för oss som flyger med skidor eller flottörer är detta lätt hänt. Finns inte mobiltäckning så har vi ett problem...

En uppgift om när vi räknar med att vara tillbaks och en enkel beskrivning av färdvägen ger inte mycket att gå på om det ska dras igång en räddningsaktion.

Dessutom – handen på hjärtat – hur väl följer du den uppgivna färdvägen. Det är inte bara dåligt väder som kan

få oss att avvika från den planerade ruten. Tjusningen med småflyget ligger ju i friheten att inte vara tvingad att följa ett rött streck på kartan.

RISKERAR ATT SLÅS SÖNDER

Även med en noga angiven färdplan finns alltså risken att vi kan bli svåra att finna och skulle ett haveri ske så är vi helt beroende av att nödsändaren fungerar – hur säkert är det? Det finns alltid en risk med utrustning som ska sända positionen efter haveriet – att grejorna är sönderslagna och inte fungerar.

Om ett haveri skett men ingen nödsändare gått igång blir sökandet helt beroende av att piloten lämnat en korrekt beskrivning av färdvägen och att den som sköter uppföljningen har uppfattat den rätt. Samt att piloten



I telefonen görs vissa inställningar. Bland annat fyller man i det nummer som man fick vid registreringen på hemsidan.

verkligen hållit sig till den lämnade färdrutten.

Ett säkrare sätt är förstas om vår position kan sändas kontinuerligt under flygningen, alltså innan något har hänt och innan vi landat på den där platsen där det inte finns någon mobiltäckning.

Numera är detta möjligt med ganska enkla medel...

ETT KOMPLEMENT

Genom att använda dataöverföring via mobilnätet kan en telefon sända flygplanets position till en server som är åtkomlig via en hemsida på Internet.

En telefon som passar bra till detta är den populära Apple iPhone. Den har inbyggd GPS med hög känslighet och dessutom så kallad A-GPS, vilket innebär att GPS:en får hjälp av telefonen att finna sin position vid uppstart.

Till telefonen finns ett program som laddas ned från tjänsten AppStore. Det heter Instamapper och är gratis. När det är igång sänder det telefonens position via Internet. Tiden mellan



För att få god kontakt med satelliter och mobilnät är det bäst att ha telefonen monterad så att den kommer ovanför det mesta av plåt i maskinen. Den bör få extern ström eftersom den annars snabbt drar ur batteriet.

positionerna kan vara så kort som fem sekunder.

Telefonens position kan följas i realtid på en hemsida där varje positionsangivelse skapar en prick som innehåller uppgifter om klockslag, höjd, fart, kurs samt positionens koordinater. Prickarna bildar en linje som visar flygningen. Detta spår ligger kvar på servern och kan granskas i efterhand av den som har inloggning till hemsidan.

FINNS KVAR PÅ SERVERN

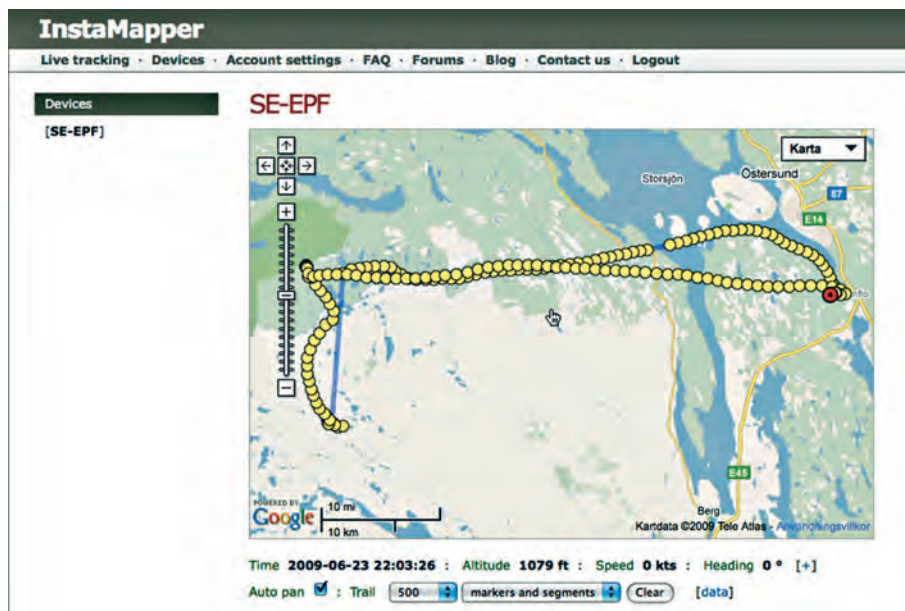
Skulle något hända så finns hela spåret kvar på servern och kan granskas i detalj. Det går att se om rutten avviker från den planerade och även om fart eller höjd är onaturlig. Man kan även se om en inflygning för landning har skett.

Det behöver som sagt inte inträffa ett haveri för att det hela ska komma till nytta. Det är en stor trygghet för anhöriga – och för den som har uppföljning av en flygning – att kunna gå in och se spåret av den som flyger.

Eftersom allt sänts till servern före ett eventuellt haveri så finns det kvar hur sönderslagen maskinen än blir. En förutsättning är förstås att det finns ett fungerande mobilnät där man flyger. På normal flyghöjd är detta sällan ett problem annat än i de mest otillgängliga platserna i fjällkedjan och allra längst i norr.



Zoomar man in i kartbilden syns att linjen är uppbyggd av punkter, i detta fall med 30 sekunders avstånd. Varje prick innehåller uppgifter om tidpunkt, position, fart, höjd och kurs.



När funktionen är påslagen i telefonen ritas en linje på hemsidan. Den kan följas i realtid, men ligger också kvar och kan granskas i efterhand.

ENKLARE ATT VISA

För att använda tjänsten skapar man ett konto på Instamappers hemsida, www.instamapper.com och dessutom hämtar programmet "GPS Tracker" från AppStore i telefonen. I inställningarna för programmet i telefonen skriver man in det nummer som man fick när man registrerade sig på hemsidan.

Sedan är det bara att starta programmet i telefonen före "take off" och den kommer att sända positionerna till programmet avslutas.

Det hela är enklare att visa än att förklara och därför har vi sparat ett spår från en flygning där du kan gå in och se flygturen på Internet. Adressen till sidan är www.instamapper.com och du loggar in med användare "barkarby" och lösenord "test".

Längst ned finner du ett fält där det står "recent" – ändra det till "500"... och till vänster i karbilden finns något som ser ut som en stege – klicka ungefär mitt på den. Nu kan du följa flygningen och med hjälp av "stegen" kan du zooma ut och in i kartan.

Som du ser har det blivit en prick för var 30 sekund. Vid något tillfälle har programmet i telefonen stängts av och då gör strecket ett längre hopp. Om du klickar på någon av de gula prickarna får du upp ett fönster med uppgifter om tidpunkt, position, höjd, fart och kurs. Som du ser gjordes flygningen under årets ljusaste natt... nästan i midnattsol.

Du behöver bara registrera dig på hemsidan för att skapa din egen karta för uppföljning. Är ni några som går ihop och använder samma hemsida så kan ni ha namn eller flygplanbeteckning i listan till vänster och hjälpas åt att hålla reda på varandra.

Tomas Johansson



ATT LEVA MED EN DRÖM

För tre år sedan skrev jag en artikel om Kenneth Hoflins Mustangbygge . Här kommer en uppföljning och fortsättning på SAL P-51. ett ovanligt bygge, det första och hittills enda i Sverige. Det här är nog också bland det svåraste man kan ge sig på när det gäller flygplan. En Mustang huvudsakligen byggd av trä! Infällbart landningsställ, även sporren är infällbar!

Kenneth inhandlade ritningar från USA, pris 6000 kr. Hösten 1999 startade han bygget från scratch med att leta efter virke. Hasse Björkvist blev kontrollant och Sven Erik Pira blev teknisk granskare. Jag följde med Hasse och kom på besök några gånger och kunde genast konstatera att det här var ett bautaprojekt.

När Hasse gick bort fick jag överta kontrollantrollen. Alltmer framstod det nu vilken skicklig hantverkare Kenneth är. Träarbetet är av högsta klass och skulle hedra en cabinet-maker. Alla som givit sig i kast med ett liknande arbete som sträcker sig över många år vet hur svårt det är att hålla lågan brinnande. Man måste beundra Kenneth och Marielle som orkat fullfölja.

Åren gick och Kenneth kämpade på. Även om det här är ett träbygge ingår ju flera andra tekniker. Inget



Kenneth Hoflin startade bygget från scratch hösten 1999.





DATA SAL P-51 MUSTANG

Motor Chevrolet Corvette 350 LS1 V8 300 hk vid 4500 RPM motorvarvet är nedväxlat via en Geschwender kedjeväxel med utväxling 2:1. Propeller är fast fyrbladig i stavlimmadbjörk med glasfiberväv och epoxi 86"x75"

Godkänd för avancerad flygning	+6 -3 G
Spännvidd	7,6 m
Längd	7 m
Tomvikt	730 kg
Max startvikt	990 kg
Bränsletankar	2 x 62 L
Bränsleförbrukning 75% effekt	50 L / tim
Stallfart utfällda klaffar och ställ	65 kt
Marsch fart 75% effekt	160 kt
Max tillåten fart	224 kt
Startrullsträcka / till 15 m	350/750 m
Landningssträcka / från 15 m	300/680 m

verkar vara svårt för Kenneth. Ett flygplan måste ju ha en motor och Kenneth valde Corvette LS1, en modern V8 högprestandamotor. Visste ni att den produceras i millimetermått? Den här motorn måste växlas och Kenneth gav sig i kast med att tillverka en egen växel. Här behövdes förstås hjälp av

specialister. Det blev en remväxel, mer om den senare.

Beräkningarna av motorfundamentet fick han hjälp med av dåvarande högskolan i Östersund. Propellern till en Mustang skall vara fyrbladig. Med hjälp av Olle Borin, numera avliden, framställdes ett svartlackat konstverk av björk, glasfiber och epoxi. En Mustang omkring 70 procent av originalet tog form i bygglokalen i Tandsbyn.

Efter sex år flyttades flygplanet till en hangar på Opefältet (ESNM). Här började slutfasen av projektet då alla delar skulle monteras ihop. För mig och alla intresserade stod det nu klart vilket vackert flygplan Mustang är. Alla som byggt ett flygplan vet att det kan bli mycket "rundsack" när intresserade dyker in för att skåda på underverket. Kenneth har nog lagt åtskilliga timmar på att berätta och förklara bygget.

Nåväl, våren 2006 var planet färdigt till 95 procent. Men då vet vi ju att det säkert återstår 15 procent! Framåt senhösten samma år gjorde S-E Pira besiktningen och vad jag kan minnas var allt OK och en utprovning om 75 timmar kunde börja. Hösten



Propellern kommer på plats.



Flygplanet flyttades till Opefältet för slutmontering.



Motorn kommer på plats.





i Jämtland lämpar sig inte så bra för utprovning, därför blev det endast ett fåtal timmar flygna detta år.

Att utprova ett sådant potent flygplan kräver verkligen en gedigen pilotbakgrund. Kenneth tog sitt A-cert 1985 och B-cert 1989 samt har nu även ett kommersiellt helikopter-cert. Han har lärt sig konstflygning vid ryska flygskolan i S:t Petersburg. Kenneth har dessutom ägt en Yak-52, en Yak-55 och tre stycken AN-2. Med denna bakgrund är han verkligen kvalificerad att göra sin egen flygutprovning. Under markproven märktes det att det fanns gott om "pulver" i motorn. Ett statiskt dragkraftprov visade på 420 kg vid 3000 motor RPM. Propellerstigningen kunde alltså ha varit något större. Oljetemperaturen visade sig också att bli för hög, vilket avhjälpes med några extra kylhål i cowlningen.

Efter omkring 10 timmar upptäcktes ett problem med den remväxel som Kenneth med flera tillverkat. Han hade lagt märke till en del vibrationer och då särskilt vid plane. Vid en noggrann undersökning av växeln upptäcktes att flera stycken M10-bultar var nästan avskjuvade!! Detta upptäcktes alltså i tid, man vill ju inte tänka på vad som kunde ha hänt om växeln pajat i luften.

Nu stannade all verksamhet. Vad göra?

- 1) Lägga ned hela projektet.
- 2) Försöka konstruera en ny växel.
- 3) Köpa en ny redan utprovad växel.

Svaret blev Geschwender PSRU. Kenneth hittade en fabriksny växel-låda i USA som var till salu. Detta är en kedjeväxel som går i oljebad med utväxling 2:1.

Flygutprovningen återupptogs våren 2008. Till dags dato har Kenneth loggat 50 timmar, alltså 40 timmar med den nya växeln. Som den försiktiga general han är har all flygning ägt rum i närområdet. Förståeligt.

SAL P51 Mustang är 2-sitsig med dubbelkommando, så i sinom tid kan Marielle ta över vid spak och pedaler. Flygplanet är döpt till Marielle.

Undertecknad som är både Corvette- och Mustangfan får "ståpås"



varje gång jag hör och ser Mustangen. Så även om drömmen har fått sina törnar så lever den fortfarande. Ljudprovet gjordes för några dagar sedan och resultatet blev 76 decibel A. Klart godkänt. Förhoppningsvis kommer Kenneth och Marielle att snart kunna visa upp sin vackra fågel runt om i Sverige.

Åke Lundström



RAPPORT FRÅN FLYGUTPROVNINGEN

Innan första flygning ägde rum, hade jag nog taxat på Opefältet i några dagar. Det gäller ju att lära sig och bli ett med maskinen. Då sikten framåt är näst intill obefintlig gäller det att sick-sacka en hel del för att ha se vad som är framför en. Men när man drar på för start gäller det att hålla tungan rätt i mun samt jämföra att avståndet på höger resp. vänster sida är detsamma till bankanten, och vänta på att sporrer lyfter sig, det tar ju några sekunder, men sedan blir sikten framåt bättre.

Dagen då första flygning skulle ske kände jag mig så förberedd jag någonsin kunde, vädret var perfekt Mustangen kändes också redo och allt var memorerat farter nödmoment etc. Ett djupt andetag därefter bar det av. Stigning rakt fram 105 kt indikerat och variometern visade på 1500 fpm

och det med ställen ute, inte illa. (Dom första flygningarna skedde med ställen ute och låst). Stannade på några tusen fot för några försiktiga svängar samt träning inför första landning. Under plane'n fick jag en flashback till den flygning jag gjorde med Lee Lauderback i Crazy Horse, han lät ju mig flyga det mesta själv bl.a. hela trafikvarvet och även landning. Det här är ju exakt likadant **Det är en Mustang jag flyger**. In i trafikvarvet, medvind bas och final, då sikten framåt är bedrövlig har jag valt att hjullanda henne, funkar kanonbra.

Då var det dags för första flygning med ställen inne, normal start stigning till 500 ft, landställsreglage till läge in och upptäcker att det blev en ganska stor trimförändring, detta beror på att huvudställen bromsar så mycket i

utfällt läge. Den andra stora förändringen var att variometern pekade på 2000 fpm, härligt.

Jag har en del kvar av flygutprovningen och har inte hittat några dåliga flygegenskaper hos henne, kan bara säga positiva saker som den härliga roderharmonin väldigt stabil i luften. Det enda negativa är att toppfarten blir lidande då propellern har fast stigning. Det skulle behövas ca: 15-20 tum mer i stigning, men då får man nog lite problem i starten, längre startsräcka mm. Det bästa vore en ställbar, men en sådan kostar multum (finns på önskelistan).

Mustangen är ju storleksmässigt ganska exakt 70% av originalet och det gäller även prestanda, farter, vikt effektförhållandet etc.

Kenneth Hoflin

Skånes Veteranflygförening



SVFFs logo är formgiven av föreningens egen hovtecknare, Sten "Tecknare" Johnson.

och var och en bidrar egentligen bara med sig själv och det/de flygplan man eventuellt äger. De enda gemensamma ägodelarna är ett stekbord, en kyl och en frys – vilket säger lite om vad Skåningen prioriterar...

När mörkret lade sig under SVFF:s första vinter insåg vi att vi inte bara kunde gå i ide och krypa in i våra verkstäder, utan vi måste se till att träffas regelbundet ändå. Möten blir lätt så stela och är sällan så välbesökta, men varför inte en stående pubkväll med drop-in första fredagen varje månad? Sagt och gjort: En spontant formad grupp gav sig ut på fältstudier i Lund för att hitta ett stamhak för föreningen. Inbjudan till föreningsmedlemmar gick ut men trots noggranna förstudier visade sig detta ställe vara ett bomskott. Nytt försök och nu hittade vi rätt! Bishops Arms i Lund visade sig vara med på noterna och i och med detta etablerade vi också namnet: Piper Pub!

Piper Pub visade sig vara ett lyckokast:

"Skånes himmel ska förmörkas av Cubbar!" var stridsropet som hördes allt oftare när man närmade sig Lilla Wragerup, en klassisk fyrlängad skånegård några kilometer väster om Lund, under 80-talet. Gårdens ägare Per Hallin hade nämligen några år tidigare köpt en av de få danskbyggda lill-Cubbarna och blivit så upp över öronen förälskad i detta lilla flygplan att evangeliet bara måste spridas. Eftersom Per ganska omgående hade sett till att anlägga ett Cub-stråk precis utanför logen/hangaren och dessutom alltid hade kaffet på spisen, så blev Lilla Wragerup snabbt ett populärt utflyktsmål för alla som kunde ta sig ned och upp på ett kort grässtråk. Och där någonstans mellan kaffekoppar och flygdiskussioner lades grunden till det som kom att bli en vitamininjektion för veteranflyget i Skåne.

I september 1995 hölls ett första möte för att bilda en liten förening för skåningar som gillar äldre flygplan. Av olika skäl tog det aldrig riktigt fart utan föreningen låg mer som en god idé och bubblade lite. Men riktigt bra idéer är som bekant svåra att ta livet av och i början av 1999 hade den ursprungliga gruppen kompletterats med lite nytt blod och vi beslutade att i alla fall dra ihop en veteranflygträff bland de veteranflygentusiaster vi kände till. Pers Cubstråk hade vid det här laget förlängts en bra bit och i ett alldeles strålande septemberväder hölls en mycket lyckad veteranflygträff med ett 40-tal besö-

kande flygplan. Ett par stora grillar och dansk öl, direktinflugen av våra vänner i danska KZ-klubben, rundade av dagen och under kvällen höll vi det konstituerande mötet i SVFF – Skånes Veteranflygförening – med föreningens förste och hittills ende ordförande – Per Hallin – i spetsen!

Föreningens syfte är att uppmuntra renovering och flygning med veteranflygplan, men hela grundidén är att föreningen ska vara en social knutpunkt snarare än en traditionell flygklubb, lite av "en klubb för klubblösa". Antalet gemensamma ägodelar – och därmed potentiella konflikthärdar – ska hållas på ett absolut minimum



En helt vanlig kväll på Piper Pub. Foto: Per Hallin.



"Go mad och möen mad – och mad i rättan tid!." Foto: Per Hallin



Ett litet stopp på Hörlinge flygfält under avrostningen i maj 2009. Foto: Mats Johannesson.

Att ha en fast träffpunkt en gång i månaden utan annat som pockar på uppmärksamhet, har gjort mycket för sammanhållningen. Förutom det rent sociala umgänget fungerar pubkvällarna som spontana planeringsmöten för gemensamma utflykter, projekt och problem ventileras, inköp samordnas och verktyg lånas ut till höger och vänster. 3 juli i år hölls faktiskt den 100:e pubkvällen på rad!

Hemsidan www.veteranflyg.se och den interna epostlistan gör också sitt till för att hålla ihop föreningen.

Förutom pubkvällarna och årsmötet är egentligen den enda fasta punkten

på agendan den årliga veteranflygträffen. Utöver det försöker vi varje vår hålla en gemensam "avrostning" då vi flyger runt mellan några olika fält och på hösten håller vi emellanåt en "ihoprostning" med ett liknande program. Genom åren har ett antal gemensamma utflykter genomförts, bl a tillsammans med KZ-klubben genom Danmark och årligen till EAAs huvud fly-in, Siljansnäs och Visingsö. I år är det genom Europa till Dover som gäller, då ett 20-tal flygplan flyger ned för att hälsa Mikael Carlson välkommen efter kanalflygningen 25 juli! På programmet står dessutom besök hos ett

antal klubbar, flygmuséet i Lelystad och i Airbus Industries.

Förra årets veteranflygträff och MFI-jubileum i Eslöv var mycket uppskattat och trots det usla vädret riktigt välbesökt. Även om SVFF inte är huvudorganisatör i år, så har en fristående kommitté bildats för att kanske göra detta till en tradition. 21-23 augusti är det som gäller i år och mer information finns på www.flyin.se.

Idag har Skånes Veteranflygförening knappt 100 medlemmar som flyger c:a 50 flygplan. En viss övervikt åt Cubbar kan noteras – till ordförandens stora glädje! – men Tiger Moth, Safir, MFI-9, Stearman, KZ-III, Jodel m fl finns också representerade. För att inte nämna några Blerioter, någon Tummelisa och Fokker Dr.1 förstås... Någon klubblokal har vi inte, men Eslövs flygplats har med tiden blivit lite av föreningens nav i takt med att kommunen satsar på fältet och flera medlemmar har byggt hangarer här.

Såhär med drygt 10 år på nacken kan vi konstatera att en "klubb för klubblösa" var ett bra koncept och alla är givetvis hjärtligt välkomna att hälsa på oss, på ett fält någonstans i Skåne. Eller varför inte på Piper Pub första fredagen varje månad?...

Mattias Jönsson



Ordförande Per Hallin brottas med förtöjningarna under Danmarksturen 2005. Foto: Christine Hallin.

Kurs i eget underhåll

Efter ganska lång väntan (vi ställde oss i kö redan hösten 2007), var det med viss nervositet som vi styrde kosan till Eslöv för att delta i den nya och förbättrade kursen i eget underhåll i juni. Vi som åkte var Per Persson, gammal flygräv från SAAB i Linköping och jag själv Lars Theodorsson, PA-28 jockey med knappa 300 flygtimmar under bältet. Vi hade redan för fem år sedan blivit med flygplan, när vi tillsammans med två andra kamrater tog över vården av Erik Bratts Jodel D-119 SE-XED. Våra kompisar hade redan tillståndet fixat, men eftersom en av dom flyttat till München på obestämd tid och den andra "auktoriteten" ville ha

avlösning var det hög tid att bredda kompetensen. Kurslitteraturen var i huvudsak Federal Aviation Administration Advisory Circular No: 43.13-2B, "Bibeln" för alla hemmabyggare, samt EAA:s bygghandbok. AC-43.13 hade vi redan, men bygghandboken, som skall finnas i ett exemplar till varje X-klassad flygmaskin, saknades. Därför hade budet gått till EAA:s nye tekniske chef Paul Pinato, som bor nästan granne med Per i Ljungsbro, att ta med det sista exemplaret från kansliet vid nästa besök. Allt skulle ha gått bra om det inte varit för att "någon" fann för gott att norpa Pauls bil inne på Barkarby-området (!) precis innan han skulle åka hem för veckan. Så

Paul lät oss låna sin egen "Fairchild"-anpassade tills en ny upplaga hade iordningställts.

Resan inleddes i IMC, så att flyga ner var inte att tänka på. Det var stundtals så att vi saknade gyrohorisonten även på motorvägen. Vädret bättrade sig något när vi passerat snapphane-trakterna och nere på Skåneslätten skymtade himlen ibland mellan moln-trasorna. Förväntningarna steg när vi möttes av synen av en T28 utanför de gamla "Silvervingar"-hangarerna där Stonab Aviation, alias Sten Svensson hade sin verksamhet. Väl innanför dörrarna möttes vi av fler lockande syner i form av en Stearman PT-17 i "mint condition", en demonterad



Låsningarna är mekanikerns "signatur".



En imponerande samling prylar skickades runt.



Sten visar "konservöppnaren" till oljefilter.



Dukreparation.



Grillen tänd lördag kväll.



Var satt nu magneterna?



Kontroll av linspänning, trångt under kärran!

Mooney under renovering och ett antal andra intressanta objekt.

Syftet med kursen var att ge oss som inte själva hade byggt våra "pär-lor", utan hade kommit i besittning av Experimental-plan på annat sätt, de erforderliga kunskaperna för att hålla oss i luften utan att hamna i klammeri med vare sig naturlagarna eller de av människor (läs byråkrater) författade regelverken. Det är ju ganska stor skillnad att spendera 5000 timmar under 5-10 års tid tillsammans med ett framväxande flygplan och att få kanske några timmars genomgång av en tidigare ägare och sedan flyga iväg med sin nyfunna kärlek. Det gäller dessutom att kunna förklara för Transportstyrelsens handläggare hur det kommer sig att en person med några få dagars utbildning kan vara lika kvalificerad att utföra

flygplansunderhåll som en mekaniker med åratals skolundervisning. Den senare uppgiften ligger på Paul och vi får hoppas att han kommer att vara framgångsrik!

Första dagen inleddes med en utförlig genomgång av de regelverk vi har att verka inom, samt de informationskällor vi har att tillgå. Här har Internet verkligen tillfört något! För att inte våra stackars hjärnor skulle bli alldeles tillkorkade av teori varvades även en del praktiska övningar in. Det lär vara så att en flygmekaniker bedöms på sina näringar, så det momentet fick sin välförtjänta uppmärksamhet. En hel del åskådningsmaterial skickades även runt, och eftersom jag råkade sitta som siste man vid bordet uppstod så småningom en imponerande samling prylar (se bild).

Vädret var som sagt inte det allra bästa med låga stratus och regnskurar, men SMHI hade lovat uppsprickande mot eftermiddagen och kl 15:00 gjordes en paus när en förväntansfull skara unga män med en blivande brudgum dök upp för svenssexans höjdpunkt. T28:an skulle få visa vad den gick för och det gjorde den med besked. Ingen av kursdeltagarna hade några invändningar mot en timmes paus och bara ljudet av den 9-cylindriga Lycoming-byggda Wright R-1820:an var värt hela resan! Samma upplevelse som en Spit eller en P52:a men till en bråkdel av priset.

Dag nummer två ägnades bl.a. åt en genomgång av en haverirapport författad av Sten själv efter en utredning om en misslyckad nödlandning strax öster om fältet i Eslöv. Om det visar sig finnas minst tre oberoende tänkbara orsaker till att motorn stannar är det kanske inte så konstigt att den faktiskt gör det. Det stämmer till eftertanke för oss "flygplansköpare" att kanske inte ta allt för gott i våra nyligen införskaffade flygetyg utan att granska allt med ett kritiskt öga. Har man gjort allt från början till slut själv vet man i regel vad man sitter och flyger i, men en maskin som passerat genom flera led av ägare och kanske modifierats med varierande grad av regelefterlevnad kan bjuda på ganska otrevliga överskningar...

Kurshelg nummer två bjöd på en helt annat sorts väder, så vid 7-tiden på morgonen den 27:e rullade vi ut vår gamla dam SE-XED ur hangaren på SAAB och styrde mot söder. Vinden var oss till viss hjälp och efter knappa 2 timmar kunde vi rapportera "höger bas bana 04 för landning". Förutom vår egen Jodel D-119 kom fyra maskiner till, en D-112 från Mora, en RV-8 från Stockholm, en Beagle och en PA28. Det blev "pile-up" vid tankanläggningen när alla skulle tanka inför hemresan.

Denna helg bjöd på mer praktiska övningar, både nitning, dukreparationer, lite om limning och en del om plastning. Vidare gjorde vi en komplett 100-timmars på motorerna både i RV'n och i D-112'an, så vi fick testa kompressionsprov (risky business, det gäller att inte tappa taget om propellern när cylindern är trycksatt), tändstiftsblästring och gapjustering, tändinställning och momentdragnings av propellermuttrar. Öyvind hade lite problem att välja storlek på momentnyckel för det senare uppdraget, men efter att ha jämfört donen för en AN-2:a med lite mer normala prylar löste det sig (se bild). Det blev stundtals lite trångt under vingen på Tomas D-112:a när alla ville kolla rodervajerspänningen (se bild), men alla kunde vara med och få de eftersträvade erfarenheterna.

Lördagskvällen bjöd på lugnt och soligt väder så Sten och Yvonne drog fram grillen och bjöd på middag i det fria. Maten resten av helgerna var för övrigt också av utmärkt klass, levererad från den närbelägna pizzerian. Favoriten var bakad potatis med "måstuvning". (Tror jag inte ett ögonblick på, det smakade alldeles för mycket som kyckling ;)

Sammanfattningsvis tror jag att alla lämnade kuren mycket nöjda, med såväl rejält fördjupade kunskaper, som en ökad respekt för den verksamhet vi bedriver och för de regelverk som vi har att följa. Ett stort tack till Sten som stod för kunskaperna och erfarenheten och Yvonne som stod för värdskapet. Ni som får chansen, missa inte det privilegium det innebär att gå den här kursen, ni kommer garanterat att få valuta för den nedlagda tiden!

Lars Theodorsson



Vilken momentnyckel ska jag ha?



Tändstiftsjustering med tolk...



... och med handverktyg.

SJÖFLYGSTRÄFF I ÅRRENJARKA

I år var det tredje året i rad som sjöflygare i Lappland träffades i Årrenjarka. Arrangörerna Werner Björnström (Kiruna flygutbildning) och Kenneth Hagesten kungjorde att nu säger vi till en gång för alla: ”Andra helgen efter midsommar ses vi här – skriv in det i era almanackor för gott!” Kenneth, som inte vill kallas sammankallande (men nog ändå hittills varit det) kunde inledningsvis tala om att ”jag räknar med att minst femton kärror kommer denna gång...”

Efteråt kunde konstateras att det nog snackas mer än det flygs, sju flygetyg, en gummibåt med vingar och motor samt en helikopter blev det denna gång.

Flygplansflottan representerades av följande typer: Förutom min Cub BCZ som flugit sedan 1950 och genomfört till dags dato 32076 st flygningar var där förstas WW2-veteranen fr Normandie, alltså Werners ASP. Denna kärra är också en Piper, byggdes 1944, och kallades då L 4, men efter invasionen 1945 fick den goddagar, har bara varit i luften ca 4.300 timmar! Vidare kom norrifrån Pacern CLD, också den en Pipermaskin som hållit i åtskilliga år, med säkerhet 30–40!



En kategori som klart är i framåtgående till antalet är de ultralätta som numera knappast kan kallas flygande hammockar! Modernast i sällskapet var en utomordentligt blank och hal Ikarus, inköpspris ca 700.000 bagis! Ett par Rans:ar, en Avid Flyer samt Pekka Alms gula Kitfox gjorde flygplansflottan komplett. De ultralätta hade s.k. Full Lotus-flottörer – enda undantaget var Pekkas SE-VAD som nitade alu-tofflor.



När vi på ankomstkvällen grillade korv mm nere vid stranden kom plötsligt en gummibåt flygande – det visade att den tillhörde en anförvant till vårt värdfolk som varit i Orsa och ”blivit med” både båt- och kaptens-papper på skutan! Årrenjarka är en stor skotermetropol i Lappland, här passerar alla som ska norr-resp söderut – enda stället med bensinpump! Att då Leif Mannberg valde att flyga med en gummibåt måste bero på att den drivs av en skotermotor, 2-cyl



Flygtribaduren Torsten Olsson från Tjautjas underhåller vid brasan. Till vänster Pentti Tyväinen, kaffekokare.



Rotax 582 cc, visserligen ditskruvad upp-och-ner, men dylika rovor begriper man sig på – chansar defenitivt inte på något annat. Detta exemplar hade dessutom anpassats lite extra för flygande – dubbla stift/tändsystem i vardera cylindern.

Under fredagens grillande passade Werner på att dra reglerna för ett säkert flygande:

1. FÖRE flygning SKA det vara uppföljning arrangerad! S.k. ”regelrätt färdplan” är i princip ej nödvändig, men den man lämnar ”meddelande om flygning” till skall också vara rejält informerad om vart vederbörande SKALL ringa om jag inte meddelar återkomsten inom angiven tid! Vidare – det är nästintill dödssynd att avvika från uppgiven färdväg!

2. Nödpackens vara el. icke vara diskuterades – Kenneth Hagesten visade sin väst med många fickor och deras innehåll: Kompass, myggmedel, visselpipa, vattentätt förpackade tändstickor, första förband, kniv samt



signalskottspenna med tillhörande lyskott samt signalspegel och PLB. "Är min maskin parkerad så ligger denna väst i förarsätet, är den i luften har jag den på mej!" Werner visade en sats med nödraketer, vattentätt förpackade som han hade i sin byxbensficka - "Sådana här finns att köpa hos KSAB!"



Undertecknad som en gång blivit fastsnöstormad på en kalfjällssjö påpekade att om vädret inte är flygbart för mig så ska man inte räkna med att det direkt är det för någon räddningshelikopter heller! Efter den upplevelsen under ett dygn lärde jag mig att man inte ska vara dåligt rustad i ödemarken, speciellt inte om vädret är på dåligt humör! Min nödpack väger numera, efter det dygnet, dryga 7 kilo – men den vikten kan vara värd sin vikt iguld om det vill sig illa!

En av deltagarna, Kent Ström, hade tuff erfarenhet av sjöflyghaveri, han hade suttit en hel natt på en upp- och-nervänd haverists flottör. Vädret var mer än miserabelt, väta och köld medförde att sällskapets tre jakthundar frös ihjäl! Kent berättade att det kändes frusterande att sitta där mitt ute på sjön och se räddningshelikoptern snirkla runt stränderna och inte kunna ge sig tillkänna!

Rekommendationen lyder således: Flyg inte dåligt rustad över ödemarksterräng! Ha det viktigaste i fickorna!

Undertecknad som på alla träffar brukar fundera över om de intill parkerade förtöjt ordentligt kunde denna gång glädjas och slappa av – här surrades både flottörer och vingar fast i och med landkänning! Erfarenhetsmässigt vet jag också att det brukar komma fram åtskilliga former av läskedrycker framemot kvällen på flygarträffar – jag frågade försynt om sällskapet kände till att hos SAS har man den regeln att det är en lättöl som gäller,

till maten, inom en 24-timmarstid före start!

Populärt uttryckt ska man kunna köra bil ostraffat närsomhelst inom 24 timmarsperioden närmast starten... Någon sade att de har ju en massa passagerare att ansvara för – jag replikerade att de är ju tillika proffs – vi amatörer – men vi ska ut gemensamt på flygutflykt och alla ska komma helskinnade tillbaka! Jag fick nog veta lite om att jag kanske var en gnällspik, fast jag kunde konstatera att det inte var speciellt många tomburkar i säcken efter kvällen!

Lördagsmorgon – vackert väder, gemensam utflykt till Rapadalens delta vid Sareks nationalparksgräns. Kenneth hade briefing och kungjorde reglerna: Höjdmätarn nollställd, flyghöjd 1000 fot, avstånd till framförvarande maskin minst 500 meter. Radiofrekvens 123.45, fart 70 knop.

Kenneth, vän av ordning – hade oss var och en att skriftligen kvittera ovanstående på papper fästa regler och jag tillade: "Har ni mugg med er så bjuder jag på kaffe i Rapadalen!" Det blåste småfriskt rakt fr öster, skulle det bli turbulent och bökgigt att landa där i Laittavvre tro? Denna sjö som ligger i VNV-ÖSÖ borde ju ha vinden helt perfekt i sin sträckning, vinden vrider ju mot högre gradtal bara den kommer upp lite från marken. Vinden gav inga bekymmer, den var stadig – inga kytt alls – och de meteorologiska teorierna är nog bra men att flyga bland fjällen kan ge överaskningar!

Vid landningsplatsen kom vinden från norr, men deltat är brett så inte var det några problem. Vattnet är grågrönt av glaciärslam – sådana gånger undrar man över stenar...

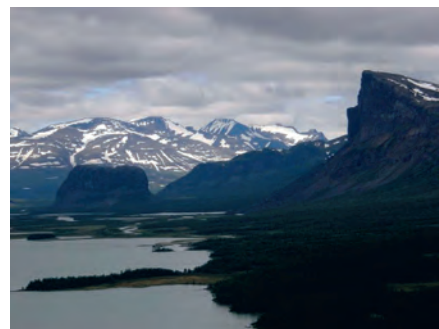


Nå – kavalkaden körde iland – alla samlade döda videokvistar till kaffeelden – sådana brinner som krut! Inga björkar – alltså ingen tändnåver

– men en tuss, fuktad under BCZ: s vingtanksdränering var god ersättning! Strax flammade bålet och kaffet kokade på nolltid. "Fram med muggarna!" Va – inte? Men rota i nödpackarna era för 1000:an! VA INTE det heller?!" Nå, det blev att dricka i skift, Kenneth hade en och jag tre så saken ordnade sej.... MEN...Hmmm!



Platsen är vidunderlig, vi var inramade av Skierfeklippans lodräta 700-metersstup i norr, det märkligt fyrkantiga berget Nammatj i väster och Tjahkkeli i söder.



Nationalparken Sarek är berömd för sina gigantiska älgar, rika förekomst av "de fyra stora", d v s björn, lo, järv och varg. Den konfekten fick vi dock inte del av – vi väsnades nog för mycket, men omgivningens storhet är fullt tillräcklig för att ge den besökande ett oförglömligt intryck.



På återvägen följde vi den välkända vandringsstigen Kungsleden ner till Kvikkjokk där Lapplandsflyg har sin bas. En helikopter höll just på att starta – vår färdledare Kenneth anropade och berättade att vi passerar, en hel kavalkad, på 1000 fot över backen, mot Årenjarka. Efter den konversationen frågade jag helikopter-föraren om han hade chefen, Bertil Johansson där nere för i så fall kunde han hälsa från mej att Bertil var välkommen till vår avslutningsmiddag kl 18.... Jo det skulle han hälsa! Väl åter vid Å-njarka upptäckte vi en gul helikopter som landat där – den visade sig vara en gammal Lapplandskändis, Lapplandsflygs helikopter nr 3!



Denna Bell-47:a var så väl underhållen att den såg helt fabriksny ut – trots att den var av 1959 års modell! Den flögs av sin ägare, QBE-representanten och bekantingen Stig Aggevall som torde ha ett flertal av oss som för-

säkringskunder. Stig blev entusiastisk när jag berättade om min hälsning till Bertil Johansson han ringde direkt och förstärkte invitationen. Bertil dök upp till middagen, kul, inte minst för Werner som jobbat som pilot hos B på den tiden det flögs med Cessna 206. W hade bara ljusa minnen från den tiden, Bertil hade varit toppenjuste som arbetsgivare.



Bertil Johansson och Werner Björnström.

Under middagen presenterade Stig A Bertil såsom varande den verkliga fjällflyglegendaren, han startade sin verksamhet i Luspebryggan redan 1950. Bertil har under åren utbildat mängder av fjällpiloter, både på flygplan som helikopter, för att inte tala om alla tekniker han lärt upp! Stig frågade om Bertil kunde berätta något från sin verksamhet och vi fick höra om See-

Bee-problem med vevaxlar – och om hur han också flög med en korrugerad, enmotorig Junker W-35:a. ”Den hade så skarpt V-bottnade flottörer att den perfekt skar hur stora vågor som helst vid landning, men att få den i luften vid bleke, med tunga fisklass, ja det var en helt annan sak... Tre Norsemanplan avlöste Junkern och efter dessa kom Cessnor, och nu har vi baser i Umeå, Kvikkjokk och Hemavan och flyger med 6 helikoptrar.” Junkern kan man hitta bland Arlandasamlingarna om man tar sig in.

Stig tog upp en annan synnerligen intressant sjöflygarfråga – att försäkra till ett vettigt pris. Vi vet ju alla att vanliga flygförsäkrare brukar dra åt sig öronen när det kommer vatten i närheten! Stig talade om att hans bolag, QBE, tagit upp ett samarbete med sjöflygare om säkerhetsregler – och att det sannolikt skulle löna sig att ta upp en diskussion med honom om man hade mer än 500 flygtimmar (varav minst 250 på flottörer) på sitt cert.

När middagen var tillända letade sig sällskapet ut i tallskogen, där fanns en jättekåta med dito flammande brasa i mitten samt en välförsedd bar. Här drogs åtskilliga rövarhistorier framemot småtimmarna innan det var dags att koja.

Plastkurs i Malmö

30:e maj hölls en fullteknad plastkurs i Malmö. Vi hade anmällda från Ystad i söder till Gävle i norr. Efter kurstillfället hade ca 15 glada EAA:re lärde sig grunderna i kompositarbeten. Glada miner och en väldigt



Per Hallin skär till väv.

positiv kursutvärdering visar att det var en uppskattad kurs. Mycket tack vare den erfarna läraren Lennart Persson. Han har förutom byggnation av en canard (Opus 3) ett helt arbetsliv i kompositbranschen bakom sig. Bland



Kursdeltagarna och instruktör.

ämnen som togs upp i teoretisk och praktisk form var olika hårdplaster, vävtyper och applikationstekniker.

Kursupplägget var nytt med en hel del självstudier redan innan man kom till själva kursen. Kursutvärderingen



Lennart Persson demonstrerar tillverkning av enkel och billig form.



Söndagsmorgonen tankades, ryggdunkades och hojtades "Vi ses igen!" - motorerna knallade igång och var och en drog åt sitt håll. Själv hade jag ca 1 timmes flygning i sydvästlig riktning innan jag kunde klättra över Ammarfjället och konstatera mina hemmafjäll där framme. Det var en enkel och snabb resa, men mr ALM och hans hustru Anna-Liisa dom flög mer el mindre nonstop via Åsele och Mora ända till någonstans söder om Kartrineholm – snacka om långflygning!

Andra helgen efter midsommar var det – vi ses!
Sten Lindgren



visade på att upplägget fungerade, så blir det fler kurser kommer samma upplägg att användas. Men en del lärdomar har vi fått om exakt vad som uppskattas och därför kan lägga lite mer tid på vissa moment som t ex vakumteknikerna som var oväntat uppskattade under kursen. Tydligt är också att en helg inte räcker till för att täcka ett så komplext område som kompositer, därför skulle vore det logiskt att komplettera denna grundläggande kurs med en avancerad/fortsättningskurs som hanterar nästa steg om man vill lära sig mer.

Om och hur vi går vidare rent praktiskt är inte klart, det beror väldigt mycket på behov och feedback framöver.

Matts Behrens (Kursledare)

Planket

Annonsering på Planket är gratis för medlemmar. Skicka annons till planket@hobby.se

Säljes



JODEL D113 SE-C18

Motor, O-200A med startmotor, 820 tim. 100 tim. 090506. korr.kont med godk.090506. Flp tot. 1990, Treblad, prop, Lv. t.o.m 2010-04-30. Radio. KY97A, ELT (ACK-01), PLB 403. Motorvärmare och skidor. Ingemar Adolfsson. Tel. 070-519 91 19.

CYLINDRAR

1 cylinder till O-360 Wide-deck, 200 tim. 1 cylinder till O-360 Wide-deck, 500 tim. Kjell Bystrom, 070-494 37 95

FLYGTIDNINGAR

årgång 1970-2007 av Pilot Briefing, SFF, EAA Nytt, Flygrevyn, insatta i pärmar. Ring efter 18.00 Bertil 036-66261 för avhämtning.

FLYGMOTOR ROTAX 912 UL

80 hp. Komplet! Hela installationen inklusive avgassystem, kylare, värmväxlare för oljekylning (finns dessutom en oanvänd oljekylare om man föredrar det), oljetank, Ny Warp Drive propeller. Samtliga motorinstrument. Monterat på en Dragnoffly. Motors gångtid är cirka 460 timmar. Loggbok finns. Pris alltihopa 50000 SEK. Finns i Karlskoga. Kontakta Dan Borgström 070-5237080 info@skyraider.se eller Kjell Westerberg 070-6934014 kjellwes@hotmail.com



CESSNA 172

I mycket gott skick. Ev. "Projekt" eller veteranbil kan ingå som dellikvid. Tel 040-49 62 70.

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

Avsändare:
EAA Sverige
Hägerstalund
164 74 KISTA



Flyin Eslöv 22 aug

Trots rekordregn på förra årets veteran-flyin i Eslöv, blev det succé med rekordstort deltagande. Det var 50 år sedan MFI-9 flög första gången och Malmö Flygindustri uppmärksammades bl a med bejublade föredrag av Ove Dahlén, provflygare på MFI, och Eric Von Rosen, SAS-kapten och son till kapten CG von Rosen, legendarisk pilot med stort engagemang i Afrika.

Den 22 augusti är det dags igen, Eslöv hälsar alla med intresse för veteran- och experimentflygplan välkomna. Då flertalet av de anmälda utländska flygplanen inte kunde komma pga vädret, är åter alla Europas flygande MFI:er inbjudna. Eric Von Rosen är på plats och kommer åter att till fantastiska bilder berätta om

de otroliga insatserna i Etiopien och Biafra.

På schemat är ankomst fredag e.m. för de flesta med grillfest på kvällen. Lördag morgon börjar med frukost för morgonpigga, sedan följer blandade aktiviteter under förmiddagen, bl a visar Brandförsvaret den senaste tekniken med en räddning ur demolerat fordon.

På eftermiddagen blir det flyguppvisningar och senare regionalt EAA-möte där bland annat regionsfrågan kommer att diskuteras. Kvällen avslutas med sedvanlig bankett. Söndag morgon serveras åter frukost innan besökarnas hemfärd.

Mer info hittar du på www.flyin.se.

Sten Svensson

South Swedish Vintage Fly-in 2009

21 - 23 august at Eslöv
Airport, ESME

Friday 21 Aug

12:00 - 21:00
19:00 -

Arrivals
Barbeque

Saturday 22 Aug

09:00 - 13:00

Arrivals

14:00 - 16:00

Airshow

16:00 - 17:00

EAA Meeting

17:00 - 19:00

Mixed activities

19:00 -

Banquet Dinner

Sunday 23 Aug

08:00 - 10:00

Breakfast

www.flyin.se
info@flyin.se

Arranged by South Swedish Vintage Fly-In in co-operation with



**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 förlätande flygegenskaper
- Ekonomisk att äga • Tillverkas i Tyskland
- Reservdelar finns i Sverige

Den bästa klubbkärran enligt expertis!

Elitech
Svensk och Norsk agent

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

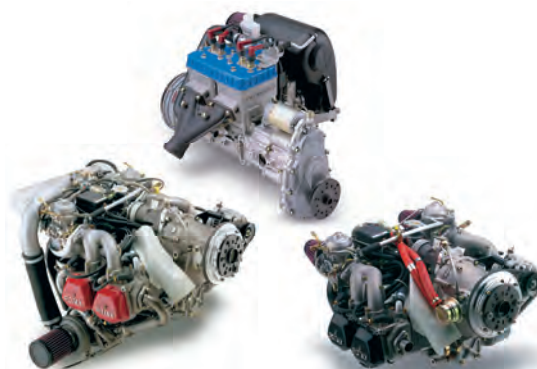
AUTHORIZED DISTRIBUTOR
ROTAX
AIRCRAFT ENGINES

LYCON
ENGINEERING AB

Motorer - Reservdelar - Tillbehör

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

Härkeberga 16
745 96 Enköping



Auktoriserad distributör för Rotax Aircraft Engines i Skandinavien och Baltikum