



Nr 4 oktober-november 2009 Årgång 42

EAA

nytt

Haveriet som blev en succé

En SportCruiser blir till

Veteranflygträff på Simmelsberga

**RV Fly-In på
Höganäs flygplats**

**Glastar Sportsman
äntligen i luften**



**Resa till RSA-
rallyt i Vichy**

Nya bestämmelser för amatörbyggda luftfartyg

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 92120, 120 08 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 medlemskap 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 med-

lemsavgift 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

Resa till RSA-rallyt i Vichy	4
RV Fly-In på Höganäs flygplats	7
Veteranflygträff	8
En SportCruiser blir till	11
Haveriet som blev en succé	12
Siljansnäs	13
A Glastar Sportsman is born	20
Planket	23

OMSLAGET

Den första flygande RV-10 i Europa.

På sid 7 kan du läsa mer om flygplanets besök och fly-in i Höganäs

Efterlysning ny redaktör

För cirka ett år sedan tog jag mig an tidningen. Detta främst för att stötta tidningen i det vaccum som kom i samband med Freddy Stenbom tragiska bortgång. Jag har med tiden utvidgat engagemanget i EAA, parallellt med att jag även på arbetsplanet fått ökad belastning. Av av dessa skäl måste jag avsäga mig uppdraget som redaktör. Vi behöver snarast hitta en ny redaktör eller en grupp av personer som kan ta hand om tidningen.

Arbetet består i huvudsak av att samla in material från medlemmar och andra källor till tidningen. Engagemang och intresse för vår verksamhet är det enda som behövs. Intresserade kan höra av sig till kansliet.

Sven Kindblom

Utformning av registreringar

Under ett samtal med Transportstyrelsen fick jag frågan om EAA utfärdat dispens för utformning av registreringar på vissa av våra flygplan. Transportstyrelsens representanter hade då noterat att somliga flygplan hade registreringar som avvek från kraven ställda i BCL M 1.3. Storlek, placering och typsnitt eller avsaknad av registrering under vinge. Dessa krav kommer från ICAO-rekommendationerna och är internationella. Dessa är antagna som lag i Sverige. EAA har inte rätt att utfärda dispenser. Dispens måste ansökas hos Transportstyrelsen. Dispens är endast giltig i Sverige. Åker du utomlands måste du ansöka om dispens i det landet eller länder du besöker. Avvikelsen måste vara noterad på flygtillståndet.

Skulle du önska ha registrering som inte uppfyller kravet måste du ansöka om detta till Transportstyrelsen via EAA. Skicka ett brev till EAA-kansliet så vidarebefordrar vi detta efter bifall. I brevet måste det beskrivas klart och tydligt om dina önsknings. Bild eller ritning över typsnitt och placering är att föredra. För dig som redan avviker gäller att du först tar ställning om hur du önskar ha det och sedan ansöker om dispens. Det kan vara enklare att uppfylla kravet. Kravet är att bokstäverna på sidan är 15 cm höga och 50 cm på vänstra vingens undersida. I BCL M 1.3.5.3 står: "Om luftfartygets utformning är sådan att det

inte finns möjlighet att uppfylla kravet beträffande ovan angiven minsta höjd, skall märkena göras så stora som det är praktiskt möjligt." Detta innebär inte att det är fritt fram med fantasin.

En snabb koll på bilderna på vår hemsida avslöjar att de flesta flygplanen uppfyller kraven. Jag har dock inte kunnat se vingarnas undersidor. En del använda bokstavstypsnitt avviker från var som krävs i BCL. Om vi jämför oss med de övriga flygplanen så håller vi en mycket fin standard. När ICAO bestämde typsnittet fanns inga datorer så **ARIAL NARROW BOLD** rekommenderas som mycket lika typsnitt. Det är lite värre med veteranflygplanen. De har ofta målningar som speglar historia och då passar inte en registrering in i bilden. Vi har gömt bokstäverna under stabilisatorn och ofta är de små (5 cm). En del har inget under vingarna eller så framträder de svagt mot bakgrunden. Klart är att avvikande registreringar eller avsaknad av sådan måste ha dispens inskrivet i flygtillståndet.

Jag kommer under hösten att ta upp detta med Transportstyrelsen och försöka få en likartad samsyn på problemet och ett bra förfarande i dispensfrågan. Känner du igen dig i detta problem så ring gärna till mig och ventiler problemet. Du hittar kraven i din bygghandbok eller på Transportstyrelsens hemsida.

TC Paul Pinato

Ordförandens krönika



Egentligen skulle man inte sitta inne och skriva en dag som denna. Somsommar dag med strålande väder. Jag fick mig i alla fall en liten flygtur på förmiddagen om än inte så lång men ändå. Flygplanet fungerar utmärkt med numera ny oljekylare, att byta kylare gick mycket smidigt, det som tog längst tid var att komma i gång med bytet.

Däremot ser det lite dystert ut för Barkarbys framtid, och därmed också vårt kansli på nuvarande plats. Vi fick för några dagar sedan domen angående fältets framtid och rätten gick på kommunens linje, dvs vi måste flytta snarast. Domen kommer att

överklagas, men troligen leder detta bara till några månaders förhållning. Vi arbetar naturligtvis redan på att lösa detta för kansliets del, var det hamnar är i nuläget osäkert. Men för alla som är baserade på Barkarby är det mycket problematiskt, och naturligtvis även för flygande besökare. Vi får se hur det går. Ett litet ljus i mörkret är att det finns lite hopp för ett av alternativen för att anlägga ett nytt fält.

När vi nu ändå är inne på den lite mörkare sidan av tillvaron måste jag be er om hjälp med tidningen. Det behövs både mer material och en eldsjäl som kan driva tidningen. Det finns i dag

några få som är ganska aktiva med att producera artiklar till tidningen. Några skriver mera sporadiskt, alla dessa bidrag är jag mycket tacksam för. Men vi behöver mer material från alla delar av landet. Ambitionen är att göra en bättre tidning och helst utöka den till 32 sidor. Finns det någon eller några som vill driva tidningen så hör er. Själv har jag stora svårigheter att hinna med och måste snarast hitta en ersättare.

Kort och lite dystert blev det men för att se det från den ljusa sidan, det har aldrig varit så nära till sommaren 2010 som nu.

Sven Kindblom

Nya bestämmelser för amatörbyggda luftfartyg på väg

Transportstyrelsen har beslutat att BCL-M 5.2 som omfattar amatörbyggnad av luftfartyg skall omarbetas. Avsikten är dels att harmonisera med övriga författningssamlingar, dels att anpassa myndighetskraven till att vara tydliga och lätta att förstå. Omarbetningen har skett i mycket nära samarbete med EAA Sverige.

Den planering som nu gäller är att ett förslag till ny BCL skall kunna skickas ut till berörda som remiss under hösten 2009 och att en fastställd utgåva skall kunna vara gällande någon gång under 2010.

De luftfartyg som kommer att omfattas av den nya BCL:en är amatörbyggnad av luftfartyg upp till 2300 kg samt istandsättning veteranflygplan upp till 5700 kg där det saknas gällande Typcertifikat. Den nya BCL:en kommer att vara något mera tydlig när det gäller kvalitetskrav, flygutprovning, krav på dokumentation, arkivering av dokumentation mm.

Transportstyrelsen vill här informera om tre förändringar i den nya BCL:en och framför allt betona att tyngdpunkten i den nya BCL:n är lagd på de myndighetskrav som skall gälla vid amatörbyggnad av luftfartyg samt istandsättande av äldre luftfartyg.

NY UPPSTÄLLNING

De nya BCL-M 5.2 kommer inte att heta

BCL-M 5.2 längre utan kommer att få ett helt annat namn, TSFS 2010:xxxxx, där TSFS står för Transportstyrelsens Författningssamling. Innehållet kommer att vara uppställd i paragrafer och skilja sig något från nuvarande BCL. Detta är ett krav som omfattar samtliga Transportstyrelsens nya författningssamlingar.

OMKLASSNING AV NORMALKLASSADE LUFTFARTYG

En av de förändringar som kommer att märkas är att det inte längre kommer att vara möjligt för normalklassade Annex II-flygplan med gällande Typcertifikat att kunna överföras och underhållas som ett amatörbyggt flygplan enligt BCL-M 5.2. Transportstyrelsens ambition har varit att ha en likartade regler som övriga luftfartsmyndigheter i Europa har sett på detta. Transportstyrelsens uppfattning är att normalklassade Annex II-luftfartyg skall följa tillverkarens underhållsunderlag och underhållas av behörig personal.

Transportstyrelsen har redan tagit beslut om att inte tillåta Annex II-luftfartyg som idag är normalklassade med gällande TC-ansvarig att överföras och underhållas enligt Amatörbyggbestämmelser BCL-M 5.2. Undantag är de svenska flygplanen Saab Safir och MFI 9 där Luftfartsstyrelsen tidigare beslutat om att dessa flygplan kan klas-

sas Experiment/Privat och underhållas enligt BCL-M 5.2, om ägaren så önskar.

EASA kommer inom kort att fastställa stora förändringar och framför allt lättnader vad gäller underhållskrav för lätta flygplan genom införande av ELA 1 och ELA 2 (se EASA hemsida). Detta gäller naturligtvis endast EASA luftfartyg men Transportstyrelsens avsikt är att det nationella regelverket som kommer att gälla för normalklassade Annex II-luftfartyg även ska omfattas av samma förenklingar som EASA:s nya krav kommer att medge.

TRANSPORTSTYRELSENS ANSVAR

En annan förändring i den nya BCL:en jämfört med nuvarande är att Transportstyrelsen kommer att anges som ansvarig för alla beslut och tillstånd. Detta beror på att en författningssamling inte kan peka ut en speciell organisation att vara ansvarig för myndighetsbeslut. De beslut som Transportstyrelsen bedömt att EAA kan besluta om kommer därför att regleras genom speciellt avtal mellan Transportstyrelsen och EAA Sweden. I stort kommer detta att innebära att EAA även i framtiden kommer att kunna ta samma beslut som tidigare.

*Gunnar Jarneryd
Transportstyrelsen*

Sommarens resa till RSA-rallyt i Vichy

Avresan från Barkarby blev på onsdagen den 8:e på grund av att dåligt väder skulle komma in på torsdagen från Nordsjön. Ska man åka långt och vara framme en viss tid så får man vara flexibel och åka i tid, det är hela hemligheten. Magdalena och Josef Toth flög med Glasair – XFK, Stefan Blom flög Jodel D113 –XDG och Hans Olav Larsson och under-tecknad flög WT-9 Dynamic –XYV.

Första delsträckan till Landskrona var i perfekt väder, inga regnskurar hade bildats, andra delsträckan till Porta Westfalica EDVY, beläget längs floden Weser (ca 90 km syd Bremen), flög vi i fint väder på cirka 1500 ft, men det hade bildats en rad lokala regnskurar med åska. Vi hade dock tur och i vår färdväg var det inga åskceller att runda. Efter landning när vi stod på parkeringsplatsen såg vi att en ful

CB hade kurs mot flygfältet, så det var bara att i all hast förankra planet i fästöglorna i marken och snabbt lägga på kapellen på de två planen. Josef hade flugit direkt till Koblenz.

Efter en god middag övernattade vi hos segelflygarna som har ett trevligt klubbhus med gästsängar på fältet. Torsdag förmiddag hade vi telefonkontakt med Josef som hade kollat väder och vi kollade radarbilden uppe i tornet m.a.p. skurarna på vår färdväg till nästa stopp i Thionville beläget i Frankrike mellan Luxemburg och Metz. När vi hade 8 minuter kvar till landning blev det regnskurar med lite halvlåga moln vi började fundera på att vända och landa på Trier en flygplats vi passerat 10 min tidigare men efter 4 min var vi förbi och det 1000 m långa gräsfältet låg framför oss i fint väder. Efter landning och tankning flög vi till Vichy där Josef och Magdalena redan anlänt och satt upp tältet vid flygplanet. Under fredag förmiddag anlände utställarna i en strid ström. Det var ett EFLEVA-möte där Kjell Franzén deltog.

Alla vi fem i flygplanen promenerade de 6 km in till den berömda staden där kolsyrat vatten kommer upp ur källorna. Vichyvatten lär vara det mest kopierade varunamnet. När vi senare på eftermiddagen återkom till flygplatsen hade det kommit cirka 200 flygplan. Totalt på lördagen var det som mest cirka 800 flygplan. Merparten av hembyggarna har under 125 Hp och är tvåsitsiga. Utställarnas demoflygplan var i många fall i popnitad al-plåt alternativt i komposit. Föregående år var 100 Hp Rotax 912 vanlig. Den nya trenden var att det i år erbjöds 120 Hp Jabiru 3300 6 cyl. luftkylda som ett billigare alternativ. På UL sidan erbjöds den 4 cyl. Jabiru på 85 Hp. En ny liten behändig dieselmotor saknade jag på flygträffen: 100 Hp Gemini motorn. Den var utställd både på Friedrichshafen och Oshkosh i år. Turboversionen ger 125 Hp och båda versionerna är under certifiering. Yttermått och vikten är låga. Se



Svensklägret med Kjell Franzén i mitten.



Utställarna med Hans Olav Larsson i förgrunden.

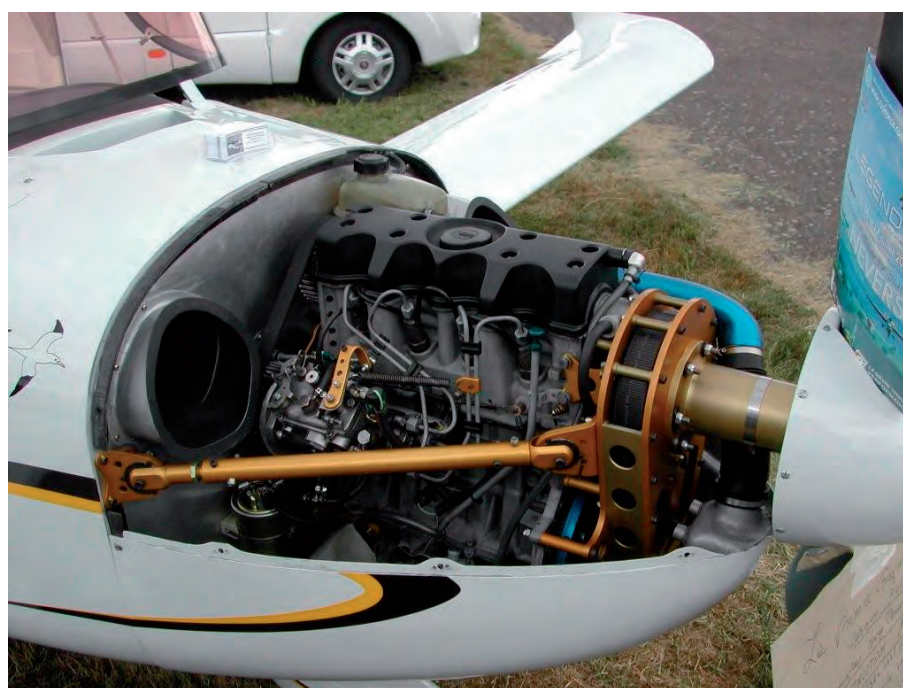
mera på www.ppdgemin.com. Beräknat pris är 18 500 \$. Produktion i England men priset i US-dollar. På söndag förmiddag fick jag mottaga pris för oss svenskar, då vi var var den största långväga gruppen som besökte Vichy. Tre flygplan som vart och ett flugit 1800 km. Det värmdes.

På söndagen besöktes met-office flitigt av alla piloter som skulle flyga norr – nordväst för ditåt var det lågtryck och fronter. Magdalena och Josef flög ned till Beziers vid Medelhavet för bad och sol, och vi flög till Konstanz vid Bodensjön där floden Rhen utgör utlopp. Måndag förmiddag flög Stefan hem till Sverige medan vi flög till Prievidza, LZPE, i Slovakien och tittade på fabriken där vår byggsats tillverkats. Fabriken, som heter Aerospool, har 110 anställda och reparerar, grundöverser segel- och motorsegelflygplan till cirka 30% men den stora delen är nytillverkning av WT-9 Dynamic som dels säljes som UL 450 kg alt. 475,5 kg med skärm dels som LSA till USA då med maxvikten 550 kg. Själv är jag lite förvånad att inte fler köper byggsatsen och tillverkar den i vanlig X-klass 550 kg. Försäkringen blir då plötsligt rimlig med EAA-försäkringen. Dynamicen är en perfekt resemaskin även med den lilla 81 Hp Rotax 912 för den har så låg ljud och vibrationsnivå. Det är som att sitta i en MD 80 mellan vingen och motorerna. Farten är 110 kt med en bränsleförbrukning av 15 l/h bilbensin. På fullgas 81 Hp gör den 124 kt. Med avdragen ekonomifart 97 kt tar den 10 l/h. Väljer Du 100 Hp eller 115 Hp 914 så går den fort men kan bli stötig i hård termik. Gul båge på fartmätaren startar vid 124 kt. Vi har inte ångrat valet 81 Hp-motorn. På grund av att motorn inte är trimmad så medger Rotax 72 Hp kontinuerlig effekt.

Fabriken tittade igenom -XYV noga, och några modifieringar på ventilation med defroster på rutan och extra bagagefack var de intresserade av. Prievidza var väl värt ett besök och nästa år, 2010, kommer segelflyg-VM att genomföras där. Gräsbanan är 1000 m lång och bred. All bogsering sker med Dynamic 100 Hp. Nu när



Designe Senge Pennec, tvåsitsig med 1,4 l, 53 hp dieselmotor. Totalt 67 l diesel ger cirka 10 timmar. Så här ser framtidens flygplan ut.



Standard 1,4-dieselmotor med snygg remväxel.

Slovakien är med i Schengen och har infört Euro är det så enkelt att flyga dit. Det är bara att fylla i färdplanen och gå till önskat flygfält till eller från Schengen-land. Det enda att tänka på är att gå ut eller in i landet via någon

av 5-ställiga rapportpunkterna och du får vanligen en egen transponderkod. Trafikledningarna i Slovakien och Tjeckien var alla mycket vänliga, hjälpsamma och pratade bra engelska. Resan hem gick via Hradec Kralove

(en f.d. rysk jaktflygbas med 2400 x 60 m lång asfaltbana), Stralsund (guppig gräsbanda), Bokeberg (jämn gräsbanda) och Kalmar. Det blev en trevlig resa på totalt nio dagar.

Staffan Ekström



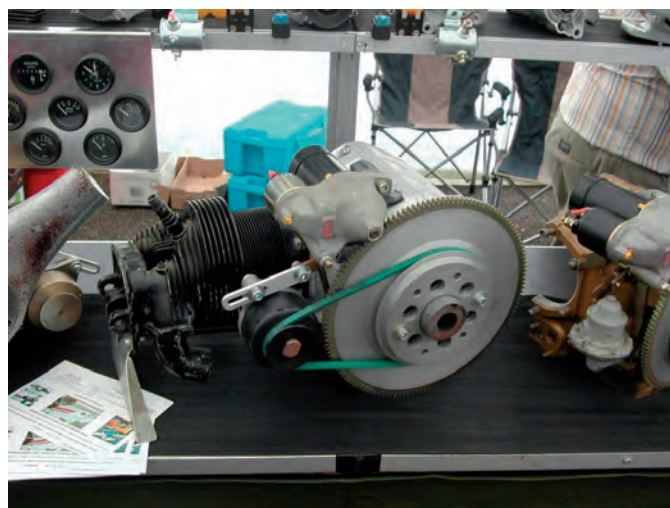
IBIS R-J 03 (Roger Janqua) med Jabiru 85 Hp. Max Startvikt 470 kg, cruise 110 kt, stall 52 kt.



Hembygge Tisot 160 Hp, 240 kt cruise, 100 kt stall.



Dynair visade många modeller.



AERO-Hydro generator och startmotor för Cont A65.



Zenair CH 601 i olika versioner i fina byggsatser. Se även www.sportcruiser.fr för en version med Jabira 6-cyl, 120 Hp med 22 l/h och 120 kt.



Ekonomiflygplanet i den lätta ensitsiga klassen var Avion Colomban MC 30 Luciole. Tomvikt 97 kg och max vikt 200 kg. Med motor Vanguard, 2-cylindrig, 4-takt, 25 Hp, 627 cc, 23 kg. Prestanda 170 kt, 63 stall och 6,1 l/h.

RV Fly-In på Höganäs flygplats

Helgen den 7-9 augusti arrangerades det 15:e RV-fly-innet på Höganäs Flygplats. I ett härligt augustiväder hade vi hoppats på kanske 45-50 RV Flygplan från Europa. Som vanligt var det låga moln över engelska kanalen som stoppade ett flertal engelska RV från att komma, av någon anledning uteblev också de tyska RV, kanske pga semester. Även de svenska RV uteblev till stor del, endast sju av de totalt 28 flygande svenska kom till fly-innet.

Vi hade besök av två italienska RV, en RV6 från Venedig och en RV7 från Rom, de flög hit på fem timmar. En belgisk RV7 kom för första gången,

ett fel på bränslepumpen avhjälpes enkelt på plats med hjälp av vår mekaniker Lennart Månsson som alltid upplåter sin verkstad och sig själv när det blir problem. En finsk RV8 med Subaru-motor samt en RV10, den fyrsitsiga RV kom från England. Ytterligare fem RV kom från England samt tre från Holland och tre från Danmark, totalt 30 RV, dessutom kom några byggare i andra maskiner.

Dessvärre inleddes fly-innet med en incident då en holländsk RV7A slog runt i landningen. Båda i besättningen klarade sig dock helt oskadda och reste efter en natt på sjukhus, för

observation, åter hem till Holland. Orsaken till den misslyckade landningen kan vi bara spekulera om men klart är att det är inget tekniskt fel på landställets konstruktion på RV6A, -7A, -8A, -9A endast en fråga om att rätt ansätta landings-moden.

På fredagskvällen bjöds det skånsk "Sillamacka" och lördagens BBQ innehöll de nu traditionella inslagen SOS, grillat samt kaffe med Spetstekaka. Söndagen bjöd på lika bra flygväder för de hemvändande så på eftermiddagen var det åter tomt på flygfältet.

Olle Bergqvist



Finsk RV8 med Subaru konverterad bilmotor.



Ett trettiotal RV besökte fly-innet. Foto (samtliga): Tommy Persson.



Även undertecknad hann med en flygning.



Holländsk ny RV7A.



Jörn Möller startar med sin RV8.



Den första flygande RV10 i Europa besökte oss.



Veteranflygträff på Simmelsberga gård

Även om parkeringen var stor kan det bli trångt med 40 flygplan på ett privat stråk.

Lördagen den 19 september hade vädergudarna placerat ett högttryck mitt över ESMJ på Simmelsberga gård en bit utanför Kågeröd. Detta var säkert för att dom visste att Skånes Veteranflygförening skulle ha sin årliga veteranflygträff denna dag.

Platsen som är bas för Miles Ge-

mini SE-AYM och lillcuben SE-BFK är väl lämpad med ett fint stråk, stor parkeringsplats, bränsle, obegränsat med campingutrymme samt Bed & Breakfast för dom som tycker det är för kallt och obekvämt att tälta

Redan tidigt på förmiddagen började flygplanen komma och bröderna

Christer och Björn Esbjörnsson med familjer tog emot med fika i hangaren. Vid 12-tiden serverade vår mästerkock Tomas Persson SVFF:s specialrätt pytt i panna med stekt ägg och det fanns även grillad korv som alternativ.

Plötsligt hörs ljudet av en jetmotor! Det var Pär Cederqvist som flög



En del av norra parkeringen.

förbi med Sk 28 Vampire till allas förtjusning. Nu började även våra vänner från KZ-klubben i Danmark att anlända, precis lagom till landningstävlingen som är ett måste på dom här träffarna. Vi var nu ca 40 plan på plattan.

Det tävlas om två priser: "Krasch-Kråkan" och "Studs-Jensen". Ingen vill egentligen vinna Krasch-Kråkan, eftersom vandringspriset består av en blå ovanligt ful träskulptur föreställande en fågel av okänd art. Studs-Jensen är en liten gubbe med vingar på ryggen, nästan lika ful den.

Men när tävlingen väl är i gång märks det att där är lite prestige i den i alla fall, man försöker verkligen att få till bra landningar. I år tog Mikael Carlson hem Krasch Kråkan och Povl Toft vann Studs Jensen. Rykten säger att Bengt Andersson som vunnit två år i rad inte fick ta hem Kråkan igen för

sin fru (jag vet inte om det är sant...).

På kvällen blev det hangarfest med ca 60 personer! Traditionenligt sedan många år skall det vara helstekt gris när det är fly-in på Simmelsberga och så även i år. Maten bestod av helstekt gris, örtmarinerad potatis, wokade grönsaker, sallader, bröd och goda såser.

Efter maten höll ordförande Per Hallin prisutdelning i landningstävlingen och därefter vidtog samkväm och vilda historier berättade till långt fram på småtimmarna. Jens Toft berättade bl a om gamla goda tider från Simmelsberga och att det finns mycket att berätta förstår man, med tanke på att Jens är 82 år och fortfarande aktivt flygande. Samt att han ägt 137 flygplan genom tiderna... Jens har skrivit en bok om sitt flygarliv, den är under tryckning nu och den blir säkert spännande att läsa.

Första priset i landningstävlingen "Krasch-Kråkan".



Störst på parkeringen, Stens T28.

Dom flesta av oss gick nu och lade sig, antingen i ett kallt tält eller i dom varma rummen på gårdens B&B för att vakna upp till en fin morgon med lite lätt dimma. Men solen lyste igenom utan problem och dimman försvann snart. Frukosten var redan framdukad i hangaren och folk kom lite efterhand som dom vaknade. Vädret var fint så vi flyttade ut på plattan intill några av gårdens fint renoverade gamla traktorer.

Det var med lite vemod jag packade ihop tältet och så småningom startade för att flyga hem.

Vi hade ju så trevligt! Jag ser fram mot avrostningen till våren och kanske det blir ett vinter-flyin innan dess om vädret vill!

Mats Johannesson



Mästerkocken Tomas grillade grisen hela dagen.



Ordförande Per Hallin förrättar prisutdelningen av landningstävlingen.



Björn Esbjörnsson, en av dem som såg till att alla fick frukost.



Det fanns även fina veterantraktorer att titta på.

En SportCruiser blir till

Första gången jag såg SportCruisern var i Friedrichshafen 2007. Jag fångades direkt av det sportiga utseendet. Provsatt den och kände att här kunde det vara härligt att sitta en stund, på väg mot något spännande resmål. Nu var man ju UL-pilot och vikterna passade inte klassen – men jag kunde ändå inte riktigt släppa tanken. Väl hemma fortsatte jag flyga min hembyggda Eurostar och tiden gick.

Ett och ett halvt år senare besökte jag Tjeckien för att leta instrument till mitt pågående RV7A-bygge. Passade då på att besöka fabriken där SportCruisern tillverkas. Det framkom då att det fanns en möjlighet att bli återförsäljare för Skandinavien och jag nappade på förslaget.

Tillbaka hemma i Sverige tog jag kontakt med EAA för att söka byggtillstånd för införsel i Sverige. Jakten på dokumentation började. Det mesta fanns att tillgå tack vare att SportCruisern redan flyger i länder som Storbritannien, Tyskland, Schweiz och USA. Efter granskning och godkännande av EAA beställde jag mitt 51% QB kit.

Några månader senare stod en lastbil utanför min bygglokal. RV7:an sattes då i vänteläge och jag packade ivrigt upp mitt nya flygplan. Som om

det inte var nog med sysselsättning var det även dags att uppgradera till PPL-cert så att jag så småningom kan flyga min RV7:a och SportCruiser. Tanken är ju att det i framtiden skall komma ett LPL-cert men för stunden ser det ut att dröja så jag valde PPL-alternativet.

Ingen tid att förspilla – dags att börja bygga. Efter upppackning, sortering och avstämning mot packsedlar var jag redo att börja bygga. De flesta verktygen fanns sedan tidigare, kompletterade dock med en tryckluftsdreven popnitare. För att följa tillverkarens rekommendationer konstruerades nitverktyget om något.

Upplägget är ganska enkelt och kräver inte alltför mycket förkunskap. Byggmanualen består av foton med textbeskrivning och är lätt att följa.

Plåtarna som skall nitas sitter redan på planet, fästa med provisoriska nitar. Detta är gjort för att underlätta produktion och frakt. Bygget börjar därför med demontering av dessa. När detta var gjort var det dags för inspektion och eldragning till strober, servo och annat matnyttigt. Även roderstänger görs och justeras in. När allt är på plats är det dags för återmontering vilket görs med clevos och popnitar (popnitar underlättar definitivt livet för en byggare).

Vingspetsar, cowling och hjulkåpor är grovgjutna i kolfiber och kräver inpassning, spackling och slipning.

Efter tvättning och slipning var det dags för lack. En spännande transport på biltrailer till lackverkstaden företogs med lyckad utgång. Inte utan att ett och annat ögonbryn höjdes utmed vägen!

Så var det då dags att montera antenner; com, ELT och transponder. Som tillval köpte jag också klädsel och delfärdig inredning – här finns det fortfarande en del kvar att göra.

Efter montering av motorn påbörjades eldragning och planering av instrumentbräda. I SportCruisern har jag bestämt mig för glaspaneler från TLElektronics, Integra EFIS och EMS. Som back-up kommer jag även att ha en analog fart- och höjdmätare.

Min tanke med SportCruisern är att kunna ge mig av på lite längre turer ut i Europa. Då uppstod frågan – Transponder med Mode S eller Mode C? Det lutar åt Mode S för större valmöjlighet.

Just nu känns det som att bygget snart är färdigt – förnuftet säger dock något annat.

Förhoppningen är att jag ska kunna tima PPL-cert med slutförande av bygge. Om allt går som planerat blir byggtiden ca 500 tim.

Vi ses i luften!

Niklas Bengtsson



FAKTA SPORTCRUISER

Vingspann	8,78 m
Längd	6,49 m
Vingarea	13,2 m ²
Vingbelastning	45,6 kg/m ²
Tomvikt	330 kg
Max startvikt	600 kg
Bränsle	2x57 liter (vingtankar)
Lastfaktor	+4/-2G
Motor	Rotax912ULS 100hk
Startsträcka (över 15m)	280 m
Stighastighet	1200 fpm
Stallfart med klaff	55 km (30 kts)
Cruise speed (75%)	201 km (109 kts)
VNE	243 km (132 kts)
Räckvidd (75% ej reserv)	1200 km (648 nm)
Max flygtid	6 tim



Monteringen skedde lördagen den 9/5.

Haveriet som blev en succé

Den 28/1 2008 fick vi i Gagnefs flygklubb ett haveri med vår motorseglare en SF 25 C. En genomsjunkning på finalen resulterade i att hjulet trycktes in och propellern slog i marken. Kroppen och vingarna klarade sig bra. Det visade sig att reparationen skulle ta lång tid så klubben köpte en ersättare från Skövde.



Så här såg det ut efter haveriet.

Åke Steen fick då en idé att genom EAA göra en ombyggnad av vår skadade SF 25 C. Tips om nytt tvåbent landningsställ, konstruerat av Sakka, fick han av Hans Olav Larsson och Leif Back vid besök på Barkarby. De hade tillverkat ett halvfabrikat som skulle kunna passa. Byte till en Rotaxmotor samt korta vingarna för att ge ökad tillsatsvikt var konceptet.

Flygklubbens styrelse tog del av Åkes funderingar och han fick klartecken att genomföra ombyggnaden. Åke kontaktade nu EAA och Segelflyget. Även här var man positiv till projektet och Åke fick klartecken att tillsammans med tre medbyggare och med Åke Stormats som kontrollant genomföra ombyggnaden.

Nu kunde själva bygget börja. Vingarna kortades med 30 cm och placerades i klubbstugan. Kroppen togs hem till Åkes garage.



Kroppen riktades och förstärktes för att passa det nya landningsstället.



En begagnad Rotax 912 med bra gångtid kvar inköptes. Här är den på plats.



Motorfundamentet fixades och en ombyggnad av motorkåporna gjordes. Det här ska bli motorkåpor.

Efter ett år med intensivt arbete var den nya EAA SF 25 C Exp/Rotax 912 TL klar för montering. Medbyggarna hade inte bidragit med mycket, men en annan klubbmedlem, Kjell Norberg, desto mer.

Redan dagen efter kom Staffan Ekström från EAA och godkände maskinen för flygutprovning. Tillståndet kom fredagen den 15/5. Nu kom medbyggarna och ville vara med. Alla var mycket intresserade av hur flygegenskaperna skulle vara.

Det blev en helt ny upplevelse. Den nya motorn gjorde att startsträckan blev kort och stiget bra. Det går lätt att få bra fart och när maskinen dessutom går tyst är det lätt att nå upp i överfart. Här får man vara på sin vakt. De kortare vingarna medför en härlig roderharmonik.

Flygning med avslagen motor visade att glideegenskaperna var mycket bra, vilket beror på ny nosprofil och kortare vingar. Det nya landningsstället gör att markkörningen på gräsfältet känns mindre stötig eftersom stället ger viss fjädring. Start och landning blir lättare med tvåbensstället. Skivbromsarna är mycket effektiva så man får vara försiktig vid landning på asfaltbana. En för häftig inbromsning kan medföra att flygplanet står på nosen.

Ombyggnaden visade sig bli en verklig succé. Efter en tids flygutprovning skrev vi en flyghandbok som godkändes. Nu återstod bara att få luftvärdighetsbevis, vilket vi fick 10/9 2009. Ombyggnaden var klar.

Vi i Gagnefs Flygklubb vill tacka Åke Steen för ett enormt arbete. Det är säkert många som får lysande idéer, men det är få som genomför det när man inser hur stort arbete som krävs. Har ni vägarna förbi Gagnef så kom gärna och ta en provtur.

Fler bilder kan ni se på <http://www.goranroth.se/flygklubb/ucobilder/>

*Gagnefs Flygklubb
genom Göran Roth*



Text & bild: Sten Lindgren

Siljansnäs – kräftstjärtar för 20:e gången!

För mig blev det den tionde – och den första med bil. Det var heller inte helt fel, hustrun och jag frapperades av dessa fantastiska tallskogar mellan Östersund, Edsbyn och Falun. Vi är ju hemmahörande bland spiralbjörkar, barrträd är sällsynta bland Tärnafjällen! Hustrun och hunden kvarlämnades hos äldsta dotters familj i Falun – själv fortsatte jag via Clas Ohlson i Insjön till Siljansnäs.

På vägvsnittet Leksand - Siljansnäs kunde man dessutom njuta av den vidunderligt fina "Dala-timmerbyggar-kulturen" (jag föreslår härmed att arrangörsklubben till nästa år föreslår någon lokal bussåkare att göra en Clas Ohlson-shoppingresa några timmar)

INVIGNING & VETERANER

På fredagskvällen grillar man sin egen middag och denna kväll var det även två evenemang till; invigning av Siljans Air Park, "flygbyn" även kallad, och dessutom en "Veteran-Åkdons-picknick" på fältkanten.

Airparks-initiativtagaren Calle Rönn inledningstalade, sedan övertog mikrofonen av samfällighetens ordförande, Johan Hammarström,

som berättade och visade att nu var det ordning på torpet, med asfalterade taxibanor med mera.

Leksands kommunalråd, Ulrika Liljeberg, kom tillflugen av Ingmar Lind i Siljansnäsklubbens Dynamic. De stannade framför det blågula bandet som skulle klippas och flygplanet fick fungera som talarstod. Ulrika talade inspirerat om att detta projekt förhoppningsvis skulle verka smittsamt inom kommunen och ge inspiration, mod och motivation att se stort och att "tänka outside the box..."

Ulrika nämnde också att flygbyn var den första i Skandinavien och att den kommit längst av alla i hela Europa. Innevånarna i flygbyn kommer från hela elva olika länder – i luften finns tydligen inga gränser!

– Att tänka nytt och att tänka stort är avgörande för en bygds överlevnad. Att vara med i alla spännande projekt är inte möjligt med skattepengar, men Ulrika lovade att vara med som en aktiv part med snabba och kompetenta beslut och korrekt myndighetsutövning.

Ulrikas tal avslutades med ett tack till alla bybor som ställt upp

för att genomföra detta och hälsade alla, världen runt, att komma hit och bosätta sig. Efter detta förklarade hon Siljan Air Park invigd och satte sig ner i talarstoden varvid Ingmar startade upp motorn och propellerklippte det blågula bandet.

I och med att taxibanepassagen nu var fri rullade en kavalkad av plan fram genom invigningspubliken.

Som avlägsen glesbygdsbo kan man ju inte alla flygares familjeförhållanden, när jag presenterades för Johan Hammarström frågade jag om han var son till "Beech-Bonanza-Hammarström" från Barkarby, han som brukade flyga högt?

– Ja, det är min pappa, och jag har allt hört historien om hur du på hans QNH-begäran (på radio) i Hemavan svarade att "här brukar vi titta ut genom fönstret för att kolla var jordklotet är", svarade Johan.

Nå, efter invigningsformaliteter bjöds det på förfriskningar i "Christers hangar" – AirParkCider – dagen till ära. Utanför hangaren stod Christers LanceAir SE-XXX parkerad – den enda fyrsitsiga i Sverige. Detta exemplar har sannolikt lite bekymmer med



Lasse Looping väntar vid grillen.

fartgränserna då den påstods marscha bortåt 600 knutar!

Under invigningen hade ”veteran-åkdonen” samlats, en snabbaddering gav ca 75 – 80 stycken. Kan inte kommentera dem alla, men några bilder på utsökt välpolerade exemplar får representera dem alla!

MÖTE MED VETERAN

På träffar möter man alltid intressanta människor, som till exempel flygvapenveteranen Kjell Ahlberg som visade sig vara en genuin västerbottnings och vi hade ett flertal gemensamma bekanta!

Kjell berättade bland annat om upplevelser från förarsitsen på Saab:s tvåmotoriga krigsflygplan S 18, som hade en inbyggd ondska i sig samt om sina erfarenheter från förarstolen i både Spitfire och Mustang. Flygplan som bägge var underbara att flyga, enligt Kjell.

Nu var han i Siljansnäs som Biltema-flygs ”reklamagent” och sålde dessutom egenförfattade böcker om Spitfiren och Mustangen.

Apropå böcker, självklart hade mr Bandell uppackning i Klubbhangaren!



Calle Rönn inledningspratar.



Kommunalrådet Ulrika Liljeberg och Johan Hammarström.

FLYINLÖRDAG

På lördagsmorgonen började dagen i Siljansnäs med en rejäl regnskur som dock drog bort under frukosten i klubbhuset och därefter fortsatte dagen med kanonväder.

På parkeringen kunde man se en mängd olika flygetyg, tunga, snabba, en- respektive två-motoriga, vanliga normalklassade som Cessnor och Cherokee, Ultralätta och blandade hembyggen av plast, trä, plåt, rör och duk.

Bland de tunga vill jag speciellt visa upp Dick Rutans Defiant, en sk ”skjut- och blås” som kom från Norge. Denna kärra har en motor fram och en bak och sidorodret sitter under nosen. Rutan har alltid haft egna konstruktionsideer! Det dök upp två stycken Rutankonstruktioner till i Siljansnäs och en Vari-Eeze också (flygplanet med deltavingar med motor bak och en liten sk canard-vinge fram), det senare planet pinnar iväg med bortåt 300 knutar trots att de som regel bara har drygt 100 hkr.

Att de ”Ultra-lätta” är i numerär tillväxt kunde konstateras, hela sex plast-Dynamicar stod på rad! Här sågs även andra av plast som tex en CT2K och Ikarus.



Lancairen SE-XXX utanför Christers hangar.



Ett exempel av många välpolerade veteranbilar, A-Ford från 1931.

Det fanns även plåt-UL:ar också, som en gammal bekant från förra året, den kantiga ZenAir 701:an från Skavsta och dess ”franska kopia”, den leksandägda G1 Gelinotte med jättestora slots längs hela vingen. Den hade enligt skylt start respektive landningssträcka på 30-50 meter (även det ganska lika 701:ans prestanda).

MERA PLAST

Brazilientillverkade SeaMax, en hjulförsedd liten flygbåt med motorn på taket som säljs av firma ”Fly4fun”. Dessa hade också en ny, strömlinjeformad gyrokopter med helt täckt kabin, Calidus 09 hette denna. Elegant var den, men, det lär gå åt mera energi för att flyga med roterande vingar än med fix-ving – inte torde vi få uppleva billigare soppa med tiden, eller?

Vår förre EAA-ordförande Kjell Franzén kom till Siljansnäs med Norrköpings Veteranflygklubbs blå DeHavilland 87B, en fin dubbeldäckare från 30-talet. Kjell tänkte sig en liten sväng under lördagen men råkade ut för motorstopp i starten, landade snyggt på banan igen, helskinnad och med maskinen helt intakt.

Kjell berättade att det nog var minst + 50° C i kabinen när han klev på!



Kjell Ahlberg.



Rutan Defiant.



"Pappas kärra".



Gyrokopern Calidus 09.



"Sidorodret fram!"



Fly Baby.

Denna kärra har soppan i kroppstank och pumpar upp bränslet därifrån till förgasaren. Om stoppet berodde på ånglås eller pumpbekymmer torde kommande skruvande ge besked om.

På tal om DeH-maskiner. Chipmunken SE-FOO, tidigare kallad "Oljiga Olle" presenterades med skylten "PAPPAS KÄRRA" på nosen. Pappan var Henry Paulsson från Vallentuna som glatt meddelade.

– Visst är hon vacker, jag har döpt om henne till LADYN. Gipsymotorn (145 hkr) är renoverad och drar numera knappt 3 dl olja i timmen, inget är oljigt här inte!

En annan fin och välhållen veteran i originalskick visade Mikael Svensson från Stockholm upp, den Sorundabaserade Piper Colten från 1961.

Icke vanligt förekommande är en maskin kallad Fly Baby - verkligen en veteran den med. Första flygturen gjorde detta exemplar från Sundbro den 7/5 1975 och den är "the one and only" i Sverige. Flygplanet är byggt av ägaren Jan Eriksson, Östervåla, från scratch av Sitka-spruce, Alla metalldelar gjorde han också själv. Ritningarna rekvirerades från USA, och kostade då \$15, flygplanet har en Cont. C 85 som motor.



Den blå De Havilland 87 B.



G1 Gelinotte.



Piper Colt.



Jättelånga slots på G1:an.



Murphy Renegade.



Evans Volksplane.



Pinato under fallskärmstältet.



Austern ELG

Strax intill Fly Babyn stod en liten röd dubbeldäckare, en Murphys Renegade Spirit. Ägaren mr Bohlin från Allingsås berättade att:

– Nej då, den har inte stjärnmotor, det bara ser ut så och fortsatte att berättat att den också var aerobatisk.

Jag kunde tala om för honom att jag sett en Renegade över Barkarby göra looping, runt sin egen medelpunkt – ingen diameter på öglan alls!

Visst bör man kunna komma i luften om man investerar nån miljon eller så – men det finns verkligen undantag! Ett bra exempel här hade Jan-Olov Andersson från Bollnäs som snickrat ihop, sin EVANs VolksPlane själv. Ett flygplans som både flög både charmant och billigt med bara en 1600 cc VW-rova i nosen! (Den som vill bygga – och ha med tjejen också, ska skaffa papper på Evans V-plane 2, den är tvärsitsig side- by-side!).

ORDFÖRANDE INFORMERAR

EAA avhöll ett informationsmöte under den uppspända fallskärmen utanför klubbhuset. Paul Pinato framhöll hur viktigt det är att man verkligen



Kenneth Hoflin



70 % Mustang

skriver in på de gula sidorna i fartygsjournalen allt man gör med sin kärra. Han hade sett en 18 år gammal maskin som hade de gula sidorna totalt orörda. När han frågade ägaren om hur detta kunde komma sej så fick han svaret:

– Står det en massa där försämrar ju det eventuellt saluvärdet om man vill sälja!” (Vem fan vill köpa en kärra som det inte bytts olja på under 18 år eller varit med om en enda 100-timmar? är undertecknads fundering)

GÖR DIN RÖST HÖRD

Kjell Franzén som ”bevakar” det som händer i EU och Bryssel, berättade om att det verkligen gäller för oss alla att vara med och protestera när det hoppar grodor ur de där nere...

Ett exempel på regelförslag är att mörker skall anses råda efter 30 minuter efter det att solen försvunnit under horisonten. Kjell berättade att EAA hade protesterat, eftersom det i sydligare delar av norra Sverige råder fullt dagsljus dygnet runt även om solen är borta åtskilliga timmar i juni och juli.

Vi måste dock vara med allihop

och protestera eftersom det är antalet protester som gör verkan. En protest från en organisation, oavsett hur stor organisation, är ändå bara en protest!

En uppmaning till Kjell är att om du bevakar och slår larm till oss medlemmar när det ska säjas ifrån så tror jag att vi är ganska många som kommer att hjälpa till! Frågan är hur vi når? Här kan KSAK vara till hjälp. De använder sig framgångsrikt av gruppmail med medlemmarnas e-postadresser. Rolf Björkman skickar föredömligt av och till e-mail-news om intressanta föredrag, händelser och haverier till alla oss som är direktanslutna medlemmar, utomordentligt!

För att göra det ännu lättare för de medlemmar som inte behärskar engelska kan e-posten gå ut med förslag till färdigskrivna formulering som vi medlemmar bara kan skicka vidare till angiven protestadress.

HEMBYGGE & SJÖFLYG

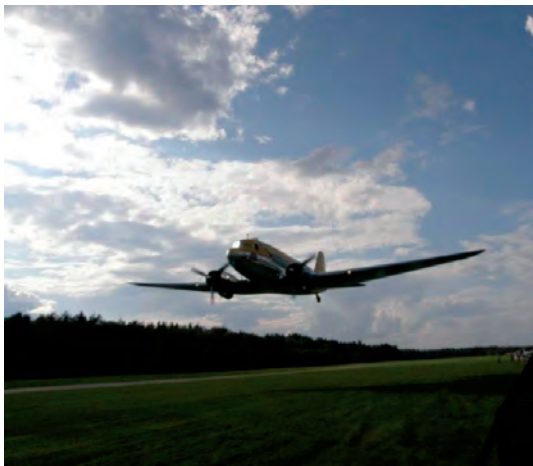
Sjöflygarna var i år lätta att räkna, nere vid campingen sågs bara tre maskiner. Självklart var paret Alms gula Kitfox SE-VAD där och samsades gott med Austern ELG. Austern låg i vassen med sina jättekorvar till ”pump-i-Lotus-tofflor” (normala flottörer brukar man av och till vara tvungen att pumpa ur – tvärt om med Full-Lotusar).

Den tredje sjökärran på plats flögs av Mora-airports t.l. Björn Edgren, en Cessna 180, ”Kryss-Niklas” kallad.

På lördagseftermiddagen anlände från Östersund ÅRETS HEMBYGGE NR 1 – en helt autentisk P 51 Mustang! Byggaren och piloten heter Kenneth Hoflin, och han är hemmahörande i Tandsbyn, en by med mångaåriga flygplansbyggartraditioner! I Tandsbyn byggdes och flög den enda gengasdrivna flygmaskin jag hört talas om, redan för ca 65 år sedan. Det var Hugo Eriksson som stod för den bedriften och han var också en av nyckelfigurerna vid starten av vår förening.

Åter till Mustangen, jag intervjuade Kenneth som berättade mer om bygget.

– Jo, jag köpte ritningar från Canada, de var nerminskade till 70 % av originalets storlek och det blev när



DC 3 – stället inne!



Kapten Åke Jansson.



Årets Biggles, Kjell Franzén.



Middagsinteriör



Tidigt på fredagseftermiddagen letade vännen Toffe rätt på mig och sa: "Jag vill bara tala om för dig – innan du börjar bråka – att när jag ställde ut Tore Guths Luscombe Silvaire så knöt jag fast den, rejält!" Men på söndagsmorgonen, av 75 parkerade kärror, var övervägande antalet oförankrade! År somliga totalt ansvarslösa eller har ni inte råd med jordskruv och repstump – stanna i så fall hemma!

det gäller måtten; längd 7.0 meter och spännvidden 7,6 meter. Tomvikten är 730 kg. Motorn köpte jag sprillans ny, det är en Chevrolet Corvette V-8:a som heter LS 1 och ger ca 300 hkr. Ekonomisk marschfart är på 140 kts, max marschfart 170-180 och max (vne) 224 knop. Det har blivit åtskilliga stunder vid svarv och fräs, de enda grejor jag i stort har köpt färdiga var motorn med tillhörande kedjeväxel, huven, instrumenten, radion och däcken. Mustangen är byggd huvudsakligen av jämtländsk gran, klädd med björkplywood, seconite och epoxy.

När jag frågade hur lång tid bygget tog svarade Kenneth.

– Jag började för sju år sedan, och det har blivit i snitt 800-1000 timmar årligen sedan dess. Du förstår att man upptäcker av och till att det blivit fel eller mindre bra, då är det bara att börja om igen."

Nu flyger skönheten i alla fall, den har nu varit under flygande utprovning i närmare 60 timmar. Kärran är döpt efter hustru Marielle som har hjälpt till åtskilligt för att förverkliga

denna skapelse, om inte annat så med tålamod och förståelse.

FESTSUGNA I DC 3

Strax före middagsdags dundrade det till ordentligt, dubbla Pratt&Whitney mullrar gott! Det var Åke Jansson som kom med sin 9Q-registrerade DC 3:a fullastad med flygentusiaster, i akt och mening att äta lax, kräftor och vara med i gänget.

Flyggänget kom från den mera kommersiella "Flygfesten" i närbelägna Dala-Järna, med uppvisningar bl a av konstflygningsteam, Tunnan och Lansen, Spitfire och Mustang. Det snackades om publikrekord, bortåt 20 000 deltagare på lördagen, men det var inte illa hos oss heller där hela 135 flygplan besökte Siljansnäs!

Gunilla Stormats, köksansvarig, (och maka till "Follow Me-basen" och vice ordförande i arrangörsklubben Åke Stormats) berättade att det var bortåt 240 som var med på middagen.

Det jättelika partytältet rymde inte alla, ett haldussin bord stod under stjärnorna.

Tyvärr hade ett flertal norska gäster

redan flugit hem, www.yr.no hade lovat verkligt dåligt söndagsväder västerut.

Toffes syster, Ingrid Tolförs-Andersson, gift och bosatt i USA, hade som vanligt kommit hem för att smakfullt dekorera borden med rönnkvistar. Vackert!

Siljanslaxen var som vanligt helt "outstanding," traditionsenligt följd av de där röda insekterna och stämningen var på topp.

Under middagen ropade Toffe upp Kjell Franzén och utnämnde honom till årets Biggles med motiveringen att han var så bra på att landa.

På söndagsmorgonen var det fortfarande vackert väder och vi började lite till mans packa ihop för hemfärd. Denna gång tog det ovanligt lång tid, effektiv körtid via Falun, Edsbyn osv blev 12 timmar, men så var det också 92 mil. Även om Cuben går långsamt har det nog sina fördelar med fågelvägen.

Tack alla för en fin helg – med förhoppningar om att åter få se er alla, om inte förr så på samma plats igen, nästa år!



A GLASTAR SPORTSMAN 2+2 IS BORN...

Tredje delen av fyra

Efter en spännande byggtid och lyckad första taxi, stod nu alltså planet i Arlington, och väntade på nästa steg i slutförandet: lackeringen och frakten till Sverige.

Under hela byggtiden var dagarna späckade med arbete, men sena kvällar satt jag framför datorn och surfade runt på andra Glastarbyggares hemsidor. Även många företag som erbjuder

flygplansdesign och så kallade professionella "paint schemes" var behjälpliga med att hitta färg- och även hela designvalet. Via mailgång med min fru som nu var tillbaka i Sverige och en trevlig och duktig designer som heter Nate och bor i en by i Nebraska, jobbade vi fram den slutliga designen. Men det tog ett 30-tal vändor innan vi närmade oss slutresultatet...

Under "färgresan" var jag även runt och tittade på lackeringsfirmor som skulle kunna åta sig jobbet att lackera flygmaskinen. Valet föll på en firma som ville komma åt Glastars kunder som kört TWTT-programmet och erbjöd därför de tre första kunderna en bra rabatt. Jag flög över dit en sen eftermiddag och tittade på deras hallar och jag kan säga att det var minst sagt



Olika förslag på målning. Schemat längst ner till vänster är det slutliga.



Containeröppningen.



En lycklig ägare.



Huvudstall och noshjulstall monteras.



Stabben monterat.

överväldigande: Två lackeringbåsar som var och en rymde en Citation Jet, med all belysning man kunde önska och en speciell avluftning för dammfrihet. Eftersom kvaliteten jag såg var helt perfekt och prislappen låg på hälften jämfört med vad en lackering skulle kosta i Europa så var valet enkelt.

Tillbaka i Arlington plockade vi ner stabben, vingarna, alla roder osv och lastade allt i en lastbil för frakt till lackeringen. Och där slutade min resa i Amerika. Jag var tvungen att återvända till Sverige för att jobba och kunde bara delta på elektroniska vägar via mejl och telefon i fortsättningen. Lackeringsfirman var lika bra som jag hoppats på men höll tyvärr inte tidsramen vi hade kommit överens om, så att det tog fram till juli månad innan maskinen blev klar. Glasair Aviations operationsmanager Scott Taylor, var hela tiden mina ögon, öron och speciellt fingrar på plats. Han höll mig uppdaterad och såg även till att vissa smärre fel (rinningar, damminslutningar och för tunna klarlackskikt) åtgärdades. Så resultatet blev väldigt bra.

Grabbarna på Glasair Aviation beställde sedan en 40 fots container som skönheten skulle skeppas i. Flygplanskroppen ställdes på låga transportben i sporrhjulskonfiguration och skruvades och spändes fast i containern. Även alla andra delar (vingar, roder m.m.) hade packats i transportlådor så att de skulle överleva transporten.

Containern skeppades från Arlington till Seattle via lastbil och sedan vidare med ett containerfartyg. Via internet kunde man följa ruten skeppet tog, så fredagsnötet för frugan och mig blev att logga in och följa "pärlan" som en liten prick i t.ex. Panamakanalen, Amsterdam, Bremen och slutligen Köpenhamn. Där mötte jag upp containern, för att tulla in och lasta över på lastbil. Resan gick till Malmö där det byttes till tågtransport upp till Stockholm. Efter vad som kändes som en evighet, stod containern slutligen på Barkis utanför hangaren. Tre månader sen – men äntligen hemma!!!

Precis varenda pinal i containern var (nästan för) perfekt förpackad. Det tog mig och min far en hel dag att få

ut allt och ordna upp i hangaren. Man kanske kan gissa vilken glädje det var att äntligen få hem leksaken som nu skulle byggas klart.

Jag tillbringade nästan nio dagar i streck i hangaren med den nya "familjemedlemmen". Min fru var måttligt imponerad över det men jag kom på den ultimata kompensationen: Kärran skulle bli uppkallad efter henne. Efter ett par turer fram och tillbaka med Luftfartsverket (tack Christer) stod det klart att registreringsbeteckningen SEXYJ var möjligt att få. För oss flygare är det naturligtvis bara Yngve Johan men eftersom jag hemma sålde in det som SEXY J och frugan heter Jeanette, så köpte jag mig ett stort mått av förståelse för att kunna spendera massor med mer tid med min nya ögonsten (man får inte vara dum). Efteråt har vi fått många reaktioner på namnet – särskilt amerikanarna tycker att det är "hilarious" och frågar ofta hur i hela friden vi kunnat få ta det namnet...

Inom ganska exakt en månad skedde nu förvandlingen från en lackerad byggsats till ett flygvärdigt



Vingarnar förbereds för montage.



Vänster vinge kommer på plats.



Båda vingarna samt roder och klaff monterade och riggade.



Även "skorna" finns på plats.



Registreringsbetäckningen äntligen komplett.



SE-XYJ inför första taxitesterna.

flygplan. Montaget av huvud- och nosställ gick väldigt fort och enkelt då transportstöttorna fungerade utmärkt att lyfta maskinen i. Stabben riggades och vingarna förbereddes för montage. Registreringsbetäckningen klistrades på och så var det dags att montera vingarna. Tre man och två timmar senare satt de på plats. Att riggningen tog två dagar för att jag hade glömt att märka alla linor är en annan femma. Det tog i alla fall två veckor att få ihop alla delar. Sen tog det två veckor att fintrimma och få bygget godkänt av både min kontrollant och EAA:s besiktningsman. Utan besiktningsmannens pedantiska "där är det fler kablar som inte har buntband var 10:e

centimeter" och diverse andra tips och kommentarer så hade maskinen nog inte känts så trygg som den gör idag. Stort tack till både Lennart och Bengt! Jag kan fortsätta i timmar om allt det lilla fintrimmet: dekalering, kompass som devierades, nödträningsprogrammet jag flög med en PA-28, taxitester av Sexy J osv. Men det intresserar nog inte alla och därför hoppar jag fram till den 27:e november 2008: resultatet av all nerlagd tid blev såpass bra att jag fick mitt flygutprovningstillstånd från Anders Ö efter att allt pappersarbete var avklarat. Redan dagen därpå var vädret stabilt och efter en provtur med en annan maskin för att känna på lufthavet så var det dags för

jungfruturen. Jag ställde upp på tjugofyran på Barkis, drog långsamt upp till fullgas och inom 10 sekunder nådde vi lättningsskär och maskinen lyfte bara snällt av sig själv efter mindre än 300 m – men det krävdes väldigt mycket "höger doja" för att hålla kursen. Så efter att ha nått medvinden, varvtalet på 2000 och ett fortsatt behov av väldigt mycket höger sidoroder bestämde jag mig för att landa direkt igen, vilket också gick som smort. Två, tre vändor med plattängan på rodrets trimplåt och maskinen låg rätt på vingarna. Men nu är jag inne på flygutprovningen och det sista kapitlet. Och det skriver jag mer om när allt är klart.

Andreas Hindenburg

Medlemmars nybyggen och modifieringar

Text & bild: Staffan Ekström



Ny ägare av Denney Kitfox III, SE-YTU, Mikael Borgiel i Vingåker, har utfört bygge och installation av nya flottörer. Mikael står till höger och till vänster står Pekka Alm från närbelägna Högsjö som har en egen Kitfox på flottörer. Det är bra med kunniga grannar. Kontrollant till flottörbygget var Göran Karlsson i Kolsva.



Besiktning i Luleå Kallax 17 juni 2009 av en i Sverige ovanlig Piper PA-14 Family Cruiser (4-sitsig cub). Flygplanet erhöll restaureringstillstånd med Christer Liljenstrand som lycklig byggare. Till höger på bilden står kontrollanten Sune Lestander. Flygplanet är mycket fint restaurerat och det går inte att se att planet har en gångtid på 4410 timmar och är tillverkad 1949.

Till vänster: Kenneth Hagesten flög upp från Boden med sin fina Rams S6-S till Jukkasjärvi för femårsbesiktning. Fantastiskt fin och välbehållen efter tio års sjöflygande, 910 timmar och 1299 landningar.



Besiktning på Skå Edeby av Single-Wing Laser 230, den 21 april 2009. Vid importgranskningen utförd av Sakari Havbrandt visade sig två större anmärkningar. Dels saknades kapoteringsskydd och dels var kroppens förmåga att ta upp genomgående last till följs av s.k. framkantssug till synes otillräckligt. Ny extra stålrör av 4130 3/4" x 0,035 fick svetsas in i kroppen för att förstärka bakre vingfästningarna. Utöver tekniska granskaren Sakari Havbrandt och kontrollanten Stefan Sandberg var de nya, glada ägarna Joakim Grepe och Patrik Sjöberg med i hangaren.



SE-UCO EAA SF 25C Exp/Rotax 912 TL. Från vänster till höger: Hans Olov Larsson, Stor-Mats, Åke Steen, Mats Nordling och Göran Roth. Notera det eleganta tvåbens-glasfiberstället som är tillverkad i tre exemplar. Motorn är en 81 Hp Rotax 912 UL2 och installationen är utförd lika som på Åke Steens egna Jodel D18.

Modifisering av Grob 109 SE-UDN



Ny 120 Hp-motor, typ Jabira 3300 A, 6-cylindrig. Nytt konstruerat motorfundament och cowlings. Installation av ny propeller (ställbar på backen), Sensenich kolfiberblad. Till vänster Bengt Aronsson och till höger Bengt Göök.



Bogserlinan går ut bakom sporrhjulet genom kolfiberröret. Nätt, fin konstruktion – ingen extra vikt önskas akteröver.



Linvinnschen för bogserlinan drivs av en Hitachi bormaskin som sitter monterad bakom föraren. Bogserlinan är en rund Dyneema-lina, 5-6 mm.



Inför första provflygningen av en omdöpt EAA Grob 109A, SE-UDN, en liten stund efter besiktningen. Bengt Aronsson genomförde en 10 min lång flygning runt fältets närhet på säker höjd. Allt fungerade utmärkt men två cylindrar var lite varmare så justering av luftströmmarna runt cylindrarna kommer att justeras. Motorn övervakas av en Grand Rapid EIS 6000-J så samtliga cylindrars CHT och EGT övervakas.

NYA MEDLEMMAR

Davidsson	Jörgen	Norra Skoga Jönstorp 2, 680 50 Ekshärad	070-586 32 53
Dolk	Lars	Box 36, 179 04 Färentuna	
Hannersjö	Daniel	Sollidenvägen 44, 831 43 Östersund	070-679 76 59
Isakson	Claes	Övra Sandby bygata 15, 387 95 Köpingsvik	070-835 35 18
Ivarsson	Fredrik	Ullared 240, 310 60 Ullared	
Kjaerran	Martin	Kronetorpsgratan 60 A, 212 26 Malmö	073-706 52 02
Pettersson	Johnny	Västra Spöland 6, 911 92 Umeå	090-201 00 01
Ringertz	Ulf	Ollonstigen 5, 181 64 Lidingö	070-983 76 53
Steen	Joe	Eriksbygget, 567 91 Vaggeryd	070-566 722 90
Stenfelt	Gloria	Sköntorpsv 111, läg. 540, 120 53 Årsta	070-459 45 08
Svensson	Håkan	Mariavägen 19 B, 737 33 Fagersta	070-578 51 77
Tropp	Stig	Hultsryd 2, 560 28 Lekeryd	070-835 97 17
Wedin	Tord	Västra vägen 127, 857 51 Sundsvall	070-370 80 88
Wijkander	Douglas	Håtunaholms gård, 197 92 Bro	

NYA BYGGTILLSTÅND

Sven Ursberg	Väckelsång	Monnett Sonex 1179-1432	2009-07-08
Stefan Sandberg	Bro	Taylorcraft BC 1227-1433	SE-ANU 2009-07-13
Kent Andersson	Åre	Aventura II AA2A00151-1431	2009-09-01
Harry Lindström	Lagan	Rans S-6S Coyote II 08081898-1436	2009-09-09

NYA FLYGUTPROVNINGSTILLSTÅND

Dan Kjell	Bromma	Steen RM1 Skybolt 1-865	SE-XNS 2009-07-30
Ulf Jansson	Domsjö	Murphy Renegade Spirit EXP 342-763	SE-VMH 2009-07-29
Rolf Lindström	Gävle	Avid Flyer 388-682	SE-YTA 2009-09-08
Staffan Ek	Färlöv	Murphy Renegade Spirit UL 326-770	SE-YJO 2009-09-23

Planket

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

Säljes



BÖLKOW 207 SE-XGX

Enda 4-sitsiga Bolkowmodellen. Byggt 1962. Totaltid 2996 tim. Lycoming O-360 A1A 180 hk experimental TSMO 1093 tim.

Korrosionskontroll utförd 2007-05-31. Propeller Hartzell HC-92ZK-8D constant speed experimental. Korrosionskontrollerad 2003-05-07.

King KX175B; KY97A. Audio panel/intercom PMA4000. Narco AT150 med höjdrapportering. ELT Shark 7. Har alltid stått i hangar.

Baserad på ESKB (Barkarby). Maths Johansson 070-7491565 (maths.g.johansson@telia.com)

TILLFÄLLE FÖR RV-BYGGARE

Komplett Motorinstallation för RV 7 (6)

Lycoming O-320 E3D, avgassystem, kylplåtarar, luftfilter-förvarmebox, generator anpassad för RV cowling. Propeller Sensenich W68 T6 EM (rekommenderad av Van's) med propeller extension och spinner. Vissa delar av bränslesystem och motorinstrument medföljer. Miljöbehörighetsbesvis – Buller utfärdat på denna kombination för RV 7 juli 2009.

Motor-propellerkitet sitter f.n på min RV7, SE-XUX men kommer snart att demonteras för installation av ny motor.

Prisidé för hela paketet 60000 kr.

Kontakt för mera info kan tas via min e-post benkt.bergsten@inlandshalsan.se eller tel 070-211 22 61.



PULSAR X-KLASSET

Byggt i Sverige av Kennet Holm i Varberg, nu med norsk registrering, LN-XKZ, till salu för 150.000.- NOK. Rotax 582 bluehead motor, Ivoprop inflight adjustable propeller, mixture control, fuel flowmeter, Blue Mountain Efis Lite, Xponder mode S, com-radio Bendix King. Komplet cover för hela planet för parkering utomhus inkl. vingstöd. Climb 600-1000 fpm, cruisespeed 100 kts vid 20l/timme.

Torstein Riksheim, Hønefoss, tel +4747853500, email: fortectr@frisurf.no



BYGGSATS POTTIER 230S

Byggsatsen innehåller:

- ritningar
- all plåt (bockad) för kropp och vingar, profiler, rör, stång mm
- vingbalkarna och alla spryglar är färdiga
- all nit samt clecos i erforderlig mängd och dimension
- fillets och vingspetsar i glasfiber-komposit ingår.

Ring 013 299040 eller 0709466882 för ytterligare upplysningar.

Rolf Alenius (rolf.alenius@telia.com)

SE-XIY

Till salu på grund av flygplatsbrist

Meta Sokol, tillverkningsår 1958

Lycoming O-320, 150 hp.

Mer info, Anders Österholm

08-752 75 85, 070-620 48 10

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



Angående flygutprovningar

Efter genomfört bygge, istandsättning eller restaurering skall normalt en flygutprovning utföras. Utprovningstidens längd bestäms i samråd mellan Tekniska chefen och Flygchefen med hänsyn till det utförda arbetets omfattning m.m. För att få tjänstgöra som pilot krävs:

- Medlemskap i EAA Sverige och vara namngiven som medbyggare på byggtillståndet
- Giltigt certifikat och behörighet.
- Genomfört och dokumenterat nödträningsprogram, om man inte tidigare deltagit i flygutprovning.
- Ansökan om flygtjänst insänd och behandlad.

Under flygutprovning gäller de regler som meddelas i samband med att Flygutprovningstillståndet utfärdas. Dessa regler innehåller begränsningar som skall iakttas, t. ex. endast i flygutprovningstillståndet namngivna personer får utgöra besättning i form av piloter och observatörer. Inga passagerare är tillåtna. Vidare finns även geografiska begränsningar. Flygning är endast tillåten i Sverige.

Flygutprovningen syftar i första hand till att fastställa flygplanets manövrering, egenskaper och prestanda. Dessa uppgifter skall införas i luftfartygets Flyghandbok, FHB. Om man planerar sina flygningar under utprovningen kan mycket tid sparas.

Tyvärr har jag under de drygt 20 åren i denna befattning märkt att det är alldeles för vanligt med oorganiserade stjärtsvingar. Om man i ett tidigt skede av utprovningen fastställer lågfartsegenskaper och stallfart så blir flygningen mycket säkrare. Och glöm inte vår praxis: när Flyghandboken är godkänd får passagerare medfölja även om flygutprovningstiden inte är fullföljd. Ett litet tips: EAA:s Flyghandbok kan färdigställas till 80 % utan att flygplanet har flugit.

Jag slutar med ett litet citat av en rysk överste: Må ni få lika många landningar som starter.

*Erling Carlsson
EAA:s Flygchef*

FLY-IN 2010

Nu planerar vi för nästa års Fly-In. Vart skall vi förlägga det?

I år var det ett Norrköpingsteam under ledning av Kjell Nordström som skötte det hela med den äran. Vilket team ställer upp lika ambitiöst nästa år?

Styrelsen anser att vår träff bör vara i den nedre delen av Sverige med hänsyn till var tyngdpunkten av våra medlemmar finns. Vidare bör det vara asfaltsbana eftersom många medlemmar har flygplan som kräver detta. Styrelsen är tacksam för att dom som kan tänka sig att arrangera vår träff hör av sig till kansliet snarast så kan vi diskutera vidare.

Styrelsen/Curt Sandberg



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 klubbkärnan 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

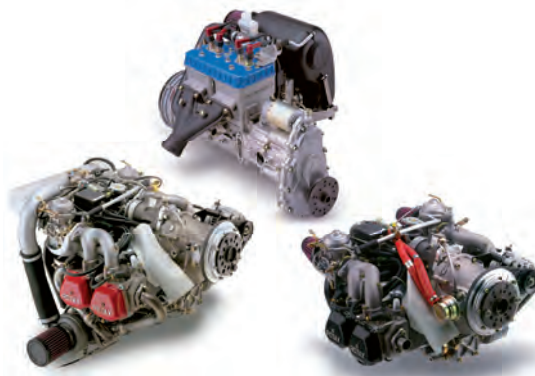


LYCON
ENGINEERING AB

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