



AUTOPILOT

Lennart Öborn berättar om installationen som gör att han numera landar pigg och utvilad...



LUFTENS FERRARI

På besök hos den skånske Falcobyggaren Dan Gamble.



FLY-IN-TIDER

Vi tittar till flygarrträffarna i Norrköping och Hätunaholms Gård.

EAA-NYTT

#3
2010

MEDLEMSTIDNING FÖR EAA SVERIGE • #3/JULI 2010 • ÅRGÅNG 43



Sista turen från Barkarby



TEKNIK: Lat pilot monterar autopilot. **KORT FINAL:** Förmodligen sista jungfruflygningen från Barkarby flygfält.

KANSLIET: Det här händer på EAA-webben. **TEKNISKA CHEFEN:** Kolla att prylarna är godkända i Sverige innan du beställer!



Flygkalendern

14–20 JULI: Internationell Jodel-träff på Hedlanda flygplats, ESNC. www.jodelmeeting.se.

16–17 JULI: Wheels & Wings, Varberg flygplats, www.wheelsnwings.se.

26 JULI – 1 AUGUSTI: EAA fly-in, Airventure i Oshkosh, alla hembyggarer Mecka, www.airventure.org.

6–8 AUGUSTI: 16:th European International RV fly-in i Höganäs. Kontakta Olle Berquist för info, olles.rv6@telia.com.

13–15 AUGUSTI: Kräftstjartsvängen hos Siljansnäs FK, www.siljansnasfk.com.

14 AUGUSTI: ABCX-dagen, fly-in med fokus på veteranflygplan, amatörbyggda flygplan och veteranfordon. Från kl 10:00, Alingsås Flygfält ESGI. Kontaktman: Johan Ahlgren, Auster58@gmail.com 070-658 42 60.

22 AUGUSTI: Veterandag på Ekeby fältet i Eskilstuna, www.efk.nu.

27–29 AUGUSTI: Fly-in i Tannheim (Tannkosh), www.tannkosh.de.

28–29 AUGUSTI: Göteborg Aero Show på Aeroseum, Säve depå. www.aeroseum.se.

5 SEPTEMBER: Flyg och Motordagen i Vallentuna i Lions regi, i samarbete med Vallentuna Aviatörförening. Tid kl 10.00– ca 15.00. För långväga flygare som kommer den 4/9, serveras den sedvanliga ärtsoppa på kvällen. Kontaktperson Björn Ek 070-5171162.

Om du vet något evenemang som borde finnas med här, mejla aaa-nytt@aaa.se!

INNEHÅLL



FOTO: HANS JOHNSSON

4 EAA:s fly in i Norrköping Även i år hölls EAA:s officiella fly-in i den östgötska metropolen.

6 Teknik. Glöm inte att kolla att pylarna är godkända i Sverige innan du beställer!



Redaktörerna har ordet

FÖREGÅENDE NUMMER hade ett nytt utseende och ett försök med avdelningar som skall vara återkommande. Det har kommit feedback från läsarna, bara positiv! Det är roligt att våra läsare uppskattar förändringen. Det kan komma mer ändringar i tidningen varefter inspirationen infinner sig och idéer föds.

Vi skall försöka få in lite annonser i tidningen. En attack har gjorts mot marknaden, vi får se hur många napp vi får. Men det finns också problem. Alla vill ha en välfylld tidning som kommer regelbundet. För det krävs material att publicera. Alla som sätter ihop tidningen har sina vanliga jobb och sköter EAA-nytt på sin fritid. Då skall det också göras massa annat. Så tiden för tidningen är begränsad.

Men EAA-nytt är en medlemstidning och vi EAA:are är ju många. Vi i EAA gör en massa saker med våra flygplan. Vi flyger, monterar nya grejer, modifierar, underhåller, fixar problem med mera. Skriv om det! Finns det någon som till exempel har installerat P-Mags och kan skriva om det? Det kanske finns ett bygge som är halvvägs? Hur går flygutprovningen? Varför valde du den EFIS du har? Har du satt en EFIS i en Jodel? Dela med er av erfarenheterna och vunnit kunskap genom att skriva en artikel och ta några bilder. Det är roligt att bli tillfrågad och kunna ge råd, diskutera lösningar etc. Man får många kontakter när man visar vad man gör och man får ny kunskap tillbaka. Vad tycker ni om det här numret? Vad är bra och vad är dåligt? Vad skall det vara mera av, vad kan vi ta bort? Maila till aaa-nytt@aaa.se. Flyg förståndigt, hela sommaren.

REDAKTÖRERNA LENNART ÖBORN
OCH KJELL-OVE GISSELSON

20

Så gör du en D-sub

I första delen av vår »Så gör man«-serie guidar Lennart Öborn och Kjell-Ove Gisselson genom tio steg hur du gör en D-sub.



24

Barkarbys sista

Anders Hägglunds Steen Skybolt blev det sista plan att jungfruflyga från Barkarby.

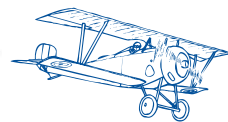


Dessutom: SID 8: Sporrhjulsdag i härligt väder.

SID 10: Lat pilot monterar autopilot. **SID 14:** Falco är »Luftens Ferrari«. **SID 18:** »Man kan aldrig vara tillräckligt försiktig«. Och mycket mer...

Omslag: Jan-Erik »Kotten« Borin flyger Anders Hägglunds Steen Skybolt, det plan som blev det sista att jungfruflyga från Barkarby. FOTO: LOVE ÖBORN





EAA-NYTT

NR 3/2010 | JULI 2010 | ÅRGÅNG 43

Medlemsorgan för EAA Sverige och EAA Chapter 222 Sverige

Redaktörer: Kjell-Ove Gisselson och Lennart Öborn. Grafisk form: Urban Gyllström. Ansvarig utgivare: Ordförande Sven Kindblom.

Manus och bilder sänds enklast till eaa-nytt@eaa.se, eller per post till EAA:s kansli.

För åsikter framförda i artiklar svarar respektive författare där ej annat anges.

EAA Sverige och EAA Chapter 222

Postadress: Hägerstalund, 164 74 Kista

Telefon: 08-752 75 85 Telefax: 08-751 98

16 E-post: kansliet@eaa.se Hemsida:

www.eaa.se Postgiro: 66 45 96-4

Kansliet har öppet: vardagar 08.00–16.30 samt torsdagsfika kl 18.00–20.30 på EAA:s kansli.

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

Årsavgift 2010: 350 kronor.

Medlemskap i EAA Sverige innebär inte medlemskap i EAA:s USA-organisation.

Föreningsservice

Kontakta EAA kansli (Anders Österholm) beträffande

- köp av Bygghandbok, Flyghandbok, märken, T-shirts etc.
- Försäkringar

Infoteket

Kontakta Ingvar Lif. Rökinge 82, 560 34 Visingsö, Tel. 0390-40413 E-post: ingvar.lif@gmail.com

EAA USA

Postadress: EAA Aviation Center

P O Box 3086, Oshkosh, WI 54903-3086

USA Hemsida: www.eaa.org

Medlemsavgift, \$56, betalas med kreditkort eller internationell check direkt till USA.

Medlemskap innebär bland annat 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 Rotorflygklubben

EAA:s intressegrupp för rotorflygning. Klubben verkar specifikt för att på ideell basis hjälpa medlemmarna bygga och flyga rotorflygplan.

Kontaktman: Ingvar Carlsson 070-5794614. www.rotorflygklubben.se. Medlemskap erhålles genom att inbetala medlemsavgiften till postgiro 813469-4.

IBLAND KAN man fundera på om man valt rätt hobby. Just nu är det lite dystert för många av oss som varit beroende på Barkarby. I maj tog det 10 minuter till flygfältet, nu pratar vi 1–2,5 timmar beroende på trafiksituationen.

Kanske ska man se det som att man har varit privilegierad tidigare. Tänk att flyget har gått från att ha varit något spännande och glamoröst till att nästan bli en sanitär olägenhet som ingen vill ha utom möjligen vi.

Man får försöka se det positiva i situationen, flygplanet står under tak på ett trevligt litet flygfält, och det kunde ju ha varit ändå längre. Flygandet kommer nog nu att ändra karaktär, från att mest varit spontana småturer till att bli längre resor och mera planerat. Det är ju också intressant att upptäcka nya omgivningar.

VI HAR REKRYTERAT en ny teknisk sekreterare som i slutet av augusti efterträder Anders Österholm. Fredric Lagerqvist, som efterträddaren heter, är säkert känd av många EAA:re sedan tidigare. Fredric är i grunden journalist med ett genuint intresse för flyg och har bland annat varit engagerad i SFF på olika sätt. En annan av hans specialiteter är flygplansregistreringar där han kan »allt«. Vi önskar Fredric hjärtligt välkommen och ser fram emot ett bra samarbete.

Jag vill också passa på att rikta ett stort tack till Anders Österholm för hans tid på kansliet. Anders har under sin tid varit en stor del av EAA:s ansikte utåt, den som nästan alltid svarar när man ringt. Vid sidan av detta har Anders skött en stor del av den löpande administrationen för både den tekniska verksamheten och föreningen.

FRÅN TRANSPORTSTYRELSEN kommer signaler om att medlemmar ifrågasätter följandet för experiment-klassade flygplan av luftvärdighets-direktiv för bland annat motorer. Det är självklart att vi ska följa dessa, motorn gör ingen skillnad på om den sitter i ett normal-klassat eller experimentklassat flygplan. Det har även kommit synpunkter på avgifter och handläggningstider. Vi vill med skärpa be de som har frågor och synpunkter att vända sig

”Vi vill med skärpa be de som har frågor och synpunkter att vända sig till EAA:s kansli i första hand och inte till transportstyrelsen.

till EAA:s kansli i första hand och inte till transportstyrelsen.

Vi har som jag tidigare nämt en bra relation och en bra dialog som vi vill bibehålla. Detta är grunden till vår frihet att själva bygga och underhålla våra flygplan. Börjar transportstyrelsen tvivla på vår förmåga att upprätthålla standarden på vår verksamhet blir sannolikt vår frihet snabbt beskuren.

ÅRETS FLY-IN SOM åter anordnades av Veteranflyg i Norrköping med Kjell Nordström i spetsen lyckades väl även i år. Vädret var fantastiskt, en stor mängd besökande EAA-flygplan, lite färre antal klubbflygplan än förra året.

Nästa helg är det veteranflygträff i Eslöv. Jag har inte varit där på någon flygdag tidigare så det ska bli spännande. De kokar nästan över av aktivitet i denna den sydligaste landsändan. Det är också där vi fått störst gensvar på förslaget om bildande av Regioner som vi publicerade för något år sedan. Vi kommer under flyg-innet att ha ett möte kring bildandet av region Syd. Jag ser mycket fram emot detta och hoppas att fler regioner kommer igång.

Nu önskar jag er alla en skön sommar med mycket flygande!

SVEN KINDBLM

Höstens kurser!

Se www.eaa.se för information om höstens kurser!

EAA-kansliet semesterstängt 8 juli - 8 augusti

KANSLIET ÄR semesterstängt mellan 8 juli och 8 augusti. Vid akuta fall ring till teknisk chef Paul Pinato eller ställföreträdande teknisk chef Bengt Sjödhall. Om du ej får svar, tala in ett meddelande så ringer vi upp. Luftvärdighetsförnyelser kan ej hanteras under denna period!





En del av flightline vis
EAA:s fly-in i Norrköping.

EAA:s Fly-in den 5-6 juni 2010

Även i år flög vi till Norrköping

TEXT: KJELL NORDSTRÖM FOTO: HANS JOHNSON

FÖRVÄNTNINGARNA var stora hos arrangörerna i Norrköping när vi såg högtrycket byggas upp över hela Skandinavien lagom till helgen.

Vi hade alla bitar på plats, container och toaletter, utrymde och förberedda hangarytor, avspärrningar och parkeringar och en kader av funktionärer i gula västar.

Ett femtontal säljare/marknadsförare ställde upp sina produkter. Vi tog en avgift på 500 kr för kommersiella företag och de pengarna användes till annonser i lokaltidningarna.

På fredagseftermiddagen landade ett femtontal besökare som sedan tillsammans med arrangören kunde avnjuta grillad korv och potatis-sallad i kvällssolen.

Under lördagsförmiddagen kom en stridström av deltagare och vid lunchtid hade vi räknat in ungefär 130 besökare, allt från Flygande Veteraners Dc3 till en tregrupp med Klemm 35, förutom den vanliga mixen av normalklassat, ultralätt i olika former, och naturligtvis alla hembyggen.

PROGRAMMET OMFATTADE som vanligt ett antal föredrag där höjdpunkten var Per Gillbrands visning av modellmotorer, miniatyrer av klassiska motortyper som dessutom fungerar och låter och ryker.

Under eftermiddagen var en timme avsatt till uppvisning och vi fick se en mix av kvalificerad

ava-flygning och demo av gyrokopter och flygplan.

Stort tack till er alla som ställde upp.

Den traditionella middagen avåts i veteranflygs hangar, tyvärr något tunnslätt eftersom så många valde att åka hem på kvällen i stället för att övernatta.

Det innebar att söndagen var ganska tunn-sådd och framåt lunch var det i stort sett tomt på parkeringen.

Sammanfattningsvis ett arrangemang som vi som arrangörer känner oss nöjda med. En besvikelse naturligtvis att vi inte fick ännu fler besökare men stort tack till er som kom och gjorde det här till en härlig flyghelg.

»I ÅR FLYGER vi till Norrköping« skrev vi i inbjudan till årets EAA-Flyin

Ett fly-in vilket för vår del var det andra i ordningen efter fjolårets premiär. Ett Fly-in är för arrangören en ganska stor tillställning som kräver en omfattande planering och arbetsinsats. Vi fick ju en del erfarenheter från fjolårets arrangemang och har försökt att förändra det som kan göras bättre. En kritik från fjolåret var att marknadsföringen var för dålig i närområdet så att lokal publik inte kände till arrangemanget.

Det är samtidigt en balansgång därför att det här är ju en träff för EAA-are och inte ett publik-evenemang. Samtidigt ligger det ju i allas intresse att sprida kunskap om vårt flygande.



Från förfesten på fredagskvällen med grillkorv och öl.

Vi hade tillfälle att göra reklam för Fly-inet i lokalradion och dessutom satte vi in ett par blygsamma annonser i lokaltidningarna (för 8000 kr), allt för att locka närpubliken.

Resultatet motsvarade inte på långa vägar förväntningarna, de som kom var nog bara de redan frälsta.

Även deltagandet från EAA-are var en besvikelse, en helg med det här vädret borde ha lockat många fler besökare.

Har Fly-in i traditionell form spelat ut sin roll, ska vi hitta andra former att träffas eller håller EAA på att dö ut?

Varför har vi fler besökare från Finland än vi har från Stockholmsområdet?

Är det en reaktion och sorgearbete efter Barkbys dödsbys eller är det ett genomslag av ökade kostnader och byråkrati?

Vi har snart fler UL-flygare än hembyggare på träffarna!

Är det för mycket med två träffar per år, om man räknar med den klassiska Kräftstjartsvängen och EAA-Flyin?

Vi lever i en föränderlig värld och vi måste vara lyhörda och anpassa oss efter de nya trender som växer fram. Exempelvis så är det ju en minoritet som stannar över natt, tältning under vingen kanske inte längre är intressant?

Kanske ska Fly-in bara vara en endagsträff?

Det finns mycket att fundera över när det gäller EAA:s framtid och även privatflyget i stort. ■



Årets vinnare av Barkarby-priset visar upp sig.



Kjell Nordström och Jonny Andersson hälsar ett par finska deltagare välkomna.



Från flyin i Norrköping med Veteranflygs hangar i bakgrunden.



Några danska deltagare »på gång«.



DAISY, välkommen gäst på fly-in:et.



SFF vid middagsbordet. Nye ordföranden Stieg Ingvarsson, längst t v.



I Hangar 2 pratade Rolf Björkman flygsäkerhet.



Team Stardusters servering.



Gyrokoptern, den nya flugan på flyghimlen.



Paul Pinato inledde seminariet med att prata om noggrannheten med kvalite på flygdäck.



Lite avkoppling tog K. Lundgren vid sin prydliga JODEL 113 före hemfärden.



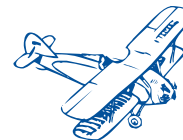
Seamax, ultralätt amfibie med snygga propotioner.



En tidig bild från hangartaket.



Per Englund bjöd på en avanceuppvisning efter ankomsten, med sin BA 11.



Vad gäller för framtida byggen och ny utrustning?

Något som är godkänt utomlands kanske inte är det i Sverige

MARKNADEN översvämmas av nya flygplantyper och utrustningar. Annonser i tidningar och internet utlovar härliga stunder med fullspäckade paneler och drömprestanda.

Tillverkare konkurrerar med priser, funktioner och prestanda.

USA leder utvecklingen.

Många ringer till oss på kansliet och är fulla av förväntningar. När de sedan hör vilka krav som ställs får jag ideligen höra att det är godkänt både här och där, så varför inte i Sverige? Är det inom EU hänvisar man att det är godkänt inom EU och därmed även i Sverige.

Fel!

Amatörbyggnad är och kommer att förbli en ren nationell fråga länge till.

Det betyder att allt måste följa de regler som Transportstyrelsen satt. Det är svenska regler. Är flygplan eller utrustning godkänt av annan myndighet är det mycket enklare att få det godkänt även i Sverige, men det är ingen garanti.

ALLA FLYGPLANSTYPER skall genomgå en typgranskning som skall bekräfta kraven satta i BCL M 5.2. Detta kräver att konstruktören tillhandahåller vilka konstruktionskrav de använt, vilket sällan sker. Få myndigheter ger generella godkännanden utan det är per tillverkad individ. Är typen redan godkänd i Sverige är det endast dina avsteg från underlaget som måste granskas och godkännas.

NÄR DET GÄLLER utrustningar exploderar nu marknaden i en uppsjö av elektroniska instrument. Det är mycket få som är typgodkända av myndighet. Hela tanken med experimentell ligger i just den drivkraften att kunna förverkliga teknikutveckling utan den tunga certifieringsapparaten. Det är svårt att ta bedömning i varje enskilt fall. Transportstyrelsen har angivit i OPS LFS 2007:58 vilken utrustning som skall finnas i ditt flygplan.

Här är det operativa bestämmelser som styr. VFR, VFR Mörker och IFR.

Ett klart krav är att radioutrustning skall vara typgodkänd.

Till radioutrustning räknas allt som sänder ut signal från din maskin. Det är VHF radio, transponder, DME och ELT. All radioutrust-



Visst är det kul med nya prylar, men kontrollera och undersök innan ni bestämmer er för att köpa hem flygplan och utrustningar. I Sverige gäller de regler Transportstyrelsen satt och ett godkännande utomlands garanterar inte någonting.

ning skall finnas angiven på ditt radiotillstånd från Televerket.

Tänk på att radioutrustningar och instrumenten, även EFIS, måste repareras av godkända verkstäder eller tillverkaren. EFIS presentation av fart och höjd skall uppfylla funktionskraven för fart och höjdmätare.

Kontroll utförs med 24 månaders intervall.

RADIOUTRUSTNINGAR skall vara typgodkända av myndighet enligt TSO, Type Specification Order. Eller ETSO, Europa TSO.

Amatörbyggnad är och kommer att förbli en ren nationell fråga länge till.

Kontrollera och undersök innan ni bestämmer er för att köpa hem flygplan och utrustningar. Ni får gärna ringa oss på EAA

och fråga men undersökningen måste ni göra själva. Ring och fråga kamrater men kom ihåg att det man hör behöver inte vara all fakta ni behöver.

Typexempel är ELT 406 som måste vara ETSO-C126 godkänd. Är den inte det går den inte att programmera för ett europeiskt flygplan.

PAUL, TC EAA





Försök till sammanslutning för Short Wing Pipers i Sverige

Äger du en kortvingad Piper? Då kanske du är intresserad av att delta i den sammanslutning som Mikael Svensson håller på att skapa?

JAG HAR under vintern funderat kring att starta någon typ av sammanslutning kring Pipers kortvingade modeller här i Sverige.

Det rör sig om PA-15, -16, -17, -20 och -22.

Jag författade ett litet brev som jag på egen bekostnad skickade ut till alla normal och X-klassade Short Wing Pipers i landet. Det blev hela 49 st brev som gick ut, allt från Kiruna i norr till sydligaste Skåne. Detta är antalet Piper Short Wing som finns i registren för normal och X-klass i Sverige.

EN VECKA EFTER att breven postats så damp det ned några svar och efter två veckor hade hela fem av de 49 tillfrågade visat intresse för att delta i en sammanslutning för kamratskap, reservdelstillgång, tips och idéer, träffar, med mera.

Två månader efter utskicket är vi 12 st, förde-lade från Arvidsjaur till Hörby i Skåne.

DU SOM ÄR ägare eller känner ägare till ovan nämnda Piper-typ och som inte svarat på brevet får gärna göra detta.

Eftersom det saknas intresse från de som svarat för att delta i eller medverka i en styrelse för bildandet av klubb eller liknande kommer det just nu att endast bli en mail-lista där de som anmält kan maila varandra!

Jag hoppas att fler framöver går med och att så småningom bilda en mer seriös sammanslutning än enbart en mailing-lista!

Hör gärna av dig med dina uppgifter, bild på din Piper med fakta om den, och om intresse finns för delta i styrelse för bildandet av klubb eller liknande. Kontaktinfo:

piper_colt@yahoo.se eller tel: 073-6615736!

MIKAEL SVENSSON



Mikael Svensson och hans PA-22-108 Colt SE-CZF.

TEKNISKA CHEFEN

Till er som fått uppmaning om besiktning 2010

HAR DU INTE kontaktat besiktningsman gör det snarast. Det är lätt att glömma bort eller skjuta på framtiden. Besiktningsmännen har i genomsnitt 12 flygplan att besiktiga per år så planering är viktig för dem. De ställer upp på sin fritid och gör det möjligt för oss alla att njuta av vår sport. Hjälp oss att få det lätt och smidigt.

PAUL PINATO, TC

NAMN	ORT	TELEFON	MOBIL
Ekström Staffan	Lidingö		070-374 73 36
Glantz Anders	Veberöd	040 857 90	070-747 27 54
Havbrandt Sakari	Bromma	08-441 38 32	070-327 38 32
Pira Sven-Erik	Strömsund	0670-61 17 98	0670-104 19
Reskow, Mart	Kiruna	0980-510 30	070-343 83 88
Roth, Mats	Västerås	021-607 76	070-752 87 76
Sandberg, Stefan	Håtuna		070-568 68 35
Schmidt, Sören	Varberg	0340-62 36 25	070-548 35 49
Sjödahl, Bengt	Järfälla		070-535 88 58
Svensson, Jan	Linköping	013-824 70	
Söderlind, Lars-G	Fagersta	0223-540 18	070-674 27 36
Wilkens, Bengt	Staffanstorps	046-25 65 84	
Holm Kenneth	Varberg	0340-62 10 07	070-571 09 29
Ljungberg Håkan	Katrineholm	0150-200-79	070-663-97 87

Håtunaleken 22 maj 2010:

Sporrhjulsdag i härligt väder

EAA-nyttis Lennart Öborn tog lift med redaktörkollegans RV-6 till Håtunaholms Gård utanför Sigtuna. Där bjöds han på såväl rollar som roll-out under en klarblå himmel.

TEXT OCH FOTO: LENNART ÖBORN

ATERIGEN BJÖD pojkarna på Håtunaholms gård till fest, 704 år efter det som kallas Håtunaleken. Denna gång föregicks det dock inte av halshuggning utan av utlovad roll-out. De som bjöd in denna gång var tre pojkar med stor generositet. På programmet stod att det skulle vara veteran- och sporrhjuls-flygplan, och många vågade sig dit. De som kom dit på detta värdiga sätt fick taxa in och parkera på herrgårdens fina gräsmatta, men eftersom vi flygare är ett tolerant släkte välkomnades även en och annan nyare noshjuls-skärpa och det fanns även en parkeringsplats för dessa.

Innan förmiddagen var slut ville pojkarna gärna visa vad dom kunde. Stefan flög en Klemm 35 med en dam i framsits. Efter landningen uttryckte damen att det inte alls var farligt och rädd hade hon inte heller varit. Mer Klemm 35 i luften, nu med vinterkamouflage och med Håkan som pilot. Denna gång blev det loopingar och roll. Trots kamouflaget var det en strålande sommar dag med blå himmel och gassande sol.

NOSTALGIN MÅSTE ha varit stor hos veteranerna på plats när man såg dessa före detta SK 15 över nejden följt av mullret av en SK 16 som spakad av Niclas startade på Håtunaholms sluttande bana. Den maskinen har fått ett rök aggregat och det användes flitigt under passet. Lång borta syns tre prickar över horisonten, teleobjektiven riktas dit och man konstaterar att det är en högvingad maskin och två biplan som närmar sig. Lite närmare ser man att det är en Auster och två Tiger Moth som kommer från Skå-Edeby i fin for-

mation. Efter ett varv runt fältet landar Austern under full kontroll av Åke Kjellgren, medan Motharna visar upp sig i ytterligare några varv så att alla fotografer hinner ta bilder, och bakgrunden har bara en färg denna dag, blå!

DET VAR INTE BARA flygplan som kom på besök utan även många fina bilar, MG, RR, BM, Ferrari, P1800 med mera. BM? Jo en fin traktor av märket Bolinder-Munktel. Ärtsoppa som bjöds till de hungrande besökarna smakade bra trots värmen, säkert över 25°C.

DAGS FÖR DEN utlovade roll-outen men först överlämnas en tavla till Håkan där motivet är en bild på en Klemm 35 försiktigt framförd över den egna banan. Ordet till Curt Sandberg som kort beskriver ödet för det flygplan som nu skall rullas ut. Framför de stängda hangarportarna kliver Curt upp på en pall och berättar. Detta flygplan byggdes 1934 i England, togs till Sverige 1954 av Gunnar Back och har sen dess varit baserat på Bromma, dock oanvänt sedan 1984. Nu har familjen Sandberg köpt det och transporterat det till Håtunaholm för iordningställande. Portarna öppnas och man skymtar en de Havilland Leopard Moth! Den rullas ut och parkeras på gräset.

EN FANTASTISK DAG och ett stort tack går till de tre pojkarna Håkan Wijkander, Stefan Sandberg och Niclas Amrén för försommarens häftigaste flyghändelse. Om jag minns rätt så följdes Håtunaleken av Nyköping Gästabad, men där kanske man fortfarande letar efter nyckeln i ån... ■



Staffan Ekström kom i sin Dynamic med noshjul så han fick ett specialuppsdrag under dagen.



Röken från Niclas Amréns SK 16 var den enda som kunde liknas vid ett moln denna fantastiska dag.



Roll-out i Håtuna. De Havilland Leopard Moth SE-BZM byggdes 1934 och registrerades privat, tjänstgjorde under andra världskriget i RAF, kom sedan till Norge i Jan Christies ägo, köptes 1954 av Gunnar Back och baserades på Bromma. Blev stående 1984. Nu har familjen Sandberg köpt planet och skall iordningställa det. Sannolikt behövs ingen stor renovering, men alla skrymslen har ännu inte inspekterats. Notera den uppfällda klaffen som möjliggör att vrida vingarna bakåt.



Klemm 35 SE-BEA är målat efter en förebild som flögs på östfronten under andra världskriget. När SE-BEA målades hade man bara tillgång till en ritning, men efter att man hittat ett fotografi på förebilden och insett att målningen inte stämmer med ritningen måste planet nu målas om.



Cub på ingång.
Kan det bli finare?



Panelen i
Leopard Moth.

Lat pilot monterar autopilot

Vem skulle inte vilja ägna mer av tiden i luften åt att njuta av utsikten och mindre åt att koncentrera sig på att kurs och höjd stämmer? Lennart Öborn skaffade en autopilot till sin RV-7A. Här berättar han om hela installationen – från inköp, bygglov och montering ända fram till kalibreringar och testflygningar.

TEXT OCH FOTO: LENNART ÖBORN

FÖRRA SOMMAREN bjöd på ett antal längre flygningar följande rutten inmatad i GPS:en. Eftersom det ofta blev genom kontrollerad luft så gällde det även att hålla höjden inom anständiga marginaler. Nu skulle det vara lite kul att kunna kolla omgivningarna lite mer utan att lämna den väl intrimmade höjden. En RV kan flytta sig ganska raskt om man tappar fokus. Resultatet blir att man sitter och tittar på sin Dynon D10-A EFIS för att säkerställa att höjden ligger fast. Nu är det ju så att det kan Dynon:en göra själv. Bara att installera två roderservon, ett till höjdrodret och ett till skevrodden, och koppla dom till D-10A. Sen kan man aktivera en rutt på GPS:en, som är kopplad till EFIS:en, ställa in önskad höjd och trycka på AP-knappen så skall man komma till destinationen.

Men först måste man ha grejerna. D-10A sitter i karran sedan den byggdes. Det är en Van's RV-7A. Programvaran i EFIS:en har uppgraderats kontinuerligt och har nu all nödvändig funktionalitet för att agera autopilot. Så vad fattas? Två roderservon och en kontrollpanel som underlättar kontrollen över autopilotfunktionen. En tjänsteresa till San José i Kalifornien gav mig tillfälle att köpa grejerna i USA och slippa fraktkostnader. Så jag kontaktade Dynon Avionics och frågade om det skulle gå bra att leverera prylarna till hotellet. Inga problem sa dom, så allt gjordes klart så att dom kunde skeppas dit under min vistelse där. Jag gav mig iväg på min resa, anlände till hotellet och informerade receptionen att jag väntade ett paket. »OK, det är bara att hämta här när det kommit«. Men det kom aldrig. Jag hade kontakt med Dynon Avionics under veckan och det var någon detalj som saknades innan dom kunde skicka paketet. Men på lördagen skulle

det komma. Hemresan startades på söndag morgon utan något paket. Sjutton också. Hemkommen kontaktade jag Dynon igen och undrade vad som stod på. De hade inte hunnit med, »men vi skickar det hem till dig i dag«, sa de. Och några dagar senare kom paketet. Det blev lite avgifter att betala men Dynon tog hand om frakten.

NU VAR ALLT hemma, men det var inte bara att börja skruva. Byggtillstånd krävs för en sådan modifikation som installation av autopilot. En ansökan lämnades in med dokumentation bifogad om installationens lösning hämtad från webben. Då det är en RV-7A som det skall installeras i så finns det mesta redan framtaget, eftersom det kanske är den vanligaste installationen i USA med sin stora marknad. Ansökan höll för Tekniska Chefens granskning och byggtillståndet kom med posten. Sedan gäller det att planera lite innan man monterar in allt och det blir svåråtkomligt. Servona har el och signalkablar plus några för framtida bruk. Kablarna är cirka 15 cm långa och räcker alltså inte från platsen de monteras på fram till instrumentpanelen. De måste skarvas och dimensioneras. Totalt sju kablar från varje servo fördelade på Plus, Jord, DSAB A, DSAB B, Disconnect och 2 för framtida användning. Alla utom jord skall dras till panelen. Jord ansluts till strukturen ute vid servot, DSAB A&B är till för manövreringen, Disconnect är till för att tillfälligt koppla ur AP:n, de två kablarna för framtida användning rekommenderar Dynon att man drar fram och lämnar

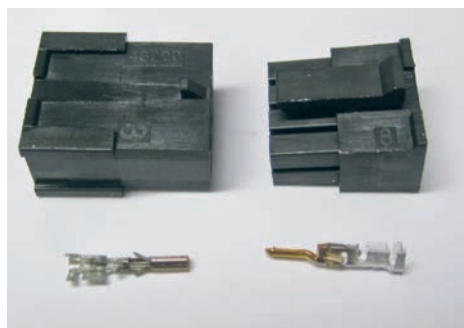
bakom panelen, de räknar kanske med att man skall uppgradera till deras nya generation EFIS. För att skarva ihop dessa hittade jag ett litet fint kontaktdon på Elfa som heter Molex Micro-Fit och som klarar upp till 5 amp. Det räcker fint eftersom servot drar max 1,33 amp stallat och är mycket smidigare än till exempel en DB9 skarvning. Kontrollpanelen har Plus, Jord, DSAB A, DSAB B och Ljud. Ljudet kan kopplas till radion och man får lite varningar när vissa gränser över- eller underskrids.

DSAB ÄR DATABUSSEN som används för att kommunicera mellan olika enheter. Den består av två kablar från alla enheter, A&B. A kopplas till A och B till B, och det kan göras i stjärnform eller kedjat. Min plan är att göra det i stjärnform. Från EFIS till en hub och därifrån ut till varje enhet.

Planen är klar så nu är det dags att ge sig ut till hangaren. Vad skönt det skall bli, en dag i hangaren i mars, ljust och varmt. Jo, jag har turen att stå i en fin hangar. Eftersom jag även köpte monteringskiten som Dynon gjort för RV-7A så var installationen av servona lätt avklarad. Ute i vingen ersätts en hållare för skevroderlinkaget med en ny som

även är fäste för servot, borra ett hål i »bellcranken« att fästa stötstången från servot i, bulta fast, dra med momentnyckel och låsa med låstråd. Höjdroderservot krävde att man borrade ur tre nitar, borrade hål i det nya fästet med nithålen som mall och sedan borra ett hål i »bellcranken« att fästa stötstången från servot i, nita fästet, bulta fast servot, dra med momentnyckel och låsa

”Jag har märkt
båda ändarna
på alla kablar i planet.
Skrivit ut små etiketter
på en printer som jag
satt under transparent
krympslang.



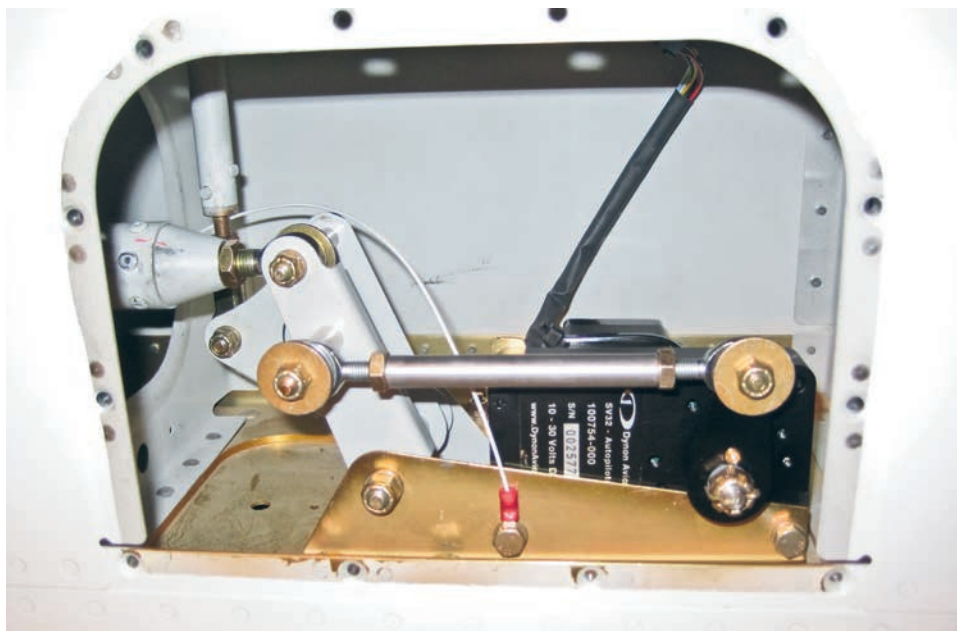
Molex Micro-Fit kontaktdon med stift och hylsa.



Alla som byggt ett radiostyrt flygplan ser att detta är ett servo, bara lite större.



DSAB bussen i stjärnform. Hubben består av en kopplingsplint.



Här är skevrodersservot monterat. Det nya fästet syns. Kabeldragningen återstår, den vita kabeln skall bli servots anslutning till jord.



Montering av fästet för höjdroserservot pågår. Tre nitar fick borras ur och tre nya hål borrades i nedre kan delvis skyddad av trimkabel. Sen nitades det med Cherrymax-nitar.

med lästråd. Det gick ju smidigt. Nu är det bara kabeldragningen kvar. Jag hade införskaffat 30 meter AWG 22. Det räckte inte, det gick åt 42 meter! Jag hade också 10 meter AWG 20 för strömförsörjningen till servona. Genom vingen gick kablarna att dra i verktygshål där jag satte in genomföringar som skydd mot nötning.

Eftersom jag inte lastat planet fullt med prylar som kräver strömförsörjning och antennkablar så hade jag en ledig genomföring i vingbalken, från vingen in i kroppen under co-pilot sätet, genom den tomma genomföringen och upp bakom panelen. Från höjdservot i bakkroppen var det lite mer tricky. Inga tomma hål och trångt för händerna under golvet i cockpit. Jag lyckade dock låna lite plats i ett upptaget stråk

och lyckade ta fram kablarna till vingbalken. Sen var det bara att följa samma väg som skevservots kabelstam.

Jag har märkt båda ändarna på alla kablar i planet. Skrivit ut små etiketter på en printer som jag satt under transparent krympslang. Det gjorde jag nu också så det var inga problem att veta vilken kabel som var till vad av de 12 som kom upp bakom panelen. Nu var det bara att ansluta powerkablarna till säkringar och DSAB kablarna till hubben. Kontrollpanelens DB25 tillverkades, det var bara fyra kablar och den fick ström och DSAB koppling. EFIS:ens DB25 fick två nya kablar som är DSAB. Under och bakom panelen! Tur att man är »ung, vig och ser bra«! Ligga på rygg mellan styrspakarna och titta upp under panelen, skruba,

läsa etiketter, jag glömde ta med det verktyget, krångla sig upp, hämta, tillbaka. Man blev lite sliten.

ALLT PÅ PLATS. Power on. Nu skall det konfigureras så att EFIS:en vet att det finns nya grejer att kommunicera med och så att den kan skilja på höjd och skev. Det började lovande. På DSAB-bussen hittades kontrollpanelen och ett servo.

Vad hände med det andra? Eftesom EFIS:en visar serienummer på de hittade enheterna kunde det snabbt konstateras att det är skevservot som inte hittats. Mer felsökning, kolla Molex Micro-Fit kontakten. Där var felet, ett stift var dåligt satt i kontaktdonet så det blev ingen ström till servot. Lätt fixat. Ny test och alla enheter dök



5000 fot över Södermanland under en flygning från Linköping till Skå-Edeby. NAV är aktiverat så AP:n följer ruten på GPS:en. ALT är aktiverat och buggen satt på 5000 ft. QNH var 1013 den här dagen. HDG-buggen står på 028 grader men den används inte nu. Sidvindskomponenten är 17 knop och som synes håller AP upp mot vinden.

upp på skärmen. Nu har man ett kommunikations nätverk i planet! Nästa steg var att identifiera servona. Man följde instruktioner på skärmen, rörde spaken, och det avslutades med en test. EFIS:en körde servona i ytterlägen och man bekräftade att det var rätt ytterläge, full höjd, höger skev och full dyk vänster skev. Så, nu skall det styras i rätt riktning vid flygtestet får man hoppas. Nästa inställning är servots kraft. Meningen är att det inte skall slira samtidigt som piloten skall kunna överrida servot om det blir fel. Jag har satt säkringar så jag kan bryta strömmen om något sånt skulle inträffa men det skall ändå ställas in.

Känsligheten, hur snabbt skall AP:n reagera på avvikelser ställs in liksom värden för lägsta och högsta fart, bankningsvinkel, girhastighet med mera. som gör att man inte skall hamna utanför en säker envelopp.

DAGS ATT FLYGA. I luften aktiveras »Heading« på autopiloten, jo, flygplanet verkar fortsätta på in-slagen kurs, dock är det lite turbulent så slip-indikering blinkade, Jag hade ställt ned servots kraft lite lågt avsiktligt. Jag vrider in en ny kurs på kontrollpanelen. Flygplanet svänger. Det verkar fungera! Jag trycker in »Nu ser det så illa ut där framme att det är dags att vända«, eller 180-graders knappen. Flygplanet vänder till kontrakurs. Sen avaktiveras skevservot och höjdfunktionen

aktiveras. Det fungerar också, det går bra att vrida in en högre höjd och planet stiger, en lägre och planet sjunker. Allt är bra hittills.

Nu skall vi göra en »Go To« på GPS:en och se om AP:n kan ta oss hem. Nä, Nav går inte ens att aktivera. Okej då, det blir att styra själv fast man kostat på sig en AP. Efter denna lilla test skall en del justeringar göras. Kraften ökas och känsligheten likaså.

Att Nav inte fungerade löstes också. På Dynons hemsida finns ett forum, där finns frågor om problem som andra har haft, och någon har säker haft samma fel. Så var det, det kommer inte tillräckligt med information från GPS:en. Det är MNEA 0183 protokollet som används och för att få ut de kompletterande meningarna så måste man gå in på GPS:en och sätta aktivera på On. Detta föranledde mig att koppla GPS:en till PC – och se! – då kan man läsa vad som kommer ut ur GPS:en, och där fanns nu all den information som EFIS:n behöver för att kunna följa en rutt också. Man kan läsa informationen med Hyperterminal på en Windows PC, men man måste ställa in rätt parametrar på serieporten för att det skall fungera. Man måste även göra, eller ha, en kabel till det. Jag

gjorde en enligt Garmins manual och kopplade COM1 och Signal Ground till Rx respektive Signal Ground i en DB9 kontakt.

På Internet finns massor av information om vad NMEA meningarna innehåller, och om man sätter GPS:en i Simulator läge och startar en resa så kan man se vad GPS:en skickar ut och tolka den informationen.

Ny testflygning och nu fungerar allt lite distinktare tack vare högre känslighet och i Nav-läget följer den en rutt i GPS:en. Så nu är det bara att göra en distansflygning, ta över inför landningen utvilad och pigg. ■

Låt oss få lära av dina erfarenheter!

Vi är övertygade om att just du har stött på problem under ditt arbete som du löste på ett elegant vis. Dela med dig av dina kunskaper i EAA-nytt! Vi är många som älskar tips, idéer och små smarta lösningar! Du behöver inte göra den stora restaureringen för att skriva något i tidningen – även kunskapen om de små detaljerna är guld värd!



Det här händer på EAA-webben

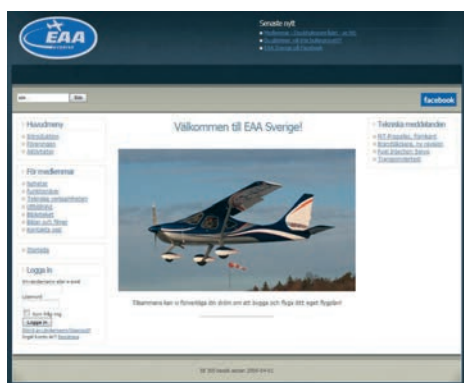
NÄR EAA SVERIGES hemsida (www.eaa.se) nylanserades i april 2009 var det med föresatsen att skapa en modern och levande informationskanal för föreningens medlemmar och även ett skyltfönster mot allmänheten.

Att förmedla information på ett bra sätt är svårt och därför valde vi att gå varsamt fram: Först förde vi över befintlig information till ett lite mer attraktivt format, gradvis kompletterat med mer information, för att sedan efterhand också föra in fler och mer avancerade funktioner. Allt för att ha möjlighet att pröva oss fram och kunna »lägga öröt mot marken«: Är vi på rätt väg? Saknas något? Är det enkelt att hitta informationen som finns? Det är frågor vi hela tiden ställer oss och försöker få svar på.

Rent tekniskt är ju möjligheterna oändliga, men förutom att undertecknad helt enkelt inte vet hur man utnyttjar dessa möjligheter fullt ut, så vill vi inte fastna i en »teknisk lekstuga« eller försöka förverkliga visioner som hör hemma flera år in i framtiden. Det vi ser på hemsidan idag är alltså bara början på något som ständigt kommer att utvecklas.

GÅR MAN TILL www.eaa.se hittar man en huvudmeny och en medlemsmeny till vänster. Huvudmenyn är allmänt hållen och vänder sig i första hand till de som kanske gör sin första bekantskap med oss: En introduktion, lite om föreningen och vad vi gör.

Medlemsmenyn är betydligt matnyttigare, med detaljerad information och dokumentation. Vid en första anblick saknas en hel del, men detta återkommer vi till senare.



Förutom menyerna hittar man nyhetsblänkrare längst upp och viktiga tekniska meddelanden till höger.

LÄNGST NED TILL vänster finns en inloggningsruta. Efter att du registrerat dig kan du logga in och kommer då åt sådan information som vi inte vill ska vara allmänt tillgänglig. Efter inloggning utökas nämligen medlemsmenyn med till exempel medlemsmatrikel, flygplanslistor, blanketter, haverirapporter och försäkringsinformation. Dessutom får du möjlighet att ta emot direktutskick via e-post.

Registreringen är en enkel procedur: Leta först upp ditt medlemsnummer. Det finns i avslutning till din adress på baksidan av den här tidningen eller på inbetalningskortet för medlemsavgiften. (Det är alltså inte numret som står på din bygghandbok eller på ditt byggtillstånd!) Klicka därefter på »Registrera«, ange medlems-

numret som ditt användarnamn, fyll i namn och e-postadress och välj ett eget lösenord.

Registreringen går till undertecknad för att manuellt verifieras mot listan över betalande medlemmar och efter någon dag får du en bekräftelse att din registrering har godkänts. Under förutsättning att du har fyllt i ditt medlemsnummer och betalat medlemsavgiften, alltså...

I SKRIVANDE STUND har vi haft drygt 58 000 besök på hemsidan sedan 1 april 2009 och dessa är fördelade på ungefär 50/50 första-gångsbesökare och återkommande besökare. Populäraste nedladdningarna är listorna över tekniska granskare och besiktningmän, följt av gamla nummer av EAA-nytt.

Drygt 140 medlemmar har valt att registrera sig och har därmed tillgång till all publicerad information och direktutskick via e-post.

VAD HÄNDER DÅ HÄRNÄST? Inte helt oväntat ligger kursscheman och kursanmälningar högt på önskelistan, så det tittar vi på. Möjlighet att rapportera byggredovisningar och andra uppgifter direkt via hemsidan är också efterfrågat, men här måste vi säkra oss lite extra för att kvalitetsrevisorerna ska bli nöjda.

HAR DU FLER idéer och önskemål? Tveka då inte att höra av dig till webmaster@eaa.se!

Detsamma gäller om du har erfarenhet av webbdesign och skulle kunna tänka dig att hjälpa till.

MATTIAS JÖNSSON

AUTHORIZED DISTRIBUTOR
ROTAX
AIRCRAFT ENGINES

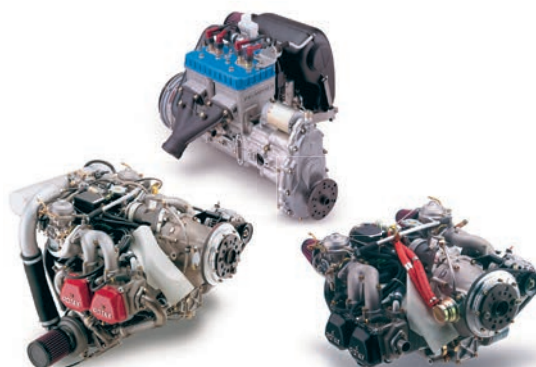


LYCON
ENGINEERING AB

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



Luftens Ferrari

Falco F8L tillhör de verkligt klassiska maskinerna. Italienaren Steilo Fratis konstruktion från femtiotalet är helt byggd i naturkomposit och därför lätt, stark och saknar metallens utmattningsproblematik.

Johan Wiklund besökte Dan Gamble som i Skåne filar på ett eget exemplar av »luftens Stradivarius«.

TEXT OCH VERKSTADSFOTO: JOHAN WIKLUND



HÄROM KVÄLLEN var jag hemma hos Dan Gamble för att titta på hans Falco F8L-projekt. Jag måste erkänna att jag personligen tänker mest på veteranflygplan som Tiger Moth och dylikt, och visste inte så mycket om Falco och den italienske konstruktören Stelio Frati. Efter att ha tittat på specifikationerna så måste jag säga att jag är imponerad! En stark känsla av »vill ha« har uppstått! Eller vad säger ni själva om prestandan i faktarutan här intill?

FALCO F8L FLÖG för första gången 1955 och är konstruerad av italienaren Stelio Frati. Den är helt byggd i trä, eller naturkomposit som byggeteamet framhårdar att kalla det. Trä är lätt, starkt och saknar metallens utmattningsproblematik. Det senare en stor fördel i en aerobaticmaskin. När det gäller komposit så har jag hört sägas att trä bara har överträffats av bakad kolfiber.

Under 1957–1968 byggdes omkring nittio Falco F8L på fabrik. Priset för en fin fabriksbyggd maskin lär ha legat på en och en halv till två miljoner svenska kronor! Hembyggda i USA kostar i dag mellan 80.000 och 200.000 amerikanska dollar. Maskinen tillhör de verkliga klassikerna och har förutom »luftens Ferrari« även kallats »luftens Stradivarius«...

Dan Gamble bor nere i södra Skåne, inte så långt från Trelleborg. Han är grundutbildad i Flygvapnet 1974, och utbildade sig till elektronikingenjör. Han tog ett civilt A-cert 1977 och har sedan underhållit det med vissa avbrott. Det har blivit flygning med klubbkärnor som Piper och Cessna.

År 2000 köpte Dan en BA-4 från FC-flygklubb i Linköping. Det var en önskan att få flyga någonting som gav lite större utmaning än vad en normal klubbkärna kan ge.

Samma drivkraft låg sedan bakom köpet av Falco. Att stå i en bygglokal och bygga flygmaskinen själv blev snarare en nödvändig konsekvens, när man tittar på priset på färdiga maskiner.

Medbyggare är Adam Ooms, som sedan gammalt är väl inkörd på trä med alla dess för- och nackdelar. Dan berättar att Adam står för mycket av träkunnandet men även bidrar till att göra byggandet roligt!

Dan berättar att hans projekt startade i USA på



åttioalet, blev importerad som projekt till Sverige och hamnade senare hos Dan Borgström (SeaFury). Dan och Dan är ungdomskompisar och den senare tog över projektet kring 2003.

Några av svårigheterna så här långt har varit att sätta sig in i ett redan halvfärdigt projekt. Var startar man? Här har EAA med sin erfarna personal varit till stor hjälp med att komma igång i rätt ände och att analysera det som redan har varit påbörjat i USA. Som exempel har samtliga limfogar i träkonstruktionen försiktigt kontrollknackats med hammare av Karl-Bruno Ljungberg. Med hjälp av känsligt öra och stor erfarenhet kan man nämligen lyssna sig till bra eller dåliga limfogar. Bilderna får visa hur långt projektet är framskridet.

Nu är Dan ifärd med att flytta bygglokalen, så jag tänkte återkomma med en ny artikel när projektet har blivit lite mer färdigt. ■

MAN KAN FORTFARANDE KÖPA KOMPLETTA BYGGSATSER I USA VIA SAJTEN SEQAIR.COM. FÖR ER SOM GILLAR RÖRLIGA BILDER SÅ FANN JAG FÖLJANDE PÅ NÄTET: WWW.ALDINI.IT



Kortfakta Falco F8L

STANDARD 160 hk IO 320-B1A med Hartzell constant speed propeller +6g/-3g och naturligtvis godkänd för avancerad flygning

VNE (max) 213 kt och marschfart 170 kt

TAS (6000 ft, 75%) 32 liter/timme

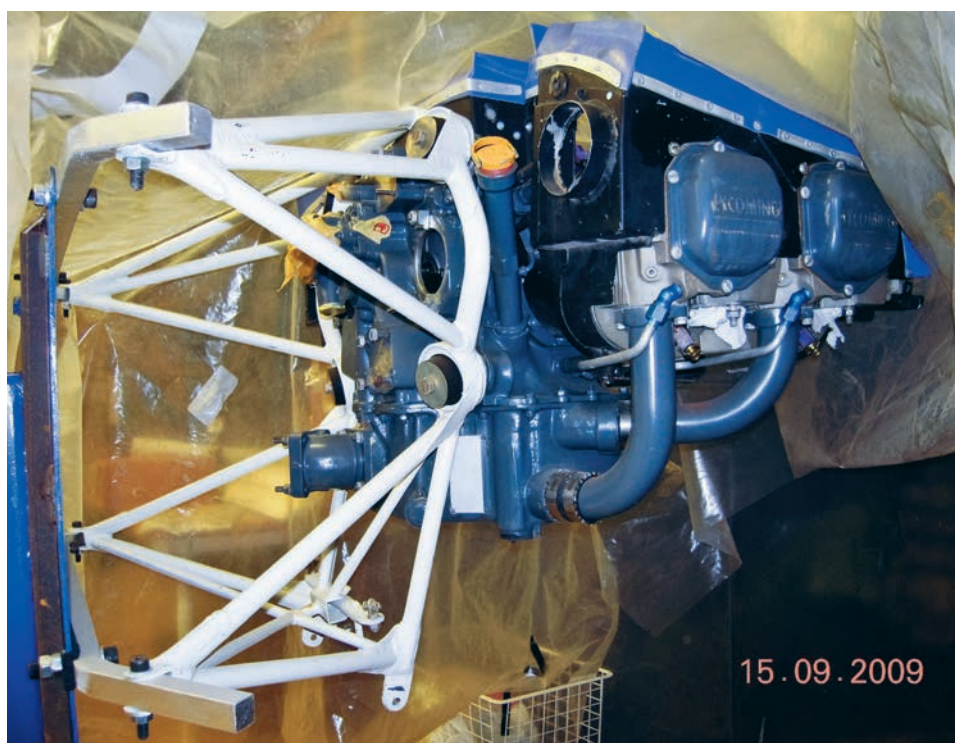
STALLFART med full klaff 54 kt

MAX STARTVIKT 852 kg och tomvikt 550 kg

BAGAGE 40 kg och bränslekapacitet 151 liter

RÄCKVIDD 1.600 km/870 nm

STARTSTRÄCKA 170 m. Landningen tar 225 m (rullsträcka).



»Man kan aldrig vara tillräckligt försiktig«

Otto Deli läste om ett haveri i Tyskland, men kände inte igen sig i tidningens beskrivning av fallet. Här skriver han om flygsäkerhet, haverirapporter och vikten av att inte bli lämnad ensam efter en krasch.

TEXT OCH FOTO: OTTO DELI

I PILOT BRIEFING 1/2009 läste jag om ett haveri i Tyskland, i Lüneburg söder om Hamburg. Det stod klart och tydligt att piloten hade startat med sin flygmaskin trots att han visste att motorn inte gav full effekt!

Varför gör man så? Jo, redaktören påstod att piloten så gärna ville följa de andra flygarkompisarna till det efterlängtrade målet Fredricshafen.

Piloten måste ha varit oerhört oerfaren om han betedde sig så som redaktören påstod.

Det är oftast så att man bedömer andra efter egen erfarenhet, vanor och tankesätt. Men så kan väl inte en så erfaren pilot med CPL+I multi, flyginstruktör med 7400 timmar i flygdagboken tänka? Eller hur?

Jo. Åter till haveriet. Jag tror mig veta att en liten Pottier med bara 80 hästkrafter, korta vingar, bara 6 meter mellan vingpetsarna, och med relativt tjocka vingar inte har samma startprestan-

da som de flesta moderna ultralätta flygplan har. Det måste därför ha varit mycket svårt för utomstående att bedöma hur mycket motoreffekt piloten startade med från Lüneburg.

Man får förmoda att piloten gjorde de vanliga kontrollerna enligt checklistan före starten. Han var säkert på det klara med vad han hade för startprestanda innan starten!

Tänk vad piloten har fått för problem att lösa efter ett sådan haveri! Tänk vad ett litet tekniskt fel, eller ett litet pilotfel, kan orsaka för besvär!

Han måste transportera hem det havererade flygplanet på något sätt. Skriva haverirapport! Försöka få ut det mesta från försäkringsbolaget

så att förlusten blir så liten som möjligt. Reparera eller bli av med skrotet. Stackars människa! Tur att han inte skadades i alla fall!

JAG LÄSTE OM detta haveri även i Pilot Briefing 4/2009, »Piloten startade trots begränsad effekt«. Man får väl förmoda att redaktören har tagit reda på alla fakta om detta haveri eftersom han

är så säker på haveriorsaken. Han har förmodligen läst haverirapporten eller åtminstone har talat med den stackars piloten. Titta i Pilot Briefing 4/2009, sidan 17! Du måste veta! Står det så fint av redaktören.

Ni som har läst detta kanske börjar ana att jag vet mer än vad jag låtsas veta. Det är klart att jag vet eftersom det var jag

”Man kan undra varifrån man får sin haveristatistik? Hör-sägen eller rykten, eller rent av bara fantasier?”





som havererade! Man måste vara lite ironisk annars överlever man inte!

Jag är verkligen förvånad vad man kan hitta i vår tidning! Man kan undra varifrån man får sin haveristatistik? Hörsägen eller rykten, eller rent av bara fantasier?

I varje fall har inte någon hört av sig från KSAK. Det är inte så bra tycker jag. Om jag hade omkommit hade man kunnat skriva vad som helst, det har inte gjort mig något. Men jag överlevde!

Mina flygarkompisar som känner mig har säkert undrat hur slarvig har jag varit. Jag har i alla fall flygit i över trettio år och haft eget flygplan i över tjugo.

ÅTER TILL HAVERIET. Jag lämnade haverirapporten till Transportstyrelsen inom föreskriven tid. Man skall väl följa bestämmelserna! Jag har inte hört

någonting från dem sedan dess. Man tycker att de åtminstone borde skicka ett meddelande om att de har mottagit rapporten. De har naturligtvis mycket att göra med alla ständiga omorganisationer på Transportstyrelsen. Det tar mycket tid i anspråk att organisera vad alla skall göra. Nya blanketter med nya nummer och logotype skall ordnas. Det är svårt att hinna med själva »kunderna« som de skall arbeta för! Man undrar vem som är för vem? Senast jag var i kontakt med dem var i samband med fakturan för flygtillstånden. Det blev fel, så klart. Fick räkning på det havererade planet. Jag fick ringa några samtal och vänta innan jag kom i kontakt med rätt person. Hon sa att det kan dröja mycket längre innan alla felaktiga fakturor kan redas ut så jag får lugna mig tillsvidare. Det skall inte inverka på luftvärdigheten! Vi får se.

Det finns i alla fall ett par ljusglimtar vid mitt

haveri. Jag har inte skadat mig trots att kärran blev skrot. På EAA har de varit hjälpsamma och stöttat mig, som jag har upplevt det. De har brytt sig om mig och har försökt reda ut orsakerna till haveriet.

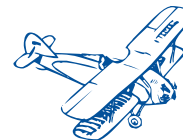
Försäkringsbolaget Inter Hannover har verkligen varit trevliga och korrekta att göra med.

VAD HAR JAG lärt mig av detta?

Jo! Det är mycket överraskande att haverera för en själv och för sina närmaste. Det känns ensamt när man väl har havererat. Man kan aldrig vara tillräckligt försiktig. Man kan aldrig vara säker från ett haveri. Det är mekaniska grejer man flyger med! Rent statistiskt skall man aldrig mer haverera, men var aldrig för säker!

Trevlig och haverifri flygsommar önskar! ■

OTTO DELI



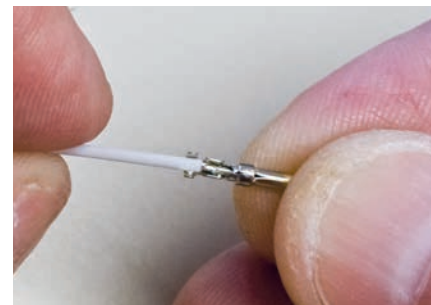
SÅ GÖR MAN!



1. Stansade och svarvade stift/hylsor.



2. Skalning av kabel.



3. Lagom långt skalat. De bakre flikarna kommer att vikas över kabels isolering.



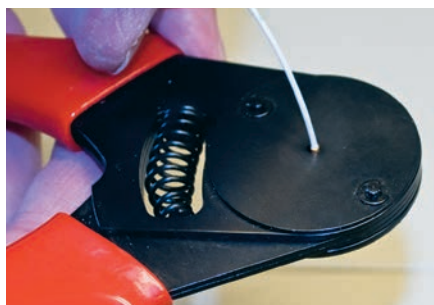
4. Nu klämmer vi med tången för stansade hylsor.



5. Resultatet ser fint ut.



6. Kabeln för in den svarvade hylsan.



7. Hylsan placeras i tången.



8. Så här ser det ut efter klämning.



9. Sen trycks hylsorna in i kontaktdonet.

Så gör du en D-sub

I DE APPARATER vi använder i våra flygplan är det numera vanligt med D-sub kontakter. Vanliga D-sub är DB9, DB25 och DB37, där siffran anger antalet stift i kontakten. Det finns DB50 också, men den är nog inte så vanlig i våra sammanhang. Sedan finns det förstås hon- och han-kontakter. När vi som håller på med X-klass installerar en apparat gör vi nog ofta själva kablaget och därmed kontakterna. Hur gör man då en DB-sub?

Först måste man ha en tång som klämmer stiftet/hylsan som finns i två varianter, stansade och svarvade. På ett stansat stift viks det flikar över den skalade kabel och även över isoleringen. På svarvade hylsor kläms öppningen för kabeln ihop runt den skalade kabeln. Detta kräver olika tänger. Se bilderna.

Nu börjar vi: skala kabeln så att det blir rätt längd på den frilagda ledaren. Positionera stiftet/hylsan i tången, positionera kabeln och kläm. Om det är ett stansat stift/hylsa så kläms även de bakre flikarna över isoleringen. Sen trycks stiftet in bakifrån i D-sub kontaktdonet.

Ett stansat stift behöver ett litet verktyg även för detta men ett svarvat stift är bara att trycka in tills det snäpper till lite, då sitter det. Sedan skall det sättas på en kåpa på kontaktdonet.

Innan det görs kan det vara lämpligt att sätta en märkning på kabeln så att man vet vad den skall användas till. När kåpan sitter på sedan är det till stor hjälp. Det kan göras med en liten etikett under en genomskinlig krympslang. Lycka till!

LENNART ÖBORN OCH KJELL-OVE GISSELSO



10. Kabel märkt med etikett under transparent krympslang.



Hur länge orkar vi?

HUR LYCKAS man bli av med sin hobby utan att vilja det själv? Hur lyckas man hålla flygintresset vid liv trots alla negativa vibbar från de flesta håll inom branschen?

Man måste vara helt störd i skallen som fortfarande vill, orkar, har lust och inte minst har råd med sin flyghobby.

Redan när jag tog mitt PPL Certifikat kom den första motgången – Tullinge skulle läggas ned...

Vi satte hoppet till Malmby strax utanför Strängnäs och allt såg lovande ut. Politikerna i Strängnäs var välvilligt inställda till oss och detta skulle klubbas igenom utan problem, sades det.

Men se det gick åt hellskotta där med. Miljökämpar som inte ens bor på orten satte käppar i hjulet för oss, varvid vår enda utväg blev att slå oss samman med Barkarby FK och flytta flygplan, tälthangar och så vidare till Barkarby.

Och nu lägger Barkis också ned! Denna gång är läget ännu värre. Vart ska vi nu ta vägen med våra flygplan? Det finns ju inte ett enda flygfält som kan ta emot oss alla, endast ett fåtal och speciellt utvalda får plats på till exempel Skå, det enda fältet i Stockholm. Men vad händer med oss andra som bor kring Stockholm som också har flygplan och vill fortsätta?

SJÄLV HAR JAG nödgats att lägga min renovering av SE-BCC på hyllan och packa ned allt i kartonger. Tillsammans med några flygarvänner arrenderar vi mark strax söder om huvudstaden för att anlägga ett lagom långt fält och bygga hangar även om ekonomin egentligen inte tillåter detta.

Här – på detta av oss själva, med blod, svett och tårar anlagda fält och egenhändigt byggda hangarer – här skall jag väl i alla fall kunna få flyga med min lilla flygapparat, Piper Colten SE-CZF, även fast kostnaderna är mer än jag egentligen har råd att lägga på min hobby nu när olika arrendeutgifter med mera måste betalas.

MITT RENOVERINGSPROJEKT SE-BCC får dock vara undan skuffad och nedpackad, hon får inte plats i den hangar jag byggt åt min lilla Colt.

Är man helt galen som fortfarande gillar denna hobby trots alla motgångar och tycker att flyg är den bästa mest givande, roliga hobby man kan hålla på med?

Alla mina vänner i klubbarna försvinner ut åt olika håll. Sammanhållningen och kompisandan försvinner.

Frågan är vad det är som gör att vi inom flyghobbyn inte ger upp på grund av alla dumheter som politiker och myndigheter riktar direkt mot oss? Vad är det som gör att vi orkar? Hur länge ska vi orka?

SNART ÄR DET dags för nästa negativa budskap, kan jag tänka. Det ska bli spännande att höra vad detta för med sig och hur detta skall påverka flygandet!

För något positivt budskap från en myndighet eller politiker kan det väl knappast vara, inte när det gäller våran kära flyghobby?

Njut av ert flygande! Det gör jag i alla fall – ensam eller ej – jag och min lilla Colt!

MIKAEL SVENSSON

Försäkringsexperten som förstår dig

Överblick och säkerhet kommer inte automatiskt – det krävs erfarenhet. QBE har funnits i 120 år och är nu ett av världens 25 största försäkringsbolag med verksamhet i 45 länder. – detta är våra kunders garanti för säkra produkter.

Som specialister på alla former av flygförsäkring kan vi tillsammans med dig finna en attraktiv lösning för dina speciella försäkringsbehov.

Kontakta QBE - din starka partner!



Stig Aggevall (Agent for QBENAI)

Telefon: +46 85 97 99 901

Telefax: +46 85 97 99 960

Mobil: +46 70 64 50 252

E-mail: stig.aggevall@universallife.se

Universal Life AB är registrerat försäljningsställe för QBENAI i Sverige.

www.qbenai.com

QBE Nordic Aviation Insurance A/S • Tel: +45 33 45 03 00 • E-mail: info@dk.qbe.com



Susette Reuss, Underwriter



AVID Amphibian

Ett mycket trevligt och framför allt prisvärt plan. Den kan landa på land och vatten. Tar upp 2 personer lätt ur vatten och om det inte är UL klassat tar den även ett barn i baksits. Sjöflyg är helt fantastiskt och för den penga även ha möjlighet att landa på land gör modellen svårslagen. Ett påbörjat bygge, komplett byggsats med alla delar. På grund av tid o plats brist Säljs eller bytes eventuellt mot husbil eller annat.

Tel: 0706 562494. Email: wernerekman@telia.com

Lycoming

Cylinder LW 12697 (O-360) New guides and valve. Start gear LW 16064 and 13276 used. Piston ring 74271 (steel cyl). Piston ring SL 73998 and 74673 (chrome cyl). Valve intake 73938. Muffler 66894-03R (PA28 ?). Div. beg delar.

CONTINENTAL: Piston ring 649632A P005 (O 200/300), Oilsump 530763RR (o 300) No corr Div. beg delar. Kontakta Uffe Bollnert Stockholms aero service. E-mail ulfbollnert@hotmail.com. Mobil 0730450014



Bolkow 207 SE-XG

Enda 4-sitsiga Bolkowmodellen. Byggt 1962. Totaltid 3018 tim. Lycoming O-360 A1A 180 hk experimental TSMO 1115 tim. Korrosionskontroll utförd 2007-05-31. Propeller Hartzell HC-922K-8D constant speed experimental. Korrosionskontrollerad 2010-05-17. King KX175B; KY97A. Audio panel/intercom PMA4000. Narco AT150 med höjdrapportering. ELT Shark 7. Luftvärdighet till maj 2011. Har alltid stått i hangar. Nu baserad på ESSE (Skå-Edeby) sedan ESKB (Barkarby) stängdes. Maths Johansson 070-749 15 65 (maths.g.johansson@telia.com)



C22C Aero

Rotax 912UL, 80Hk 4-takt, Tomvikt 253kg, Max startvikt 450kg, Besiktigat och luftvärdig till och

med 2010-09-21, Försäkrat till 2010-09-03, Radiotillstånd 2010-06-12, Motor Rotax 912UL, med startspärr, 876 timmar, Tunna vingprofilen som C42B, Ny instrumentkonsol kolfiber, Gardin, vattenkylare, Inbyggd värme i cockpit, 2 st. bränsletankar, totalt 64L, Ny mekanisk pump, Ny elektrisk pump, Nya motorfästen, av gummi, Delar i förgasare nya, Alla gummidetaljer utbytta 2009, Nya bromsklossar 2009. Finn Jonassen kontaktas på 0325 32382 / mobil: 070 5832382



Sista moms fria flygplanet via Danmark

Ikarus C42B 2010 års modell. 100 Hk, Full utrustning, Fritt Danmark, ca v 21. Bilden visar flygplantypen, inte det aktuella flygplanet. För spec. och upplysningar, ring: 0325 32382. ELLTECH, Finn Jonassen

Kuntzleman streamline combo

Positionsampa och strobeslight i ett. Inköpt feb 2010. Helt nya i kartong. Säljes för samma pris som på Aircraft&Spruce PN 11-04835. Pris 379 us dollar.



www.kestrobes.com/cat2.htm

www.aircraftspruce.com. Mikael Sved tel.

0705354214 Email: mikael.sved@bonetmail.com

Instrument säljes



Köpes: Aerobatickärre

Vass Aerobatickärre köpes! Eventuellt kan det vara intressant att köpa en andel i någon kärre baserad i Skåne. Bör ej kosta över 500.000 SEK. Kontakta Per Norén tel: 070-5877215, e-mail: pernoren@gmail.com

Hangar på Sundbro/Uppsala

En mindre trähangar lämplig för ett lågvingat sporrhjulsflygplan med en spännvidd understigande 10 meter. För närmare information kontakta ägaren på tel: 0684-29 411 alt. E-mail: alf.engfors@telia.com

SKRUVS KEMITEKNIK AB

Proffs på färgborttagning!

Köp RAPID+ Färgborttagare
-direkt från tillverkaren
-inga mellanhänder

0470-77 45 40
www.skruskemiteknik.se

Industribyn, 360 43 ÅRYD



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 klubbkärren enligt expertis!

Elltech
Svensk och Norsk agent

+46 325 323 82 - Fax +46 325 325 36

http://www.elltech.o.se - finn@elltech.o.se



Auster J1 Autocrat 1946

+ en Auster till under renovering + några motorer Cirrus M.II + nya delar, typ: pinnbultar, muttrar med mera för Cirrusmotorer. Säljes endast som helt paket. Pris: 280.000 kr. Tfn: 070-641 50 71.



DH82A Tiger Moth

Jag säljer min Tiger Moth. Total tid 2874 tim, motorn har 720 timmar kvar till nästa översyn. Vingarna är dukade med ceconite, kroppen bomull. Stefan Sonestedt 0703000960. E-post steppens@telia.com



SAAB Supporter / MFI 15 SE-XNP 1995

All info på <http://www.antwork.nu/se-xnp.htm>
Baserad på Barkarby till 2010-05-30, Flygtillstånd till 2010-12-31. Pris 650.000 SEK eller anbud. Lars Vikner, tel: +46 705 18 29 06, e-mail: lars@vikner.se

Glasair Super 2 FT kit säljes

Ny tillämpning av reglerna för bygglokaler gör att jag saknar möjlighet att avsluta mitt Glasair-bygge. Bygget är färdigställt till ca 50 procent. Matts 040-6306212

Rans S7 Courier II 1998 SE-XRG

X-klass, TT 321, Rotax 912 UL 80 hkr, Warpdrive prop. Flottörer Full Lotus, skidor glasfiber, hjul. Flygplansvagn inkl. enklare lyft. Flygplanet finns i Tärendö Norrbotten. För mer info kontakta Börje Samskog, tfl. 0978-20497, 070-5557917 eller Email borje.samskog@tele2.se. Foton kan skickas.

FÖRENINGSNYTT

Nya medlemmar i EAA

EFTERNAMN	FÖRNAMN	ADRESS	TELEFON
Blomqvist	Urban	Odengatan 15, 512 54 Svenljunga	0325-107 32
Boyner	Malin	Mosstorpsvägen 45, 183 30 Täby	
Broberg	Kerstin	Solrosgatan 16, 644 30 Torshälla	016-51 46 96
Carlsson	Åke	Kvistvägen 24, 961 44 Boden	070-225 86 06
Larsson	Sven	Spinnmästarevägen 43, 437 34 Lindome	031-99 22 73
Lindahl	Dan	Björkstigen 14, 247 32 Södra Sandby	046-585 00
Lindström	Lars-Ewert	Snorregatan 7 C, 417 28 Göteborg	031-23 74 50
Nilsson	Thorsten	Spackelgränd 10, 137 38 Västerhaninge	08-504 400 74
Nyqvist	Gunnar	Musikantvägen 23, 961 40 Boden	0921-154 15
Persson	Lars-Olov	Bävervägen 2, 981 37 Kiruna	070-297 22 05
Pettersson	Hans-Göran	Norsvägen 19, 945 33 Rosvik	0911-20 63 80
Smedberg	Pär	Dalhem Gandarve 513, 622 56 Dalhem	0498-380 90
Spong	Fredrik	Norra Villavägen 16, 237 34 Bjärred	046-29 52 90
Stridsman	Jan	Hermelinsgatan 30 C, 972 41 Luleå	0920-22 08 16
Ström	Johan	Holmvägen 8, 943 35 Öjebyn	073-035 77 06
Tistrand	Rolf	Kärrbogatan 21, 441 96 Alingsås	0322-506 25
Ubbewiik	Jan	Fredrik Esmarchsg 26, 577 51 Silverdalen	0495-122 08
Wiklund	Jan	Stormvägen 291, 976 34 Luleå	
Wiklund	Mattias	Stormvägen 291, 976 34 Luleå	
Wikström	Mattias	Forskarvägen 107, 977 53 Luleå	070-362 99 77

Nya flygutprovningstillstånd

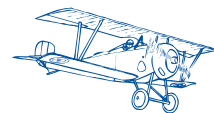
NAMN	FLYGPLAN	DATUM
Ronny Hestrander, Aneby	Rans S-6 ES SE-YJJ, 9051692-1290	2010-04-31
Mikael Carlson, Löberöd	Bleriot XI SE-AEC, -1381	2010-05-11
Hans Schwartz, Göteborg	Shaw Europa XS SE-XYA	2010-05-14
Ove Englund, Västerås	Dyn' Aero MCR 4S SE-XXE, 145-1438	2010-05-27
Anders Häggglund, Stockholm	Steen Skybolt SE-XNT, -25	2010-05-27

Nya byggtillstånd

NAMN	FLYGPLAN	DATUM
Bernth Johansson, Malå	Van's RV-7 73721-1444	2010-05-14
Karl Hagström, Lit	Autogyro Humlan 274 B-1494	2010-05-20
Lennart Forsmark, Järfälla	Best Off Nynja 995-40-1498	2010-06-23
Ragnar Skanåker, Alvesta	Beagle 6A Tugmaster SE-XHK, 3744-559	2010-06-23

AVSÄNDARE:

EAA Sverige
Hägerstalund
164 74 Kista

**KORT FINAL**

Absolut sista jungfruflygningen från ESKB

33 ÅR EFTER ATT den första vingsprygeln tillverkades fick Skybolt en äntligen luft under vingarna och gjorde sin jungfruflygning den 30 maj.

Efter ett par varv runt Barkarby flygfält skåldades det i Pommac och åts jorgubbar. Senare samma dag flögs den av Karl-Eric Engstrand från Barkarby mot Skå-Edeby, men på grund av motorstörningar hamnade den tillfälligt på Frölunda flygfält.

Problemet visade sig vara att den mekaniska bränslepumpen inte gav tillräckligt tryck. Efter en tids mekande på Frölunda och med en ny bränslepump på plats flögs Niklas Tore över till Skå där den nu tryggt står i hangar.

Bygget påbörjades 1977 av Lars Hägglund, Ulf Lavenius och Yngve Karlsson. Även Göran Fermback deltog under en tid i bygget. Men så småningom kvarstod Lars som ensam byggare.

Efter Lars fränfalle 2001 övertog Anders Hägglund byggandet och nu har alltså »Boltan« flugit för första gången. Under slutskedet har Jan-Erik »Kotten« Borin varit till stor hjälp med entusiasm, kunnande och goda råd.

MOTORN ÄR EN 200 hp Lycoming 10360 A1B som sätter snurr på en Constant speed propeller från Hartzell. Cockpiten kommer att förses med huv så småningom då den öppna lösningen har visat sig vara »lite dragig«.

Jag har inga ambitioner att tävla eller att göra några uppvisningar, men självklart blir det nog en och annan krumelur då och då. Flytten (eller flykten?) från Barkis som ju stängdes den 31 maj blev något forcerad och efter alla pappersprocedurer var det med en otrolig lättnad som jag såg Karl-Eric ge sig iväg. Nu väntar inflygning på sporre och på »Boltan«, flygutprovning och allt annat roligt man kan ha med eget plan.

Ett stort tack till alla som hjälpt till och alla som gett mig goda råd!

ANDERS HÄGGLUND
Skybolt, SE-XNT