



Skandinavisk

FLYG HORISONT

Officiellt organ för



nr 1
mars 2019

GLAD PÅSK!

MED HELIKOPTER TILL UKRAINA

FRAMGÅNG FÖR AOPA-S: PART M-LIGHT INFÖRS!





KALLELSE TILL ÅRSMÖTE & FLY-IN!

Kom och gör Din röst hörd på årsmötet 2019!

Trevlig flygmiljö utlovas! Både fika och mat finns att tillgå. Dessutom blir det intressanta föredrag.

6 april Kl 11.00 hos Hässlö Flygförening, ESOW, Västerås. Swedavia landningskort gäller!

Dagordning:

Fastställande av röstlängd
Godkännande av dagordning
Beslut om mötets behöriga utlysande
Val av mötesordförande och mötessekreterare
Val av 2 medlemmar, tillika rösträknare, att jämte mötesordförande justera dagens protokoll
Föredragning av styrelsens och revisorns berättelser samt beslut i frågan om ansvarsfrihet
Val av ordförande samt övriga ledamöter och suppleanter i styrelsen
Val av 2 revisorer, båda godkända, varav den ene som suppleant
Val av valkommitté
Fastställande av årsavgift och budget
Behandling av motioner från medlemmar och förslag från styrelsen
Övriga frågor

Motioner från medlemmar måste vara styrelsen tillhanda senast 10 dagar för årsmötet, dvs senast 27 mars. Sedvanliga årsmöteshandlingar kommer att finnas på vår hemsida (www.aopa.se). Efter årsmötesförhandlingarna blir det en kort paus innan seminarierna drar igång. Lunch går att förbeställa, info@aopa.se senast onsdag den 3 april. Vi kommer att lägga upp menyn på hemsidan. Vi beräknar att vara klara vid 16:00.

Välkommen! Styrelsen

Kungsair Training AB

Flygskolan i Norrköping med tradition och kvalitet.

Flygcertifikat under sommaren 2019?

Instrumentbehörighet under sommaren?

Provlektion?

PPL - CPL/ME/IR - PC ME/SE/IR - Time building - EIR/IR - CRI – m.m.

Nyheter: Type Rating Beech King Air, AVA och AVA Prova på!

Kontakta oss redan i dag så berättar vi mer:

Skolchef Mikael Boström 070-752 75 36

mikael@kungsair.com

www.kungsair.com





Foto: Dmitrij Karpenko

Redaktör

Jakob Söderberg
flyghorisont@aopa.se

Flyghorisont

c/o Söderberg
Kantongatan 11
178 93 DROTNINGHOLM

Ansvarig utgivare

Lennart Persson
lennart.persson@aopa.se

Adressändringar: kansli@aopa.se

Manusstopp nr 2-2019: 5/5

I innehållet

- 4 Ordföranden
- 5 Elflygplan. Part M-Light.
- 6 Ett lättflyget flygplan?
- 7 Läsarbrev.
- 8-11 Leveransflygning av helikopter
- 12-15 Redaktionsnörden
- 15 I huvudet på en flygnörd

Omslaget

Övre bilden: Ett grådisgt Öresund sett från en Robinson R44 helikopter.

Nedre bilden: Erik Billman, Svein Martinsen, Simon Segerros, Josefine Pettersson på Hässlö Flygplats före avfärd till Ukraina, vid en av de helikoptrar som leverades.

Foton: Svein Martinsens bildsamling

Redaktören

Det råder alltid något slags väder när jag skriver redaktionskrönikan. Min redaktion ligger i husets hörnsalong vid ett fönster mot trädgården och här följer jag vädret. Nu har jag den gula rullgardinen 75 % neddragen för att inte få solen i ögonen.

Det finns flygväder, från bättre till sämre: Ballongflygväder, sjöflygväder, VFR-flygväder, IFR småflygplansväder och kommersiellt flygväder.

Markaktivitetsväder, från bättre till sämre, är strandväder, utecaféväder, söndagspromenadväder, panoramarestaurangväder och hundpromenadväder.

Hundpromenader och flygning med kommersiella linjeflygplan är allvädersoperationer. Det handlar om ganska låga siktkrav och om en ganska stor tolerans för isbildning, sidvind och snödrev. IFR CAT I har samma siktkrav som promenad med lös hund. Med kopplad hund kan man operera i samma sikt som vid CAT III kopplad ILS med automatlandning. Vid nollskikt kan hunden spåra vägen. Är bromsverkan låg kan ha en stor hund dra omkull en ägare genom kopplet. **Panoramarestaurangväder** är sol från en klar himmel tillsammans med mycket stark kyla eller vind.

Söndagspromenadväder har samma kriterier som flygväder för IFR i småflygplan. Molnbasen kan vara låg, men vid isbildning på näsan eller snödrev vill man stanna inne eller nere. **Utecaféväder** är relativt likvärdigt med VFR-väder, på vintern motsvarar väderkravet det för en restaurangterrass i en skidbacke i Alperna. Det kan vara svinkallt i snålblåst på sjön under Årsunda Fly-In.

Strandväder med sommarvärme är ännu bättre, då kan man låta förgasarvärmen vara på en PA28 men inte på en Cessna 172, ty sistnämnda anses i flygforum vara ismaskiner som ska ha förgasarvärme jämt inför landning.

Att skriva en artikel om manövrering, farter och rutiner för att bli en bättre (mer strukturerad) pilot, är något jag fick ett förslag om. Förslaget kom från en flygplanägare som hyr ut sin PA28:a till min flygklubb Han talade entusiastiskt om ämnet i FFK:s barack på Skå-Edeby och framhöll att en PA-28 inte behöver förvärme som en Cessna 172. Jag är själv grundskolad på Cessna 150 och Cessna 172 och för mig sitter vanan att dra ut förvärmen "tvärs sättningspunkten" djupt rotad. Vi talade om farter för rotation, utflygning och stigning. Artikeln kanske kommer i ett annat nummer.

Inför detta nummer hade jag den stora lyckan att få in ett bidrag från helikopterpiloterna **Svein Martinsen och Josefine Pettersson** som jag härmed tackar stort! Utan ert bidrag hade FH blivit som en finansstidning eller som börshandeln i juli månad, ytterst tunn.

Helikopterläraren Svein Martinsen har jag också flugit ett skolpass med, det var för ett par Flyghorisontnummer sedan, närmare bestämt i nr 2016-1. Teman kommer igen, det finns inte så många ämnen att skriva om i en flygtidning,

I nummer 2015-3, det årets sista nummer, har Lars Hjelmberg skrivit om flygbränslen. Det numret kan den som önskar leta upp, i hyllan eller på AOPA:s hemsida, som bredvidläsning till dagens nummer som innehåller en artikel om flygplan för blyfria bränslen och en kort text om en medlemsfråga om bilbensin.

Läsarbidrag är alltid mycket välkomna, jag tackar för det uppskattande läsarebrevet som har publicerats i detta nummer. Det är med avsikten att få in genmäle som red då och då kan komma med provocerande bildtexter eller kommentarer.

Välkomna till nr 1, 2019, det första numret det sista året under tioalet!

Jakob Söderberg

BRÄNSLEUNDRAN FRÅN EN FLYGARE

Vore det någon vits med att leverera bilbensin till svenska flygfält? Enligt Lycomings serviceanvisningar kan vissa motortyper köras på "mogas". Denna information är dock huvudsakligen för en "amerikansk publik" eftersom man i EU har inblandning av etanol (i Sverige 5 %) i bilbensin och detta inte är godkänt att användas i flygmotorerna.

En flygare talade med Flyghorisont och undrade om man skulle kunna tänka sig att distribuera etanolfri bilbensin till flygfält för flygplan. Det går inte, ty bilbensinen består av etanol och en råbensin och i vilken inblandningen av etanol är en förutsättning för oktantalet och specifikationen.

Råbensinen utan etanol är således inget bränsle av "mogaskvalitet" utifrån Lycomings serviceanvisning, vilken är baserad på amerikansk bensinstandard.

En flygbar "mogas" skulle behöva specialtillverkas och det går inte att sälja tillräcklig volym i Sverige för det.

Red

3



Lennart Persson, ordförande
Foto: Torgil Rosenberg



Linta Gårdsväg 5A,
168 74 Bromma

08-29 50 00,
Fax 070-610 80 40
PlusGiro 35 10 05-4
www.aopa.se
info@aopa.se

AOPA-Sweden (tidigare SPAF) är en ideell organisation som verkar för sina medlemmar, piloter, operatörer och flygplanägare inom allmänflyget. AOPA formar, uttrycker och framför viktiga positioner för att främja allmänflygets ekonomi, säkerhet, användbarhet och popularitet.

Styrelse:

Ordf	Lennart Persson, HÄSSELBY
V ordf	Max Hasselblatt, STOCKHOLM
Sekr	Edor Boström, VAXHOLM
Kassör	Jimmy Ahlgren, HOVA
Ledam 1	Lars Alsterqvist, VÄJERN
Ledam 2	Niklas Larsson, SUNDBYBERG
Ledam 3	Fredrik Brandel, STOCKHOLM
Ledam 4	Bengt Melkerson, VARBERG
Ledam 5	Andrew Gratton, HÄGERSTEN
Suppl 1	Boris Hald, ÄLMHULT
Suppl 2	Erik Bodin, LINKÖPING
Suppl 3	Robert Wagner, LIDINGÖ
Revisor 1	Per-Åke Malmgren, NORRTÄLJE
Revisor 2	Bjarne Lundholm, KUNGSÄNGEN



IAOPA, International Council of Aircraft Owner and Pilot Associations

har över 470 000 medlemmar i 73 länder och representerar allmänflyget inom ICAO, ett FN-organ för internationell luftfart.

Ordföranden

VINTER

När detta skrivs snöar det ymnigt utanför fönstret. Tidigare har det varit lagom med snö, men temperaturen har hållit sig på minussidan, vilket borde ha gjort våra gräsfält flygdugliga. Arbetet inom AOPA har sedan förra numret fortlöpande som vanligt med några remisser gällande luftrum och regelverk, samt med sedvanligt understöd till vår europeiska "moderförening", IAOPA EUR.

En stor fråga som engagerar oss mycket är tillgången på flygbränsle, jag nämnde om det i min förra krönika. Men det tål att upprepas, och det är främst 100LL (i hela landet) men även 91-96 i Norrland. Gällivare, Kiruna och Vilhelmina har stängts under förra året. Det är nästan omöjligt för en lokal flygklubb att ta över en anläggning för att sedan finna en ny leverantör. Det är både miljöaspekter som kan innebära mycket dyra saneringskostnader och överlag investeringar i ny anläggning. Detta kommer att påverka skogsbrandsövervakning redan till sommaren. Vi diskuterar nu detta med myndigheter och vi har linjen att staten måste ta ett infrastruktursvar på vissa flygplatser: Det bör ju inte förutsättas att enskilda piloter skall anskaffa bränsleanläggning, och därtill ställa upp utan ersättning för att flyga alla dessa rundor. Det uppskattas att brandövervakningsflyget räddade skogsvärden för ca 20 miljarder kronor genom tidig uppträckt och därmed att brandbekämpning har kunnat sättas in tidigt.

Ett par positiva nyheter: Jeppesen ger 15 % rabatt på stor del av sitt sortiment, se mer på IAOPA-EUR hemsida, www.iaopa.eu. Kom ihåg att avsluta Ditt konto hos dem och samtidigt öppna ett nytt knutet till Ditt svenska AOPA medlemsnummer. AOPA-US kommer att ge alla våra medlemmar tillgång till dess hemsida, dock inte till AOPA-Pilot, men till den digitala versionen av Flight Training Magazine. Tyvärr har AOPA-US höjt priset på AOPA-Pilot med 20 dollar och år, de kommer dock att ta ut en 10 dollars höjning för oss. Det kommer tyvärr att drabba vår premiummedlemmar med en motsvarande höjning av medlemsavgiften. Vi kommer att publicera hur detta kommer på hemsidan så fort vi får veta.

Årsmötet kommer i år att hållas på Hässlö Flygförening i Västerås lördagen den 6 april. Temat på föredragen i år är åldrande - både piloter och våra

flygplan. Hässlö är numera anslutet till Swedavia årskort. Flyg gärna till mötet. Förhandsmeddelande (PN) krävs för all flygning utan ATS-färdplan i ESOW CTR samt Stockholm TMA sektor Västerås. Du lämnar förhandsmeddelande på telefon +46(0)21-80 00 20. Lördagar kan Hässlö CTR vara stängt och G-luftrum. Vad som gäller årsmötesdagen visar sig närmare inpå: Kolla NOTAM. Årsmötet börjar kl 1100 och föredragen kl 1300 och det finns möjlighet att äta en lagad lunch på flygföreningen. Om så önskas anmäl detta till info@aopa.se senast onsdagen före mötet.

Den nordiska gruppen inom AOPA-EUR kommer att arrangera en gemensam flygsäkerhetsträff (Fly-In), i Herning, Danmark, (EKHG) den 25-26 maj. Mer information kommer att publiceras på hemsidan.

Tack för att Du stödjer AOPA! Som medlem bidrar Du till att vi kan fortsätta att jobba så att Du kan fortsätta att flyga med rimliga villkor. En stor medlemsskara i ryggen underlättar våra kontakter med myndigheter och politiker. Och vi behöver även Din insats.

Om Du har intresse att delta i vårt arbete eller har någon Du känner, kontakta valberedningen@aopa.se eller mig (lennart.persson@aopa.se). Samtidigt har vi väldigt trevligt i vårt arbete och inte minst - de som jobbar i olika frågor blir ganska snart experter och kan med AOPA i ryggen uträtta storverk. Både i Sverige och internationellt.

Lennart Persson

SWEDAVIAS LANDNINGSKORT 2019

Under 2019 kan man återigen köpa ett veckokort för obegränsat antal för landningar på Swedavias flygplatser. Kortet gäller för flygplan under två ton och kostar 1000 kr. Man får lösa upp till tre veckokort per 12 månadersperiod. Kortet gäller inte på de årskortsanslutna flygplatserna som inte hör till Swedavia.

Parkering ingår, om tillgänglig plats finns. Parkering ska då ske enligt flygplatspersonalens anvisningar.

Västerås och Ängelholms flygplatser kommer att fortsätta att vara anslutna och **Skå-Edeby** har anslutits till Swedavias årsländningskort 2019. Behöver man mer än tre spridda veckor på året, under exempelvis en flygsemester, måste man lösa årskortet - varvid även bland annat Skå-Edeby, Västerås och Ängelholm ingår.

Red



By Beekachu - Own work, CC BY-SA 4.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=67532761>

AeroSun Flyer 2 prototyp, på Centennial Airport söder om Denver, Colorado

ELFLYGPLAN UNDER CERTIFIERING

Flygpublikationen "Flyer" (webbsidan flyingmag.com) skriver den 14 februari att elflygplanet "Sun-Flyer 2" flög sin första officiella testflygning. Motorn är en Siemens SP70D med maxeffekt 120 hk och max kontinuerlig effekt 94 hk. Den är en av de två i "Bye Aerospace" produktserie, det tvåsitsiga flygplanet "Sun Flyer 2" och det fyrsitsiga flygplanet "Sun Flyer 4", som företaget håller på att certifiera.

Flygplanen är avsedda för flygutbildning och som sportflygplan och en ansökan om amerikansk certifiering enligt FAR 23 lämnades in till FAA under våren 2018. Under 2019 kommer testflygningsprogrammet att fortskrida i samarbete med FAA. Man kommer att utveckla framdrivningen, prova ut och öka flygenveloppen och optimera systemen.

Siemens "eAircraft" är världsledande i utvecklingen av framdrivningssystem för elflygplan och har medverkat i två världsrekord för eldrivna flygplan. Man har också varit pionjärer med segelflygbogsering och där satt ett rekord på och nått 3000 meter på fyra minuter och 22 sekunder.

AOPA NORDIC FLY-IN

25-26/5 2019 EKHG Herning, Danmark. Anmälan till ph@aopa.dk senast 20 mars för hotellbokning och turistprogram för maka/make, senast 1 maj för enbart Fly-In-program med seminarier.

PRESSTOPP: PART M-LIGHT BLIR VERKLIGHET

Många års hårt arbete från AOPA bär frukt! Precis vid pressläggning fick vi reda på att EASA Committee har tagit Part M-Light den 28 februari. Räkna med att reglerna träder i kraft 6 månader och 20 dagar efter det att de publiceras. Beslut om Part-M Light togs med enbart mindre förändringar rörande till exempel övergångsperiod vid införandet.

Visste du att arbetet med Part M-Light initierades av AOPA-Sverige? Projektet är en stor framgång för där både marknaden och myndigheter arbetat ihop för att nå konkreta resultat. Tack för att du är med och stöttar AOPA:s arbete!

Martin Antvik

BREV FRÅN DANMARK

Hej AOPA Sverige og Norge!

Som aftalt på sidste Regional Meeting ville vi prøve at overveje at åbne for skandinavisk deltagelse i vores Fly-Out til Jersey.

Vi har et meget begrænset antal pladser tilbage som vi nu kan tilbyde medlemmer fra AOPA Sverige og Norge. I er meget velkomne til at kommunikere dette ud og kan henvise til følgende side for yderligere information: www.flyvdmudk/?DocumentID=55&SubID=885

Pladserne går til de der er hurtigst til at tilmelde sig.

Red Hilsen Jacob

BREV FRÅN RYSSLAND

Dear Mr. Persson,

AOPA-Russia International Tourism Committee is responsible for promoting aviation tourism to Russia, assisting foreign aviators and private pilots in visiting Russia on their own aircraft.

We are striving to convince international general aviation community that Russia nowadays is much more GA-friendly than it used to be, and welcomes foreign aircrafts despite negative stereotype it used to have as a country which was impossible to come to.

We understand that pilots in your country when looking at the map are often turning away from Russia. We are ready to support them and arrange everything needed for their flying experience in our country. Be it permits, avgas, PPRs or ground handling.

We are constantly cooperating with CAA of Russia in establishing new VFR routes, simplifying permits approval and expanding airfield network where avgas and mogas are available.

If AOPA-Sweden members are considering any events or fly-ins to Russia we would like to offer our assistance to organizers in resolving difficulties they might be facing when planning the routes, sourcing fuel and obtaining permits. Please do not hesitate to refer us to event organizers and your members directly.

To better serve growing demand AOPA-Russia has partnered with a dedicated company focused on providing support to general aviation and private pilots traveling the world. Many successful and interesting flights have already been supported, including several round-the-world flights, World Football Championship trips, group fly-ins to Moscow and Saint-Petersburg and cross-country journeys.

We believe it is our responsibility as AOPA-Russia to help foreign pilots enjoy the beauty of our country and benefit from cooperation between AOPA-Sweden and AOPA-Russia in better serving general aviation community.

Please feel free to request any additional information and please kindly share this information among your members so they know this coming season they might explore Russia too. Inquiries and requests may be sent directly to mail@aopa.ru or ops@makgas.com.

Thank you and best regards,

Evgeny Kabanov
AOPA-Russia
International Tourism Committee





By thinbofater - Piper Aztec, CC BY 2.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=67875283>

Piper Aztec betecknas här som "Light Executive and charter transport". Planet är ett museiföremål. "Executives" och charterbolag lockas inte längre. Skriv till gärna till FH och invänd mot påståendet.

Reflexioner om ett lättflyget plan

I förföra numret, 2018-2, "reflexioner kring ett udda flygplan", fastnade mitt intresse på Mitsubishi MU-2. Planet har av kritiker ansetts vara farligt. En av dess anhängare menade dock att säkerheten hänger på att piloter som har lärt sig att flyga "vanliga" tvåmotoriga flygplan i en flygskola måste lära om. De måste läsa på MU-2:s konstruktion och flygegenskaper och lära sig flyga den från grunden. MU-2 är försett med spoilers istället för skevroder och kräver en helt annan rutin vid motorbortfall än de så kallade "vanliga flygplan" i vilka man i flygskolor blir lärd att omedelbart "rensa" allt som tar emot i luften. Mitsubishi har en oslagbar support för att inhämta kunskaperna, med kostnadsfria seminarier med till och med cocktailparty och måltider, skrev jag då. Läs gärna om den artikeln, här filosoferar jag vidare om ett annat flygplan.

När jag tog IR-bevis på Airways flygutbildning på Bromma skedde flygpassen i någon av flygskolans PA28 Archer på "Norra parkeringen". Ofta småpratade jag med min instruktör Billy Nilsson om flygplanen på plattan. Piper Seneca ansågs vara svag på en motor och ha dålig lastkapacitet men Piper Aztec ansågs mer rejäl och sades kunna lasta ordentligt och stiga även på en motor.

Flygplanet flög igenom mitt huvud när jag i detta nummer skrev om flygplansbränslen. Webbplatsen EPTI har en artikel daterad 17 maj 2013 första gången daterad i oktober 2006. Skribenten menade att Piper Aztecs fördelar är att vara en snäll och lättflygen kärra som kan ta mycket last och starta från korta fält, likt min flyglärare hade sagt. Till svagheter

6

hörde att den drar mycket bränsle utan att gå speciellt snabbt. Den hade vidare vissa egenheter som att utfällning av klaffen ger ett kraftigt "nos-upp-moment". Pipers åtgärd blev ett serviceanvisning att man i landningsvarvet faller ut klaffen stegvis.

Piper Aztec har dock flera saker att som är viktiga att hålla i huvudet. En pilot med följande kvalifikationer flög fyra passagerare i en Aztec: kommersiellt cert, instruktörsbehörighet för enmotor, 1 000 timmar flygtid och 300 timmar tvåmotortid därav mest i Aztec. Piloten hade vidare åtta timmar instrumenttid i flygplan och sex timmar i simulator samt tjugo approacher de sista sex månaderna.

Detta borde ha varit tillräckligt för att kunna flyga säkert, menade artikelförfattaren på EPTI.

Piloten närmade sig destinationen när han förlorade vänster motor. Han ropade "mayday" på radion. Fem minuter senare observerades planet göra en tvär sväng, efter att trafikledare hade gett order om en tio graders sväng för att leda in piloten på localizern. Piloten rapporterade att han hade förlorat vacuumtrycket men att han ansåg sig kunna hålla kursen. När han sedan ropade etablerad på localizern så sa han att han hade flöjat propellern på den döda motorn. Fem minuter senare rapporterade han fältet i sikte. Han fick dock inte ut landningsstället och ropade att han hade förlorat hydraultrycket. Han skulle göra en circling och ta ut stället med handpumpen. Vädret var inte alltför dåligt, 1 100 fots molnbas, dock med temperatur kring nollan och lätt isbildning i molnen.

Allt såg bra ut när piloten låg på final och rapporterade fältet i sikte. Men efter beslutet att göra ett extra landningsvarv, vilket verkade förnuftigt vid första tanken, blev allt mycket svårare.

Piloten kom inte varvet runt. Planet störtade enligt haveriutredningen med nosen ner, piloten klarade inte att hålla Vmc, minsta fart för att hålla planet manöverbart med endast en motor igång. Haveriutredaren fann vidare is på antennerna och på vingframkanter och stabbe. Landningsstället var utfällt men vänster propeller var inte flöjlad. Allt detta tog givetvis emot i luften.

Vitsen med ett tvåmotorigt flygplan anses av många vara att man har två av



By Aleksandr Markin - 9may.Evening flight to Moscow.Piper PA-23-250 Aztec E RA-1885g. CC BY-SA 2.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=34071918>

alexandermarkin@gcg

En kvällsflygning den 9 maj 2014 till Moskva i en Piper Aztec. En arbetsmiljö att ha ergonomisk respekt för. De är här åtminstone två personer vid spakarna.



varje av hjälpapparater som alternator, hydraulpump, vacuumpump. Det enda som Aztec hade två av var alternator (det är oklart i artikeln huruvida en vacuumpump på varje motor var standard på Aztec). Den ensamma hydraulpumpen satt vid vänster motor som var död.

Reservfunktionerna var för övrigt en handpump och samt någon gastryckpatron som kunde trycka ut landningsstället. Piloten hade vidare tappat vacuumtrycket och därmed ett molnflygningsinstrument.

Att flyga med en motor är svårt.

Man måste flyga exakt rätt, hålla farten Vyse och banka mot den aktiva motorn, för att kunna uppnå flyghandbokens officiella stighastighet vid full last på ett par beskedliga hundra fot per minut. Den ryckiga första svängen under approachen indikerade att piloten hade fullt upp med att styra. I stressen trodde han sig ha flöjlat vänster propeller. Vidare var han inte mentalt förberedd på att hydraultrycket var beroende av just vänster motor och kom inte heller på den saken när han utan resultat drog i landställspaken. Planets design skulle ha krävt att piloten antingen redan tidigare under inflygningen hade valt att pumpa för hand – eller att han så fort han upptäckte att landstället inte lydde hade aktiverat den kolsyredrivna nödutfällningen.

Nödutfällning i sista stund hade varit ett bra alternativ eftersom fältet var i sikte. Med facit i hand hade även en buklandning varit bättre. Det var dödsdömt att göra ett varv till med is på vingarna och stabben, en oflöjlad propeller och ett utfällt landställ (man antog att han tappade kontrollen när han slet med handpumpen). En inflygning på en motor med sjunk utefter en localizer med utfällda ställ är mycket lättare än stigning eller även planflykt.

Tänk om molnen hade varit lägre! Vad skulle inte då en missed approach med en motor uppe i molnen med isbildningen och ett saknat molnflygningsinstrument (då vacuumpumpen hade stannat) kräva av föraren! Det hade nog bara gått om molntäcket hade varit tunt, propellern flöjlad och Vsy naglad på fartmätaren.

Det lättflugna flygplanet blev inte lättfluget när det krisade till sig. De skulle egentligen ha behövts vara två piloter så att den ena exempelvis hade kunnat slita i handpumpen eller aktivera nödfällningen för landstället när den andra flög.

Läsarbrev

Hej Jakob. Tack för intressant artiklar rörande "Appar, mappar, paddor" bla.

Vill bara tala om att jag själv använder "EasyVFR" en produkt från Pocket FMS. Jag flyger "bara" VFR och denna app har jag nyttjat sen iPaden kom till Europa faktiskt.

Det finns fler appar som har samma funktionalitet utöver bara att lägga en rout så på det viset är inte denna produkt något utöver det vanliga. Men färdplanering, skicka ner routen i detta fallet till AFTN network och få den registrerad, nerladdning av METAR-TAF mm, NOTAM.

Notam kan ställas in och visas direkt på routen, plus en bra katalog över flygplatser motsv AIP och implementeras direkt i kartan på den flygplats man startar & landar på.

Uppdateringar av flygkartan med ett enkelt Google-underlag fungerar väldigt snabbt & bra. Alla frekvensbyten som nu gjordes senast, var exempelvis på plats direkt. Den kostar dock runt 1500 kr/år, men fungerar väl, så vist kan det vara värt denna kostnad.

Tack för en mycket bra tidning.

Jakob Söderberg

Hälsningar Nils Martin Karlsson



Foto: Svein Martinsen

Annat museieföremål. En Mi-26 Helikopter vid flygmuseet i Kiev, besökt 2017 av besättningarna som levererade två helikoptrar till Ukraina.





Foto: Svein Martinsen

Selfie i cockpit i en Robinson R44: Josefine Pettersson och Svein Martinsen.

Deliveryflight till Östra Ukraina

Sommaren 2017 fick vi möjligheten att ferryflyga två Robinson R44 helikoptrar från Scandinavian Helicopter Center (SHC) i Västerås till Kharkiv i Östra Ukraina. Ett äventyr vi samtliga inblandade såg oerhört mycket fram emot - våra anhöriga, inte lika mycket. Vi som fick uppdraget att åka var Svein Martinsen (flyglärare på SHC), Josefine Pettersson (utbildad på SHC och numera kommersiell pilot där), Erik Billman och Simon Segerros (båda tidigare pilotstudenter på SHC). Josefine, Erik och Simon gick i samma klass under utbildningen och hade bland annat Svein som instruktör.

Köparen av helikoptrarna var en farmare som även hade eget flygbolag. Han drev besprutning av åkrar i stor skala med helikoptrar och just R44. Göran Wennergren som höll i försäljningsdelen på SHC skötte förhandlingen med kunden och den svåraste punkten blev tydligen hur man skulle frakta helikoptrarna dit. Kunden ville hämta dom på lastbil och köra dom hela vägen till Kharkiv, men de

kom slutligen fram till att det snabbaste och billigaste och dessutom det mest skonsamma alternativet för helikoptrarna vore att flyga dom dit.

Så det blev en erfaren instruktör och tre nykläckta pilotelever från yrkeshögskoleprogrammet som skulle utföra uppdraget. Det blev för oss alla en otroligt lärorik resa, även för Svein som tidigare hade levererat och hämtat helikoptrar från olika delar av Europa, men att flyga utanför EU:s gränser med andra regler och normer var nytt för oss alla.

Vi satte igång med förberedelser vilket tog ett bra tag. Först skulle rutten läggas och tankställen hittas. 100 LL är inte självklart över allt. Man vill inte stanna för många gånger om man inte behöver men man vill inte heller riskera att bli strandsatta i ingenstans med två tomma tankar. När vi hade fått till en bra rutt så började en mer detaljerad planering ta form med avgångs- och ankomsttider, övernattningar, lunchstopp och så vidare. Fram till Polska gränsen visste vi att det

inte var något problem att flyga VFR då skillnaderna mellan EU-länderna är marginella men de ska likaväl vara inpluggade.

Att sätta sig in i luftrum och regler i Ukraina var något mer tidskrävande. Det var inte heller bara att glida över gränsen som man behagade utan vi var tvungna att få ett speciellt tillstånd och precis när vi skulle åka blev ukrainska luftfartsmyndigheter hackade från Kina, varför vi fick skjuta upp resan några dagar.

Vi fick tillslut tillståndet och vi blev lite nervösa av alla krav för att flyga in i landet. Vi fick en koordinat som vi skulle korsa gränsen på. Där skulle vi vara på en utsatt tid, på en viss höjd och en viss hastighet. Risken att bli försenad är alltid överhängande när man flyger, allt från vind och väder till försenade klareringar kan sänka inpasseringen. Vi hittade även på Ukrainska luftfartsmyndighetens hemsida att vi måtte ha ukrainsk militär med ombord för att flyga vidare inne i Ukraina vilket kunden som själv var pilot snabbt dementerade.

Sen kom den STORA varningen. En svensk helikopterpilot hade tio år tidigare levererat en helikopter till Ukraina och han sade att vi måste ha minst 10.000:-





Ukraina i vackert väder

Foto: Svein Martinsen

med
oss i mutor
för att kunna komma förbi
tulltjänstemän och byråkrati. Dessutom
höll det på ett krig i östra Ukraina, på
Krim och ett Indonesiskt flygplan hade
blivit nerskjutet över Ukraina några år
tidigare. Eh.. Nån som vill backa ur???
Nej, flyglusten var starkare och med löfte
om att några ur kundens stab skulle möta
oss vid vårt första tankstopp i ukrainska
Lviv och att inget krig pågick just nu så
kände vi oss något lugnare.

Simons pappa ville följa med
halva vägen så vi blev tre i en hkp
och 2 den andra. Erik hade
dessutom lovats få göra sin
praktik hos kunden så han
hade ett lite flyttlass med
sig.

Den 4:e juli 2017
startade vi tidigt på
morgonen och vår
rutt så ut så här:

- Västerås – Höganäs
- Höganäs – Heringsdorf
(Tyskland)
- Heringsdorf – Bydgoszcz (Polen)
- Bydgoszcz – Lublin
- Lublin – Lviv (Ukraina)
- Lviv – Kiev
- Kiev - Kharkiv

Åtminstone var färdplanerna inlagda
så. Sex sträckor, fem tankningar och
14 timmars beräknad flygtid och med

övernattning i Bydgoszcz
Polen.

**Med en
endurance på 2:55**
inkl. 20 min reserv
tankade vi topp fuel
i Västerås och gav oss
iväg med löfte om svag
motvind och troligen
möte med en kallfront vid
Öresund. Kul att äntligen
vara på väg.

Första sträckan
gick utan problem fast
motvinden var kraftigare
än vi hade beräknat. Vi
landade i Höganäs under
fronten (molnbas 400 ft) precis
när low fuel lampan började
blinka. Ingen fara 10 min kvar.
Trevlig personal på flygklubben
i Höganäs stod och väntade och
hjälppte till med tankningen och
en kaffekopp. När molnbasen till
slut hade lättat lite gav vi oss iväg
på nästa sträcka över Öresund och
ner längs den danske kusten mot
Tyskland.

R44:orna pinnade på
bra utan problem över ett grådisigt
Danmark till nästa tankstopp



Chodziez. Väster
om Bydgoszcz

Foto: Josefine Pettersson



Foto: Svein Martinsen

Vackert väder i Polen

– Heringsdorf. Det gick som en dans in
över Polska gränsen mot Bydgoszcz. Så
långt hade allt fungerat med navigering
och radiosnack. Snacket på radion var lätt
att läsa och trevlig personal på marken var
engelskspråkig.

I Bydgoszcz tackade Simons pappa för
sig och åkte hem. Vi tog in på hotell och
åt gott ute på kvällen. Det visade sig vara
en riktig trevlig stad med nyrenoverad
stadskärna och otroligt billiga och bra
restauranger.

Nästa morgon tog vi taxi till
flygplatsen och efter en del byråkrati,
landningsavgifter och refueling satte vi
kursen mot Lublin - sista tankstoppet
innan Ukrainska gränsen. Här
började det märkas mer och mer
att vi flög in i Östeuropa.
Radiosnacket blev
svårare att förstå,
militärbunkrar



Foto: Svein Martinsen

Tankning av en R44 Raven 2 helikopter med insprutningsmotor i Lublin. Denna modell kan inte flygas på blyfri bensin AVGAS 91/96 UL utan kräver 100 LL.

och betongplattor gav mer och mer känsla av gamla Sovjet vilket säkert påverkade vårt känsloläge inför passagen in i Ukraina.

Efter betalning av flygplatsavgifter i Lublin tog en tulltjänsteman Sveins pass och tittade länge på det. Mannen försvann sen med det och blev borta en halvtimme. Vi började skruva på oss och en olustig känsla infann sig. Är det nu vi ska betala 10.000:- för att komma vidare. Olusten steg kraftig men vi höll oss lugna. Till slut kom han tillbaka med passet och sade allt var ok. Svein frågade varför det tog så lång tid? "Wrong name" var svaret.... Eh??

Färdplanen över gränsen till Ukraina hade vi lämnat in kvällen före så efter tankning bredvid en Ryanairmaskin startade vi upp varefter vi fick en mycket otrevlig utskällning från tornet för att inte ha bett om tillstånd till motorstart på plattan. Det var bara att be om ursäkt och be snällt om att få taxa ut och starta. Till historien hör att vi inte har den proceduren på Västerås flygplats (Bromma bl.a. har det) men visst, vi borde ha läst på.

Vi kom oss iväg och tog oss mot ukrainska gränsen. Simon och Josefine i en helikopter och Svein och Erik i den andra. Nervositeten steg ordentlig ju närmare i kom, men vi hade lyckats hålla tidschemat. Punkten var välmarkerad på vår karta. Simon och Josefine i första helikoptern gjorde sitt yttersta för att hålla stämningen uppe men låten "Danger Zone" i lurarna. Väl över gränsen spanade vi efter stridsflygplan, attackhelikoptrar eller dylikt men "tyvärr" så hände ingenting.

Vi flög över lite terräng mot Lviv's flygplats och vädret var på sitt bästa humör. På flygplatsen i Lviv möttes vi på plattan av kundens personal som

tankade åt oss och hade med mat till oss och allt otrevligt var som bortblåst. Flygplatspersonalen kom sen och bad kaptenerna signera papper. Deras otroligt förvånande min var obetalbar när Josefine skrev på- En tjej som flyger helikopter? Det verkade vara första gången det hände där.

Svein gick och betalade landningsavgifter och tull-klarade oss. Ukraina visade sig från sin bästa sida och en tulltjänsteman skrev ut ett intyg att vi kunde flyga helikoptrarna svenskregistrerade ett år inom Ukraina. Det var bara leenden och god engelska. Sen blev det bråttom att komma iväg

till Kiev innan mörkret föll på. Då fick vi plötslig höra att vi bara fick flyga till Kiev och stanna där. Inte flyga vidare till Kharkiv. Ingen förklaring varför. Order... I alla fall var flygningen dit väldigt fin. Ändlöst platt landskap av åkrar och vi förstod plötslig vad helikoptrarna behövdes till. Mil efter mil av spannmål som ska besprutas. Inte för inte Ukraina kallas Östeuropas skafferier. Att navigera efter karta skulle inte ha gått då men med våra GPS:er var det inget problem.



Foto: Svein Martinsen

Besök i spökstaden Pripjat. Växtligheten har tagit över när människorna har lämnat.



Angöring av flygplatsen i Lviv, Ukraina.

Foto: Otto Segerros





Foto: Svein Martinsen

Josefine Pettersson och Simon Segerros i cocpit på en Mi26, på flygmuseet i Kiev.

Vi parkerade helikoptrarna på flygplatsen i Kiev och fick ett samtal från kunden på bruten engelska. "I'm sorry I have not told you this before, but you will stay in Kiev for a while". Här började ett flera dagars drygt väntande med olika order fram och tillbaka.

Svein blev ombedd av kunden att hålla i alla papper rörande helikoptrarna och skickade kopior hit och dit. Vi tog oss flera gånger till flygplatsen och trodde vi kunde få flyga vidare men det blev "njet". Vi började tappa modet så vi passade på att roa oss i Kiev i stället vilken visade sig

vara en mycket vacker stad. Staden har bland annat ett fantastiskt flygmuseum på flygplatsen som vi besökte. Tredje dagen tog vi oss med hjälp av en guide till Tjernobyl och utforskade spökstaden Pripyat vilket var en mycket speciell upplevelse. En episod vi har lagt på minnet var när guiden berättade om hur mycket bättre det var i Ukraina nu efter revolutionen. "There is not so much corruption anymore". Strax därefter stack han ut näven med några sedlar till den ryska vaktposten vid gaten in till Tjernobyl - och bommarna öppnade sig för oss...

Vi började känna att vi fick nog när en tulltjänsteman uppsökte Svein på hotellet på kvällen och bad om att få se papperna till helikoptrarna. Han var inte nöjd och när Svein frågade vänligt varför vi inte fick flyga vidare svarade han inte - bara antydde att vi hade flugit in till Ukraina utan färdplan. Svein protesterade högljutt och sade att han kunde visa honom den. Men han bara gick... Då kändes allt så olustigt att vi bestämde för att boka flygbiljett och åka hem. Men Erik stannade kvar och fick en vecka senare flyga helikoptrarna till Kharkiv och på sin praktik fick han även prova på att flyga och bespruta grödor.

Väl hemma fick vi veta att det faktiskt fattades ett dokument till den ena helikoptern, så det fanns ett visst fog för det ukrainska beteendet.

Det är otroligt roligt att få ha gjort den här resan. Vi är många erfarenheter rikare och låten "Danger Zone" kommer alltid att få oss att minnas Ukraina.

Svein Martinsen Josefine Pettersson



Erik Billman under praktik, utför besprutning med helikopter. Hans egen "selfie"-bild.



Foto: Svein Martinsen

Flygmuseum i Kiev. Stjärtrötorn på en Mi 26 är lika stor som huvudrotorn på en R44.





By Alain Rioux - Gallery page <http://www.airliners.net/photo/Cessna-172G-Skyhawk/1967278/LPhoto> <http://cdn-www.airliners.net/aviation-photos/photos/8/7/2/1967278.jpg>, GFDL 1.2, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=28666300>

Cessna 172 Skyhawk från 1966 i Whitewater Lake, Kanada. Ett sjöflygplan som kan tankas blyfritt.

REDAKTIONSNÖRDEN

Luftfartyg: Blyfria alternativ

Det fanns en epok förr i tiden då kolvmotorflygplan av större storlekar än klubbflygplan med var populära. Bolagsledningarna åkte ut till små flygplatser vid bruk och fabriker på vischan, exempelvis Ludvika, eller till kunder i grannländerna. Tvåmotoriga Beech Baron, Cessna 310:or och likande flögs av företagare som spakade själva och Cessna 414 och PA31 Navajo chartrades av dem som inte spakade, en Navajo chartrade min kusin på den tiden. Dåtiden "bizpropeller" kräver oftast blyad högoctanig bensin. Några få av dessa lever kvar i Sverige och Europa, De har liksom sjöflyget och Göta kanal fått en musei- och fritids- och turistkaraktär. Arbetsresandet har gått åt andra håll, bil, ekonomiklass med flyglinjer, business class för mellanflygplan och bizjet för värstingarna. De små propellerplanen har kommit i skymundan. När jag flög med min Cessna 206 till Genève i slutet på nittioalet välkomnades jag och kände mig mycket hemma på general aviation-terminalen på norra sidan om landningsbanan. Det fanns bredvid bizjetar både och en- och tvåmotoriga propellerplan av alla storlekar. När jag någon gång i början av innevarande decennium tittade ut från ett passagerarfönster var det fullt av endast bizjetar. Vart tog propellerplanen vägen?

"ANTIQUE BIZPROPELLERS"

Om de gamla högtflygande kolvmotorflygplanen hamnar på flygande museer, måste man om blyad bensin i framtiden blir otillgänglig, hitta

12

någon lösning liknande när man hällde "blytillsatser" i bilar som inte ansågs klara blyfri bensin. Smörjning av ventiler är antagligen enklare att lösa än behovet av ett visst oktantal, men alla slags förändringar kompliceras i flygvärlden i jämförelse med bilvärlden. Man kan nämligen inte hålla i tillsatser i tanken, ställa om tändningen eller installera knockningsensorer hur som helst utan certifiering och detta skulle kunna bli en egen artikel.

KLUBBFLYGPLAN TAR BLYFRITT

Fysitsiga flygplan av kategorin PA-28 eller Cessna 172 är det inga problem med, de klarar sig som regel på 91/96 UL. Det finns också dieselversioner Cessna 172 "Skyhawk JT-A", och PA28 Warrior, konverterade till diesel under ett STC. Dieselmotorerna är dock dyra och det är svårt att tjäna in i kostnaden för bränslet. Vitsen med dem är snarare att vara oberoende av AVGAS som blir alltmer svårtillgängligt, exempelvis i Norrland (notis i förra FH 2018-2).

C172 OCH PA28 MÅNGSIDIGA

De är praktiska och robusta och klarar korta gropiga gräsfält. Utan asfalt och bankantljus kan man ändå inte alltid flyga på vintern och man får därför begränsad nytta av IFR-flygplan med avisning: Flygplatser med hårda banor för småflygplan är en numera bristvara. Barkarby, Tullinge och Bromma är borta och alltför regionala flygplatser med torn har numera bara öppet då och då när det är en linjeavgång eller -ankomst.

RESEFLYGPLAN?

Att äga flygplan för kortare resor ter sig inte så meningsfullt för mig som bor i Stockholm. Om jag ska åka bil en timme för att flyga så är det inte för en effektiv resa. Väl insutten i bilsätet kan jag lika gott sitta kvar i bilen ett par timmar. Kör jag bil en timme för att flyga så är för nöjes skull, för att jag är flygnörd. Jag kan tänka mig att åka till Hässlö eller Skavsta för att träna instrumentflygning för att hålla IR-behörigheten. Jag kan tänka mig att åka till Skavsta eller Hässlö för att göra en semesterflygning eller för ett flygsocialt event. En småföretagare i Stockholm bör ha en rundresa till fabriker eller kunder i grannländer att göra för att det ska vara en vits att inte bara sätta sig i bilen eller på ett linjeflygplan. Han/hon bör ha mycket demomaterial, produkter att släpa på eller urusla tidtabeller till orterna för att inte bara sätta sig på ett plan från Arlanda.

TA MED MIG TILL SJÖN

Hässlö flygförening kommer att få en Lake till flottan. Det blir spännande jag, jag har aldrig flugit någon Lake. Det underlättar också att hålla sjöbehörigheten vid liv.

Jag har tidigare haft lust att köpa en Lake Renegade, den får bli ett exempel. Enligt flyghandboken för en tysk individ som har varit till salu 2015, finns en originalversion med en Lycoming IO-540-C4B5 och en STC-modifierad turboversion (ombyggd certifierad) med en TIO-540-AA1AD.

Endast sugmotorn av serie C, inte turbomotorn av serie A, kan flygas på oblyat bränsle, enligt Lycoming serviceanvisningar 1070-AA från 11 januari 2019 som kan hämtas från www.lycoming.com/service-instruction-no-1070-AA. Längst ned på sidan 7 har IO-540-motorer av serie C punkter i hela raden av bränsle (utom för ett bilbränsle av lägre oktantal).

Turbomotorn TIO-540 mitt på sida 8 saknar för alla seriebokstäver, godkännande för något annat än 100LL.

Jag har ägt två Cessna 206 med flottörer och roade mig med att titta i Trade-a-plane. En årsmodell 2017 i USA för 679 000 \$ med 375 timmars flygtid. Klarar en två år gammal modell framtiden? Nej, den har turbomotorn Lycoming TIO-540-AJ1A. Hjälper det att välja en äldre från 1971, utan turbo? Nej, Continentals IO-520 kräver 100 LL.

Motortillverkarnas serviceanvisningar finns på Hjelmcos hemsida under Products – Hjelmco Avgas 91/96 UL – Overview "Related info". Continentals största motorer som klarar 91/96 UL är O470-R på 230 hk samt återuppbyggda IO-470-C på 250 hk. **Se rutan s 15.**





By Duch.seb - Own work, CC BY-SA 3.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=15378320>

En Socata TB 20 från franska Nationella flygskolan, på flygutställningen på Muret-Lherm flygplats 28 maj 2011. Flygplanet passar för både för skolning på "högre nivå" och som reseflygplan. Det kan som regel köras på 91/96 UL, men man måste kolla på en skylt på motorn.

Aeromarkt tyckte jag, trots sin slogan "Europes Largest Aviation Market", hade ett skrämt urval, inga Socata, jag gick till Planecheck. En svenskregistrerad Piper Saratoga med rosafärgade säten. Lycoming IO-540 K1G5D kräver 100LL. Nästa! En Rockwell Commander 112 B på Sturup Sverige från 1977 med en 200 hk Lycoming IO 360 C1D6 går inte heller.

En Rockwell Commander 114 AGT i Schweiz från 1979 för 95 000 € med 3 850 timmar och 400 timmar på Lycomingmotorn IO-540-T4A5D kan däremot fungera om motorskylten stämmer. Ska jag åka dit och kolla? skylten? De har inte svarat på mitt mejl.

SKÖNA FRANSKA FLYGPLAN

Jag gillar verkligen designen på Socatas "karibiska serie", en futuristiskt atmosfär från sjuttiotalet. Plast i instrumentpanelen som den tidens bilar men ett robust skrov och vingar och på TB20/21-versionerna dito landningsställ. Jag har flugit med instruktör i skolmodellen TB 9, Socatas "warrior" i Cannes i Frankrike, planets hemland. Gotlands flygklubb har en tre stycken TB 10.

MIN KLUBB HAR EN SLITEN PA28

Min egen flygklubb behöver nyförvärv. Jag tycker de kan följa Gotlands exempel, annars flyttar jag till Gotland. Jag ska ringa klubbordföranden och ta med mig honom till Mainz i Tyskland. Där finns en TB10 i från 1989 med 5318 timmar 7506 landningar för 64 990 €. TB10:s Lycoming O-360-A1AD har 925 timmar och A-motorer tar 91/96 UL. Om han inte får styrelse med sig föreslår jag istället den billigaste jag hittar på Plane-check, en TB 10 i England för 40 000 € med endast 1071 timmar på samma slags motor. Sistnämnda har en spartansk avionik med Garmin 496 "gammal ren VFR", men det är ju ändå för en flygklubb.

Har du en trött och sliten Warrior, Archer eller Arrow? Vill du ha en stadig kärra som kan flygas på många flygfält, även de som inte är hårda, jämna och långa?

Reborn återställer din trötta kärra till "nyskick" till halva kostnaden för en ny PA28. Flygplanet tas isär, inspekteras, plåtlagas, rostskyddas och täckmålas till önskad kulör och mönster. Femtiotalet förbättringar från spinner till stjärtkon inklusive nya fönster, ny inredning med ombyggda stolar för bättre komfort och avionik från Garmin ingår i basutförandet. Alla AD, PSB och PSL åtgärdas och vingbalkar byts om nödvändigt.



Det finns också en lång lista över STC-klassade tillbehör, däribland dieselmotor för Warrior.

Fast pris och fast leveranstid. Har du ingen PA28:a att lämna in har Reborn kärror i lager för att kunna bygga dig din egen.

Tillsammans med Gomolzsig ställer vi ut på AERO i Friederichshafen 10-13 april 2019. Möt Edmund Hewertson och Christian Guldberg i hall A3 monter 118 (mitt emot Pilatus) för att diskutera vad Reborn Aviation kan göra för dig!

www.rebornaviation.com

Nordisk kontakt: Christian Guldberg
070-517 5127 cgu@rebornaviation.com





Foto: Svein Martinsen

Tankning av en R44 Raven 1 helikopter. Modellen har förgasarmotor och kan köras på blyfritt bränsle AVGAS 91/96 UL. Bilden från en ferryflygning av helikoptrar till en farmare i Ukraina.

Vad händer om styrelsen inte intresserad? Då får klubben får klara sig själv och jag går upp en nivå och köper ett eget IFR-flygplan istället. Ska jag lyxa till det med en TB20 i Belgien från 2002 med 876 timmar för 179 000 €? Dess Lycoming IO-540-C4D5D tolererar 91/96 UL. Eller är det mer ekonomiskt förnuftigt att åka till England och köpa en TB20 från 1984 med 1 742 timmar för 74 800 £ med samma motor men med endast 15 timmar? Just denna har också en efterinstallerad Avidyne IFD 440, "glascockpit"! En del flygbloggsribenter föredrar Avidyne framför Garmin 1000 där man har gömt viktiga saker som bränslemätaren i undermenyer. Jag åker ner och köper den, kan inte vänta, måste dock få in Flyghorisont till tryckeriet först.

SKIPPA TURBO

Jag måste avstå från att stiga högt över väder som jag ibland gjorde med min Cessna 206 Turbo Stationair. Karibiska seriens turboversioner TB21 med Lycoming TIO-540-AB1AD kräver 100 LL. Jag har inte hittat någon turbomotor som inte kräver 100 LL. Behöver inte hänga läpp för det, utan turbo blir underhållet enklare. Mekaniker brukade inte tycka att min Cessna var lättmekad. Turbinen har hoppat ur en gång och en ny kostade ett par tio tusen att byta.

En Cessna 172 XP från 1997 i Wales? Nej Continental IO-360 går inte. Gamla Cessna 182 som är certifierade för AVGAS 80 kan däremot tankas med 91/96 UL. Cessna 172 går också bra, även som RG med 180 hk Lycoming O-360-F. Det finns vidare en nyare Cessna 172 "SP"-modell med Lycoming IO-360-L2A med 180 hk. Jag hittar en PA28 R i Danmark från 1968 för 33 000 € med 14

en 180 hk Lycoming IO-360-B1E med 1701 timmar (alltså nästan slut) och en i Spanien för 69 000 € från samma år och med samma motor med 670 timmar kvar.

KLASSISKA CESSNA OCH PIPER

Man kan således uppbringa Cessna 172 och Piper PA28 med upp till 180 hk, med fast och med infällbart ställ. Gamla Cherokee Six med upp till 260 hk, förgasarmotorn Lycoming O-540-E4B5 klarar också blyfritt, liksom arbetshästen Piper Aztec:s 250 hk förgasarmotorer Lycoming O-540-A1D. Det fanns en ganska fräsch Aztec från 1980 i West Palm Beach med endast 3 552 timmar. Det står Call for price i annonsen men det har jag inte gjort eftersom jag saknar tvåmotorcert. Jag blev nyfiken på typen och har skrivit om den på annan plats i tidningen: den kan vara riktigt krävande för en ensam pilot vid motorbortfall.

MED INFÄLLBART STÄLL

Vill man ha flygplan med infällbart ställ, kanske för att man är privatflygare som vill ha några extra knop, kanske för att man är en flygskola som vill ha ett "komplext plan", så är Cessna 172 RG, Piper Arrow med 180 hk och Socata TB20 med 250 hk möjliga blyfria alternativ. Men Arrow med 200 hk fungerar inte ty Lycoming IO-360-C-kräver 100 LL.

HELIKOPTERPERSPEKTIV?

Med tanke på att flygfält blir alltmer bristvara, så kanske vill ha en firsitsig helikopter i stället? Eftersom turbin är dyrt tittar jag på en Robinson R44 Raven I med en Lycoming O-540-F1B5 förgasarmotor med 225 hk. Det finns en sådan av årsmodell 2019 på Trade-A-plane för 377,880 \$. För helikoptrar av modell Raven II var det svårt att hitta detaljinformation om motortyp. Det brukar ofta bara stå "Lycoming IO-540 six cylinder, fuel injected" i både annonserna och på Robinssons hemsida. Raven II-modellerna med insprutningsmotor kräver dock 100 LL enligt Helikopterläraren Svein Martinsen som förövrigt har skrivit en artikel om en långflygning till Ukraina. Så är det trots att vissa av Raven 2:s motorer kan vara felmärkta med 91/96 UL, av tillverkaren.

Jag ser fram emot iakttagelser och funderingar från läsare. Planerar någon av er att köpa flygplan, som flygklubbstyrelse, flygskola, företag eller privatperson? Hur ni har tänkt på framtiden? Vad känner ni till för större eller snabbare flygplan bortsett från turboprop som klarar sig utan 100LL? Jag vet inte om jag har missat något, till exempel någon Cessna eller Piper med 200 hk eller mer?

Jakob Söderberg



Public Domain, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=732835>

En Piper PA-32-300 Cherokee Six från 1973 vid Kemble Airfield i England. Äldre Cherokee six med 260 hk förgasarmotor kan flygas på blyfri bensin.





Titel: several-planes-in-snow-aircraft-at-winter

Foto Hedlund Harvey, U.S. Fish and Wildlife Service.
från Wikimedia "public domain".

I HUVUDET PÅ EN FLYGNÖRD

DETTA ÄR SPALT MED TIPS, FINGERVISNINGAR, BETRAKTELSE SAMT
FILOSOFISKA ELLER ROLIGA ERFARENHETER ELLER HÄNDELSER I
FLYGVÄRDEN.

Continental som klarar 91/96 UL
O-200 samtliga
O-300 A* och C*
O-470 G*, J*, K*, L*, M* och R
IO-470 C*, J* och K*
*finns endast återuppbyggda.

Lars Alsterqvist
Sektionsansvarig
Piloter och Ägare
AOPA Sweden



Täby Sjöflygklubb

Sjöflyg i Stockholm i sommar. ta ditt
sjöflygcertifikat vid Täby Sjöflygklubb, sjöflyghamnen Hägernäs
Hemsida tsk.nu eller kontakta Robert Wagner 0709 647 637/Björn
Andersson 0708 228 806



HJELMCO HÅLLER DIG FLYGANDE MED NYA TANKSTATIONER



Trosa Flygklubb:
April 2018. Ny motordriven tank om 3 m³ med Hjelmco AVGAS 91/96 UL



Uppsala Motorflygklubb:
Maj 2018. Ny motordriven tank om 10 m³ med Hjelmco AVGAS 91/96 UL



Västerdalarnas Flygklubb Dala Järna:
Juni 2018. Ny motordriven tank om 3 m³ med Hjelmco AVGAS 91/96 UL



Scandinavian Österberg Helicopter Center:
Mobil anläggning om 3m³ med Hjelmco JET-A1. Lämplig för insats vid exempelvis skogsbrand.



Ljungbyheds Flygklubb:
September 2018. Ny tank om 10 m³ med Hjelmco AVGAS 91/96 UL.



Gävlebygdens Flygklubb:
November 2018. Ny tank om 10 m³ med Hjelmco AVGAS 91/96 UL.