

# STAR *bladet*

Nummer 4 år 2010

Medlemstidning för Trikeflygarna, de fria flygarna.



Bjursele/Kåge klubbens landningsbana vid Kåge

# STAR

## Medlemsforum för TRIKEPILOTER

STAR = Svenska Trikeflygares  
Allmänna Riksförening.

En ideell intresseförening för  
trikeflygare.

Föreningen bildades i maj 1996 och  
håller på grund av de långa avstånden  
inga föreningsmöten utan endast  
årsmöte varje år.

Detta informationshäfte utkommer  
ca. 4 gånger per år, och avsett att  
informera om det som rör trikeflyget,  
samt bidra till kontakten emellan  
medlemmarna. Ansvarig för  
sammansättning och innehåll är  
Jerker Berg.

adr. Hindsbogatan 27

532 32 Skara

tel. 0511-10098 mob. 0705 42 69 49

E-post:

[jerker@zeta.telenordia.se](mailto:jerker@zeta.telenordia.se)

Medlemsavgiften är **200:-**

Vill du vara med så sätt in pengar  
på **Pg. 404 88 35-5**

Notera STAR och glöm inte ditt  
namn, även adress om du är ny.

Styrelsen 2010

ordf. Mikael Markow

Sekr. Tomas Jonsson

Övriga styrelsemedlemmar .

Mikael Bellander	Luleå
Ronny Larsson	Umeå
Björn Andersson	Stockholm
Per-Åke Wikström	Eslöv
Anders Pahlberg	Skellefteå
Magnus Johansson	Orust
Kjell Andersson	Sandviken
Peter Söderberg	Katrineholm
Jerker Berg	Skara

## Hej alla trikeflygare!

Hoppas ni kommit i luften alla  
flygarkompisar. Här har traktens första  
stora evenemang flugit vidare, Tranorna, i  
år som mest 15.400. Men dom  
människorna som kommer och spanar på  
dom är betydlig fler, brukar vara över  
100.000 varje år trots att alla årsmodeller  
av fåglarna är lika sedan sekler.  
Själv har jag som motto att komma i  
luften när sötbärsträden blommar, men  
bommar troligen i år. Sötbär är ett bär  
som troligen inte finns på så många fler  
ställen i landet, det kräver mycket kalkrik  
mark för att trivas och här i Skaraborg har  
vi ju Billingen och Kinnekulle.

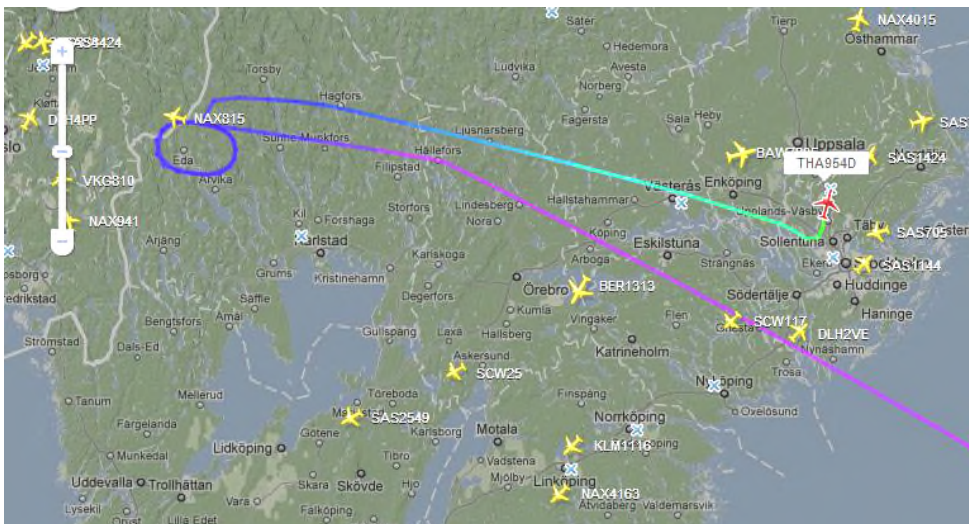


Det är en otroligt vacker syn att flyga  
omkring över milsvida trakter med vyer  
som bilden ovan. Tyvärr är blomningen  
över på 4-5 dagar, och blåser det kommer  
jag inte upp och max-bloomingen  
försvinner på 2-3 dagar p.g.a. vinden.

För att byta ämne så vill jag tacka Anders  
Bengtsson som till varje STARblad  
kommer med både tips och egna inslag,  
stort TACK Anders.

I övrigt hoppas jag många av oss ses på  
årsmötet i i Eslöv den 4:e juni samtidigt  
med EEAs fly-in.

Jerker Berg



Kring 15.000 passagerare drabbades sedan flygplatsen Gardermoen utanför Oslo tvingades stänga i 90 minuter Första uppgiften om okänt föremål i Gardermoen's luftrum var en hängglidare, men senare ändrades det till ett segelflyg. Även detta ändrades efter någon dag enligt mina Norska vänner, men vad det var för maskin kanske kommer fram senare. Ett passagerarplan med 400 passagerare fick vända och landa på Arlanda sedan en okänd flygfarkost blockerat luftrummet över Gardermoen.

Det var strax före klockan 16 på torsdagen 31 mars som besättningen på att SAS-flyg på väg in för landning på Gardermoen upptäckte ett

okänt föremål på cirka 2.400 meters höjd. SAS-planet befann sig då mindre än 40 kilometer från landning. Besättningen larmade flygledningen och strax därefter stängdes Gardermoen för all flygtrafik. Stängningen av Gardermoen kostade flygbolagen många millioner, och piloten i flygfarkosten söktes säkert med stort pådrag, men hur historien slutar vet jag inte.

I början av april hörde jag att en trike varit inne i ett militärt luftrum kring Karlsborg.

Håll dej utanför kontrollerat luftrum om du inte kan rutinerna, vi får bara skit för varandras fel.

Jerker Berg

Akta dej för kontrollerat luftrum om du inte fått tillstånd eller som det heter, klarering.

# Bjursele/Kåge flygklubb, landets troligen enda flygklubb

med bara trikar bildades 1994 av Anders Larsson boende i Norsjö.

Anders hade tidigare bott i Norsjö, men efter något år i Åre flyttade han tillbaka till Norsjö 1993.

Under tiden han bodde i Åre gick han en kurs för Peter Wicander i Orsa och lärde sej flyga trike.

När Anders började flyga omkring med sin trike i trakterna kring Norsjö så väckte det givetvis uppmärksamhet.

Vid en festlighet i Norsjö skänkte Anders en flygtur som pris, vilket gav stora rubriker i lokaltidningen när flygningen skulle äga rum.

Det kom massor av nyfikna för att se vinnaren, en dam i 70 årsåldern fara till väders en den underliga farkosten, och journalisten frågade om hon inte var flygrädd. ”Nej jag kan väl inte vara flygrädd, jag har ju aldrig flugit förr”.

Anders hade en enda önskan om texten i tidningen att inte kalla triken för flygmoppe. Men givetvis blev namnet flygmoppe i tidningen i alla fall.

Det blev ett kollosalt intresse för trikeflyget, det ringde folk från alla håll och ville börja flyga.

Det blev så småningom ett 20 tal som anmälde sej, och ett fält fixades till på en myrteg, alltså uppodlad myrodling.

Det fixades fram en massa fyllnadsmaterial och dom tvingades också hugga bort lite skog för att få säkra in och utflygningar



*Bjurselefältet. Bild från eniro.*

Det fixades fram en massa fyllnadsmaterial och dom tvingades också hugga bort lite skog för att få säkra in och utflygningar.

Anders är instruktör, han var med i första instruktörskursen som hölls i Eskilstuna 1997 med Johan Frank som lärare.

Anders skolade/körde 4 vintrar, ja det skolades mest på vårvintern mars april på skidor, utelandninsmöjligheterna är ju mycket begränsade här upp i norr under sommaren, så snötäckta ytor är en trygghet under skolning. Sommartid är det mycket termik på dagarna och inbjuder inte till skolning, bäst är våra för eleven och det är bättre han/hon skolar på egen maskin, han är då influgen på den när utbildningen är klar anser Anders.



## Läs mer om Anders Pahlberg och Kode-klubben på kommande sidor.

Anders Larsson hade även hjälp av Gunnar Remer i Arjeplog, och sedan kom även Johan Frank upp och bistod Anders med utbildningen som hölls på Lycksele flygplats i omkring 2 månader med utflykter och övningar även på Vindelns flygplats.

Kommunen var vänligt inställd och bidrog med kommunala medel i form av sk. ALU folk för att bygga hangaren. Anders fick en massa stolpar av kraftverket som han grävde ned med hjälp av några ev. blivande piloter. Det blev en hangar med plats för ganska många trikar eftersom de dras in i sidled och skjuts åt ena eller andra sidan.

När klubben var som störst i början av 2000 talet var dom ca. 25 tillsammans med trikeflygare från Skellefteå. Ja dessa från Skellefteå bildade så småningom en egen klubb under Bjurseleklubben och kallade sej Kåge flygklubb, Kåge ett samhälle lite norr om Skellefteå. Avståndet mellan Norsjö och Kåge är ca. 7 mil och flygs enligt Anders på 35-40 minuter.

Vi hade fått bra förspant för en del år sedan då vi hade ett stort grönområde mitt i samhället, enda restriktionen var ingen flygning före kl. 7 på morgonen, och inte efter kl.10 på kvällen.

Inflygning var lågt över en gata där vi fick hålla ett öga på trafiken så vi inte krockade med någon bil, men det var en höjdare att landa och parkera triken nästan mitt i samhället medan man gick och tog en pizza eller annat.

Platsen är mycket bred och säker, så det var gott om plats även att ta med passagerare.

Så kommunen har varit vänligt inställd och vi har titt och med varit med i turistbroschyrer att intresserade kunde komma och besöka trikeflygarna.

Forts. nästa sida

En damlandskamp i fotboll ville vi skulle flyga in och släppa ned matchbollen från luften. Men höga träd och turbulens gjorde att vi fick slänga bollen från nog 50 meters höjd, så bollen studsade högt och den försvann förbi planen, men vi blev ett trevligt inslag före matchen.

Sedan har det varit en del Svensxor, möhippor och födelsedagar som jag skjutsat.

Vi hade det även bra med bensin till trikarna. Hjelmberg levererade 91/96 till oss som han fyllde i fat som vi skaffat fram. Men den servicen är borta nu på grund av att priset på den bensinen är betydligt högre än bilbensinen som vi nu tvingas köra på i stället.

På grund av ogynnsamma väderförhållanden i Sverige och i norrland i synnerhet, har Anders funderat på att utbilda trikeflygare i Portugal där väderförhållandena är säkrare för skolning. Kravet är att göra teorin i Sverige, samt ett par lektioner i Sverige för att kolla elevens lämplighet och sist EK och uppflygningen över svensk mark.

Anders har en förhoppning om att det ska bli en nytändning på trikeflyget, gör vi bara lite reklam kommer det massor med folk som visar intresse menar han.

Tyvärr blev det fattigt med bilder från Bjursele men grabbarna flyger troligen mer o fotar mindre.  
Jerker B.



En flygradio med flera frekvensband som är användbara. Jag hittade den på nätet när jag surfade runt för att söka flyginstrument.

Köpte den från en av de säljande tillbehörsföretag som lever på oss flygare i USA.

Den har inbyggt 4 olika frekvensband :

88,000 - 108,000 MHz , dvs där vi hittar P1, P2, P3, P4 osv. Vårt vanliga FM-band  
108,000 - 117,975 MHz, bandet där alla navigationsfyror finns. ( VOR )

118,000 - 136,975 MHz, flygradiobandet

151,5125-158,400 MHz, privatradioband ( 2-metersbandet)

Weather channel (WX-01 - WX-10) gäller i USA

Jag har precis fått hem den och packat upp den, samt försöker förstå hur man kan kombinera alla banden. Men vad jag förstår kan man lyssna på det vanliga FM-bandet samtidigt som radion har passning på flygradiobandet; den frekvens man har ställt in

Jag betalade 292 dollar + tull + moms + frakt och i svenska kronor blev det strax under 3000:-

Det skall bli jättekul att prova den nya "leksaker" i luften den närmaste veckan.

Anders Bengtsson Mariefred  
SE-VDA



Knappa in VERTEX 710 Spirit i Google så får du mer information. Red.

# POLARIS FLYING BOAT

070-555 00 09 • 0250-343 97

**...pilot redan i sommar!**



## **POLARIS F.I.B. 582**

Sveriges mest sålda flygmaskin • Typaccepterad av Luftfartsinspektionen • Få restriktioner • 64 hk Slitstark 2-yl. 2-taktsmotor av fabrikat Rotax med dubbla tändsystem • 3-bladig träpropeller • 4 steg i skrovet – lättare släpp från vattenytan

Beg. i Mycket fint skick 95.000 eller högstbj. 190 Flygtim.

---

**Lennart Morell**

Bonäs, 792 95 Mora • [flyingboatsweden@telia.com](mailto:flyingboatsweden@telia.com)



## Kågefältet där Anders Pahlberg bor i gården på bilden

Info. om Kåge flygklubb och dess tillkomst efter samtal med Anders Pahlberg.

Klubben kom till på grund av att flera piloter utbildat sej i Norsjö hos Anders Larsson. Men avståndet mellan Norsjö och Kåge, ca. 7 mil blev anledningen till att gänget från Skellefteå/Kåge fixade eget fält och hangar.

Så landets troligen enda trikeflygklubb Bjursele flygklubb har en sektion i Kåge med Anders Pahlberg som ordförande för båda klubbarna, alltså en klubb med verksamhet på två platser.

Eftersom även Anders Pahlberg Kåge är utbildad lärare så skolar han och Anders Larsson på bara ett skoltillstånd och kan använda fälten på båda ställena. Det hålls inga möten i klubben/klubbarna utan det blir bara ett årsmöte.

Från början var dom 25 -30 stycken och flertalet var mycket aktiva.

Numer är klubbarna i en slags kräftgång, delvis beroende på avgifterna, men det är inte riktigt hela sanningen.

Avgifterna drabbar ju en pilot med egen maskin hårdare än den som flyger i klubbregi där många delar på kostnaderna, en klubbmaskin blir ju billigare ju mer man flyger. Men Anders Pahlberg vill framhålla att det även är en generationsfråga. Flera som var med från början har mist intresset på grund av ålder, andra har med åren skaffat familj och fått mindre tid för flygandet.

Det är för närvarande endast 5 något aktiva i Kåge, men just för tillfället i vinter är det ingen maskin i luften av olika anledningar. Klubbmaskinen tex. är avställd, den går inte ihop ekonomiskt, för när Anders skolar sker det på elevens maskin, dels av kostnadsskäl ljusa sommarnätter men då är ju risken att vi stör folk som sover. 20 personer gick utbildningen varav 9 stycken fullföljde den fram till cert, däribland Anders Pahlberg



Kågegänget har även fixat till ett nytt fält, det tidigare fältet var trångt och ganska ojämnt. Det nya ligger mer i den vanligaste vindriktningen och där lade dom ner ett mycket stort arbete på att få det riktigt bra, och det lyckades dom med tycker Anders. Själv har han det bra, går bara rätt över gårdsplanen när han vill flyga.

Fältet är ca. 15 meter brett och 350 meter långt och vid sidan har dom byggt två stora hangarer. Vi köpte takstolar och byggde upp dom själva, 12 meter breda och nästan 9 meter långa så att maskinerna körs rakt in, och det står tre stycken efter varandra.

I en av de två hangarerna finns det numer även en klass B maskin, men piloten är inte klar och därför är inte heller den maskinen i luften för närvarande.

Det har genom åren köpts ett flertal trikar, och på senare år har det även sålts en och annan, men det finns ändå flera till salu i Bjursele/Kodeklubben.

Anders är förvånad att det av nya piloter köps så många nya maskiner, gamla är ju betydligt billigare och beprövade utan överraskningar.

Beträffande försäkringar så har Anders Pilot passagerare och tredje man, mark

och allrisk i Inter Hannover för 5,700 kr., men för tillfället avställd till att bara gälla för mark o allrisk eftersom triken står nedriggad i garaget för översyn.

Han hade hört sej för med försäkring i Sirius, ett annat försäkringsbolag som var billigare i allt utom ansvarsdelen, där var dom betydligt dyrare.

Anders P. har genom åren skolat fram 4 piloter och 5 har avbrutit av olika anledningar. Bland annat en elev som började skola, men vid förnyandet av skoltillståndet nekades han på grund av synfel. Detta hade han dock uppgivit i första ansökan men blev nu nekad för förnyande. Detta var en god anledning till skadeståndsansättning, men personen avstod trots att det rörde sej om stora belopp.

Som instruktör hade Anders gjort erfarenheten att det är en klar fördel att



vara klubbansluten. Det blir en bättre disciplin, och skulle någon busflyga så blir han tillrättavisd och på så vis höjs säkerheten.

Han refererade till en text han läst om att när man börjar flyga så har man två påsar, den ena är fylld av tur och den andra är tom på erfarenhet. Och konsten är att fylla den med erfarenhet innan den med tur är tom.

En annan flygare i Kåge är Niclas Söderström

Han började hängflyga redan 1989 och började flyga trike 1995 efter utbildning för Gunnar Remer.

Niclas har alltid varit lite flygtokig säger han, och har förutom en hängflygvinge och en trike även en Moskito, en hängglidare med motor, ja Niclas är en av fyra som flyger Moskito i klubben. Men det blir inga långa turer, det blir mest snack säger han.

Numer är det mindre hängflyg bara ca.12 stycken i klubben, men i mitten på 90talet var vi 55 stycken och i Umeå fanns det 2 klubbar, nu är det bara en.

Trike är ju så dyrt och krångligt med besiktningar och höga avgifter, det var ju tänkt som ett enkelt och roligt sätt att flyga, nu börjar det mer bli trafikflyg över det hela tycker han.

På sommaren har vi bra termik, hyggena genererar stora mängder varmluft, men utelandningsmöjligheterna begränsar ju lusten att göra längre turer.

Även Niclas brukar göra en årlig resa till Bodö för att hängflyga och har även någon gång besökt Norges hängflygcentrum Vågå. Den längsta flygningen han gjort är 5 timmar och 5 minuter på hang i Bodö.

Tack Anders för bilderna.  
Jerker B.

# En liten rapport från Mässan i Friedrichshafen

av Anders Bengtsson

Jag besökte den nu årliga mässan i F-hafen och spenderade flera dagar för att hitta något att skriva om. Men vad gäller trikar så finns det inte så mycket att skriva om. Vad som visades var trikar från de forna öststaterna. En trike med lite ny design var Joker trike , [www.jokertrike.sk](http://www.jokertrike.sk) som även fanns med flottörer i utställningsmontern.

Wankelmotorer börjar dyka upp från flera tillverkare bla. Austro Engine, [www.austroengine.at](http://www.austroengine.at) , 40,4 kW 55 Hk totalvikt motor, kylare, slangar, motorfäste 27,8 kg.

En 3-cyl 4-taktare med insprutning 75 Hk med totalvikt 75 kg och kuggremsväxel 2,48:1 alt 3,27:1

Det som var mest talande var att flera tillverkare lyste med sin frånvaro, t.ex ROTAX, som verkligen har sin hemmamarknad bland UL-folket.



Lite folk mest "lim och lödgubbar" i montrarna samt de vanliga tillbehörsfirmorna, klockor, glasögon, hörlurar. En firma som hade egna idéer om vad man kan göra med en bensindunk (20L) var [www.fun-can.com](http://www.fun-can.com) som skurit dunken i 2 halvror satt ett gångjärn och ett enkelt lås samt moterat det hela på en dramatenvagn. Allt till ett pris av nästan 1000:-. På toppen av allt detta så var det inga flyguppvisningar som man tidigare hade under föregående år.



Mässan mår bra av att ta en paus och komma igen om 2 år. Taxichauffören jag åkte med till flygplatsen sa också att det hade varit lite besökare detta året. Ni som inte åkte dit gjorde ett bra val och sparade pengar som kan investeras i trikeflygandets ädla konst.

Anders Bengtsson  
SE-VDA

# GLÖM INTE ÅRSMÖTET

## STARs årsmöte 4:e juni kl: 15.<sup>00</sup> på Eslövs flygplats.

Efter att kollat programmet för den dagen i Eslöv har vi satt  
tiden till kl. 15.<sup>00</sup>

### VÄLKOMMEN!

#### **Sveriges största airshow 2011** **EAA Sverige Fly-In 2011** **3 - 5 juni, Eslöv/ESME**

Årets stora EAA Fly-In är lördagen den 4 juni och i år har vi glädjen att kunna kombinera detta med "Flygets Dag - Eslöv 100 år", en stor publik flygdag, som går av stapeln söndagen den 5 juni! Vi räknar med drygt 300 besökande flygplan från hela norra Europa och c:a 10.000 publik! Med plats för 4.000 bilar, ett 20-tal matställen och gott om toaletter så alla att kommer att trivas!

Läs gärna mer om evenemanget under denna adressen  
<http://www.flyin.se/index.php?Program>

**B-post**  
**Föreningsbrev.**

Avsändare:  
STAR c/o Jerker Berg  
Hindsbogatan 27  
532 32 Skara