



EAA

nytt

**Nu i
luften: LN -3 Seagull
Franskt hembygggt eldrivet flygplan
Dyn'Aero MCR100 och RV-7**



Bowers Fly Baby flyger igen

Ett av Sveriges äldsta hembyggen Jan Erikssons Bowers Fly Baby har efter 20 år på marken åter kommit i luften.

Foto Freddy Stenbom.

**Mycket kul i Dan Borgströms hangar!
Verksamhetsberättelser 2007
Nu skall alla piloter språktestas
Flygsäkerhet – bränslesystem**

EAA nytt

Medlemsorgan för EAA Sverige

EAA-nytt utkommer med normalt 5 nummer per år och sänds bl a ut till föreningens medlemmar. En väggkalender med 12 aktuella flygbilder sändes också ut som julklapp och ingår i medlemsavgiften.

Chefredaktör: Freddy Stenbom (08-999333)

Manus och bilder sänds enklast via e-mail till eaa@hobby.se. Manus och bilder kan även sändas per post till EAAs kansli eller efter överenskomme till Box 90133, 120 21 Stockholm.

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

Ansvarig utgivare: Ordförande Kjell Franzén

EAA Sverige och EAA Chapter 222

Hägerstallund

164 74 KISTA

Telefon: 08-752 75 85 Telefax: 08-751 98 16

E-mail: kansliet@eaa.se

Hemsida: www.eaa.se

Postgiro: 66 45 96-4

Kansliet öppet vardagar 08.00 - 16.30

samt torsdagsfika kl 18⁰⁰-20³⁰ på EAAs 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 2007 300:-

Medlemskap i EAA Sverige innebär inte medlemskap i EAAs USA-organisation.

Lokala avdelningar med kontaktmän:

Småland: Sven Karlsson, 0470-285 35

Syd: Sven Green, 0410-33 40 41

Östergötland: Kjell Franzén, 011-14 07 29

Intressegrupper:

Segelflyg: Nils-Åke Sandberg, 060-175606

Sjöflyg: Kjell Sandberg 08-560 452 02

Veteran: Kjell Franzén, 011-14 07 29

Ultralätt: Lennart Olsson, 0372-351 52

Föreningsservice

Kontakta EAA kansli (Anders Österholm) betr:

• Lån av litteratur från föreningens bibliotek.

• Köp av Bygghandbok, Flyghandbok, märken T-shirts etc.

• Försäkring

Infoteket, kontakta Ingvar Lif. Rökinge 82, 560 34

Visingsö, Tel. 0390-40413

email: ingvar.lif@gmail.com

Biblioteket: Jan Lindberg, Dragarbrunnsgatan 11B,

753 32 Uppsala, 018-10 27 53.

Lån av filmer, video: Kjell Franzén 011-14 07 29

EAA USA

EAA Aviation Center

P O Box 3086, Oshkosh, WI 54903-3086 USA

Hemsida: www.eaa.org

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

Medlemskap innebär bl a att man får Sport Aviation, föreningens tidskrift, 12 gånger/år och att inträde kan lösas till flight line på Oshkosh och Sun 'n Fun.

Svenska Konstflygförbundet

Box 7085, 103 87 Stockholm

Ordförande: Lars-Göran Arvidsson, 035-10 76 53.

Medlemskap erhålles genom att inbetala medlemsavgift 500:- till postgiro 440 30 58-3.

Svenska Rotorflygklubben

EAAs intressegrupp för rotorflygning. Klubben verkar specifikt för att på ideell basis hjälpa medlemmarna bygga och flyga rotorflygplan. Kontaktman: Lars Flygeborn 011-172924. www.rotorflygklubben.se Medlemskap erhålles genom att inbetala medlemsavgiften till postgiro 81 34 69-4. I medlemskapet ingår bl a föreningens tidning Rotorflygnytt.

INNEHÅLL

Ordförandens krönika	3
Föreningens verksamhetsberättelse	4
Tekniska operationella verksamhetsberättelsen	5
Mycket kul i Dan Borgströms hangar	8
Franskt hembyggt elflygplan.....	12
Nu skall alla piloter språktestas ...	14
Teknikhörnan: HKS 700E motor	16
SB för Rotax 912&914	16

Flygsäkerhet - bränslesystem.....	17
Aktuella notiser.....	18
Nya medlemmar.....	18
Nya bygg- och flygtillstånd.....	18
LN-3 i luften i Sundsvall.....	20
Dyn'Aero i luften i Västerås	21
Dynamic målas på Barkarby	21
Planket.....	22
Pietenpol-bygge i Bjärred	23
Första RV-7 flyger i Vilhelmina ...	24

FLYGKALENDERN

8 mars: Årsmöte EAA, se kallelse

8-13 april: Sun n' Fun i Lakeland, Florida. www.sun-n-fun.org

25-27 april: Aero Expo 2008 Prag. Se www.expo.aero/prague/

24-25 maj: Roll-out med flygdag anordnas av Västerås Flygmuseum. Se www.flygmuseum.com/

27 maj - 1 juni: ILA Berlin – stor flygmässa. Se www.ila-berlin.de

7-8 juni: EAA:s huvudfly-in, se www.eaa.se

12-15 juni: KZ-rally Stauning

14 juni: Swedish Ultraflyers stora UL fly-in på Frölunda flygfält väster om Stockholm. Grillfest. Rivig aerobatic-uppvisning. Skojig landningstävling. Demo av nya WT-9 Dynamic och UL-sjöflyg. Se www.swedishultraflyers.se. Kontaktmän: Håkan Ahlström 070-4824564 och Niclas Peyron 070-5612631.

13-15 juni: AeroExpo London, Wycombe.

27-29 juni: Europa fly-in anordnas i Skövde, Email europanordic@telia.com

5-6 juli: Red Bull Race i Stockholm. Om myndigheterna ger tillstånd.

6-13 juli: EM i Unlimited Aerobatic, Hradec Kralove, Tjeckien

12-13 juli: Fly-in och flygdag i Söderhamn ESNY anordnas av flera av länets klubbar gemensamt. Mer info på www.flyinn.se

18-19 juli: Wheels&Wings, Varberg

18-20 juli: Tannkosh 2008, Tannheim, Tyskland

28 juli- 3 augusti: EAA Fly-in "Airventure" i Oshkosh – alla flygares parad. Mer info via www.airventure.org.

1-10 augusti: VM i Advanced Aerobatic, Pendleton, Oregon

2 augusti: Flygdag Hedlanda

2-3 augusti: Visingsö fly-in

8-10 augusti: European International RV FlyIn på Höganäs/ESMH. Info olles.rv6@telia.com

8-10 augusti: Kräftstjartsvängen på Siljansnäs flygplats. EAA-flygarnas samlingsplats. Toffe 0247-22880, 070-6445476 email: skf@lanfear.nu, www.siljansnasfk.com

30-31 augusti: Aeroseumdag på Säve.

8-14 sept: Reno Air Race, USA. www.airrace.org/indexJS.php

5-7 sept 2009: Oldtimer-Fliegetreff

Vi uppmanar alla arrangörer av flygdagar, fly-in och andra flygevenemang att skicka in uppgifter till redaktören om kommande arrangemang så tidigt som möjligt. E-mail till eaa@hobby.se

Nästa presstopp 20 april

Dela med dig av årets bästa flygminnen i nästa nummer!

Händer det något med ditt bygge? Skicka en bild och berätta!

ANNONSER - RIKTPRISER

1/1-sida	2200:-	1/4 sida	700:-
1/2-sida	1300:-	Planket, ej medlem	200:-

Önskas annan storlek än exemplen ovan, kontakta oss för prisberäkning. Alla annonser sänds till eaa@hobby.se.

Ordförandens krönika



Såhär till årets första ledare är det rätt svårt att hitta ämnen att lättsamt och/eller insiktsfullt kåsera om. Sommarens och höstens upplevelser är redan använda och både förra och kommande vårens aktiviteter tycks alltför avlägsna.

Förr (i min avlägsna ungdom) läste jag aldrig en ledare eller ett förord till en bok. Jag tyckte då att de hade föga intresse för mig. Kanske var det ämnena, kanske var det språket. Numera läser jag dock dem med intresse. Om det är ledarna/förorden som blivit bättre och mer lättlästa eller om det är jag som ändrat smak och intresse vet jag inte. Förmodligen är det något av bådaderna.

Det jag funderar på när jag skriver min ledare är i vilken utsträckning den kommer att bli läst - av piloter, byggare och folk på "Luftis". Är det så att även mina ledare går förbi av "principiella" skäl.

Som sagt så läser jag numera andras ledare, i många olika slags tidningar. Just nu läste jag Kattis Ahlströms krönika i årets första ICAKURIEN. Där lanserar hon tidningens tema för 2008 som fått namnet "EKO-SMART". Det gav mig en idé till tema för oss. Vi vill ju profilera vår verksamhet som

- Miljövänlig
- Säker
- Ekonomisk

d.v.s EAA (Du och jag) ska sammanfattningsvis vara FLYG SMART.

Jag lanserar härmed en stående spalt i EAA-Nytt med denna rubrik där vi tar in tips, idéer och förslag som kan göra vår flygning mer miljövänlig, mer ekonomisk och framför allt säkra

re. Du kan ge förslag till forskning, utredning eller artiklar. Det behöver inte vara färdigbearbetat, men givetvis kan Du komma med helt färdigt material. Tipsen/idéerna/förslagen/artiklarna sänder Du till mig eller till kansliet. Du måste acceptera att granskning och/eller bearbetning och kanske en viss gallring kommer att ske. Till mig använder Du lämpligen E-mail-adressen längst ner i krönikan.

Luftfartsstyrelsen har, som jag hoppas att alla vid det här laget har observerat, antagit ett helt nytt system för benämning, indelning och publicering av de regler som vi ska rätta oss efter när vi flyger, utbildar oss och när vi bygger och underhåller våra flygplan. Just nu finns både det nya och det gamla systemet i bruk vilket förvirrar otroligt. Efter hand kommer vi väl att lära oss systemet och att hitta men fram till dess får vi antagligen ett antal "förlorade år" som det brukar heta. Dock, om Du flyger efter vad Du lärt Dig, kommer Du inte att göra alltför många fel. Trafikreglerna är inte, som väl är, föremål för omarbeting. Trafikreglerna är nästan helt och hållet en översättning av ICAO Annex 2 i Sverige såväl som i andra länder. De är ju våra gemensamma umgängesregler som man faktiskt enats om världen över. I luften förekommer inte problemet vänster/högertrafik! Följ därför trafikreglerna! Det bryts alltför ofta mot dessa, t ex regeln om vänstersvängar i obemannad flygplats närhet (om inte högersväng godkänts och publicerats).

"BCL" som begrepp går i graven allt eftersom styrelsen hinner och maktar med. "BCL" innehåller båda orden "bestämmelser" och "civil"

vilka bannlysts i de nya föreskrifterna, vilka i sitt upplägg ansluter till svenska lagar och andra svenska myndigheters skrifter. BCL hade däremot lånat sitt upplägg från ICAO Annex, vilket dock inte längre ansågs juridiskt korrekt.

Det är ofrånkomligt att det vid en så här stor omarbeting smyger in sig oavsiktliga felaktigheter. Det blev t ex krav på fasta sittplatser och säkerhetsbälten även för ballong genom att termen "luftfartyg" (i rationaliseringssyfte?) använts istället för att specificera vilka typer av farkoster som avsågs med föreskriften. Sådana felaktigheter vill jag gärna ha tips om för att kunna gå till Luftfartsstyrelsen och få dem tillrättade. Jag vill också veta vilka föreskrifter som blivit omöjliga, svåra att uppfylla eller som upplevs som onödiga eller som överreglering. Har vi både material för att "ge och ta" när vi förhandlar kan vi kanske få till ändringar utan upplevas som gnällspikar.

EAA-Nytt kommer efter hand att sätta strålkastarljuset på en och annan nyhet och sådant som har förenklats med de nya föreskrifterna, om det nu finns något sådant. EAA kommer också att försöka tolka och förklara de nya föreskrifterna, men först vill vi vänta ut vad Luftfartsstyrelsen kommer att göra för att informera om förändringarna.

Ha det bra!
Kjell
Ordförande

För att inte överbelasta min "privata" mailbox så är jag tacksam om Du i EAA-ärenden använder adressen
kjell.franzen.eaa@telia.com

Privatflygarcertifikat i Sverige

I EAA-nytt nr 5/07 spekulerade jag om det skulle bli 22 nya certifikat under november och december 2007 så att det inte skulle bli en nettominskning. Resultatet visade sig bli minskning med 34 certifikat varför slutresultatet för 2007 blev 4305 gällande privatfly-

garcertifikat. Detta gör en minskning med totalt 56 certifikat eller -1,28 % för 2007.

Antalet gällande certifikat säger egentligen inget om antalet aktiva privatflygare i Sverige eftersom det blir en avsevärd eftersläpning i statistiken

genom att flertalet certifikat gäller i 5 år. Med säkerhet kan man dock säga att det i varje fall inte är fler än antalet gällande certifikat.

Kjell

Föreningens verksamhetsberättelse för 2007

EAA Sverige har haft följande styrelse under 2007. Årsmötet hölls den 10 mars 2007 i EAA:s möteslokal, Barkarby Flygplats.

Ordförande	Kjell Franzén
Vice ordförande	Lennart Olsson
Sekreterare	Alf Karlsson
Kassör	Hans-Olav Larsson
Ledamot 1	Erling Carlsson
Ledamot 2	Carl Rönn
Ledamot 3	Olle Bergquist
Ledamot 4	Curt Sandberg
Ledamot 5	Sven Kindblom
Suppleant	Mats Rooth
Suppleant	Kjell-Ove Gisselson
Suppleant	Paul Pinato

Styrelsen har under verksamhetsåret haft sju (7) protokollförda sammanträden.

Revisor under verksamhetsåret har varit Rolf Kjellman med Christer Siewers som suppleant.

1. Valberedning inför årsmötet 2007 har bestått av Maths Johansson, Kenneth Sandberg samt ur styrelsen Carl Rönn (sammankallande).

EAA-nytt har utkommit med 5 nummer. Redaktör har varit Freddy Stenbom. Även i år har en vägghalmanacka med svenska luftfartyg som motiv sänts ut i december. Almanackan har blivit mycket uppskattad av medlemmarna.

Vid 2007 års utgång var medlemsantalet 1736 vilket är en liten ökning från 2006 då antalet medlemmar var 1701.

Huvudfly-in avhölls traditionsenligt på Barkarby flygfält den första helgen i juni, d v s 2 till 3 juni. Antalet flygplan på "Flight-Line" var rekordhögt. Många flygplan kom och gick under dagarna varför exakt antal inte går att ange. Fly-innet gynnades av bra väder detta år.

Fly-In i Siljansnäs (Kräftstjartsvängen) 11-12 augusti samlade i år ett drygt 80-tal besökande flygplan från hela landet trots relativt dåligt flygväder.

Av de utländska träffar som EAA Sveriges medlemmar har besökt kan nämnas Danska KZ-klubben i

Stauning 7-10 juni och RSA i Vichy, Frankrike 13-15 juli.

Vid FAI:s CIACA-möte i Rom den 20 april var föreningen representerad av Carl Rönn.

EAA Sverige var en av de 12 stiftarna från 11 länder av European Federation of Light, Experimental and Vintage Aircraft, EFLEVA, vid Federationens stiftande i Vichy, Frankrike den 13 juli. Föreningen representerades av Kjell Franzén och Staffan Ekström. Vid Federationens generalförsamling i Prag den 20-21 oktober valdes Kjell Franzén till vice president med ansvar för Experimental Aircraft Commission. Federationens styrelse har haft ytterligare ett möte i Paris den 15 december. Paul Pinato har av EAA Sveriges styrelse utsetts till föreningens andre medlem av EFLEVA generalförsamling. Paul ingår dessutom som medlem i Vintage Aircraft Commission och Ingmar Hedblom i Light Aircraft Commission.

Föreningen har under året varit representerad i KSAK förtroenderåd och KSAK Stockholms-grupp som arbetar för planering av privatflygets lokalisering i Stockholmsregionen.

Föreningen har under året varit representerad i stiftelsen School at Work Aviation Foundations styrelse.

Föreningen har även detta år aktivt deltagit i framtagandet av material samt utbildning av handledare i Luftfartsinspektionens satsning på ökad flygsäkerhet, flygsäkerhetsprojektet

H50P. Föreningen har däremot inte varit verksam på det lokala planet utan förutsatt att föreningens medlemmar utnyttjat möjligheten att delta i de H50P-aktiviteter som anordnats på hemorten av främst flygklubbar.

EAA har deltagit i KSAK/FSF Miljögrupp. EAA är för närvarande den enda instans i Sverige som utför ljudmätningar som resulterar i miljövärldighetsbevis för luftfartyg.

Vi kan se tillbaka på ett år med fortsatt tillväxt för EAA Försäkring. Antal försäkringar har ökat till 373 stycken (+10%) med en volymökning på 7 %. Alla typer av försäkringar förutom byggförsäkring har ökat (-3 stycken), vilket stämmer med den allmänna trenden att antalet byggtillstånd minskar. Dessvärre har även antalet skador slagit rekord, 7 stycken. Relativt sett ekonomiskt har inte skadorna ökat (i jämförelse med intäkter) vilket gör att bonus ligger på nästan samma nivå som förra året, 19.3%.

Föreningens delning i en svensk del och en del ansluten till EAA i USA genomfördes under året genom att beslut för andra gången togs vid årsmötet 2007.

Föreningen har erhållit ett mindre bidrag från Luftfartsstyrelsen för det arbete vi utför inom flygsäkerhetsområdet.

Barkarby 2007-12-31

Kjell Franzén
Ordförande

Alf Karlsson
Sekreterare



Tekniska operationella verksamheten år 2007

Följande personer har under 2007 varit engagerade i EAA:s tekniska verksamhet.

Verksamhetsledare: Curt Sandberg
Teknisk chef: Staffan Ekström
Bitr. tekn. chef: Pär-Arne Hagman
Chef luftvärdighet: Staffan Ekström
Teknisk sekreterare:

Anders Österholm
Bullermätstationschef: Pierre Wolf
Haveriutredningschef:

Anders Forslöf
Flygchef: Erling Carlsson
Bitr. flygchef: Karl-Eric Engstrand
Kvalitetsrevisor: Greger Ahlbeck
Kvalitetsrådet: Curt Sandberg, Staffan Ekström, Erling Carlsson, Greger Ahlbeck, Bengt Söderholm, Sakari Havbrandt, Ingmar Hedblom, Kjell Franzén.

Besiktningsmän: Staffan Ekström, Pär-Arne Hagman, Sakari Havbrandt, Hans Linder, Sven-Erik Pira, Mart Reskow, Mats Roth, Stefan Sandberg, Sören Schmidt, Bengt Sjödahl, Jan Svensson, Lars-Gunnar Söderlind, Ulf Wikström, Bengt Wilkens.

Flygsäkerhets- och besiktningsverksamheten. Siffror inom parentes gäller för 2006.

• Under verksamhetsåret 2007 har 70 (45) st. besiktningar utförts.

• Antalet utfärdade flygtillstånd var 304 (286) st.

• Antalet utfärdade flygutprovningstillstånd var 87 (68) st.

• Varav antalet nya flygutprovningstillstånd blev 25 (20) st.

• Det totala antalet flygande experimentklassade luftfartyg som EAA administrerade var vid årsskiftet 391 (354) st. (giltiga flygtillstånd och flygutprovningstillstånd).

• 35 (42) ägare har aviserats om att besiktning av luftfartyget ska utföras under år 2008.

• 30(20) ägare har fått förvarning om besiktning senast under de närmaste två åren.

• Ett flygsäkerhets- och besiktningsmöte med alla besiktnings- flygtjänstmän, haveriutredare och kvalitetsråd ägde rum fredagen den 1 juni på Barkarby.

De 25 st som under året erhöll första flygutprovningstillståndet alternativt första flygtillstånd vid import fördelar sig enligt nedan:

FLYGPLAN NYA BYGGEN

SE-XUO,	Van's RV-6
SE-XLL,	Van's RV-7 A
SE-XUX,	Van's RV-7
SE-XYP,	KTH Osqavia
SE-XXC,	Dyn'Aero MCR 4S

FLYGPLAN RESTAURERINGAR

SE-ATZ,	Piper J3C-65 Cub
SE-CND,	Champion 7 EC
SE-AZL,	Luscombe 8E Silhouette
SE-IVK,	Taylorcraft F 21 B
SE-FAH,	Piper Pa-18 Super Cub 150
SE-FUD,	Noorduyn Harvard II B
SE-ELM,	Auster 6A Tugmaster
SE-CNA,	Champion 7 EC

ULTRALÄTT NYA BYGGEN

SE-VPX,	B&F Technik FK 9 MK IV
SE-VKJ,	Aerotechnik EV-97 Eurostar
SE-YMV,	Aviasud Mistral
SE-VKR,	Aerotechnik EV-97 Eurostar

OMBYGGNATION – MODIFIERING – IMPORT.

SE-UAR,	Scheibe SF25B Falke
SE-SWT,	Schleicher K8B
SE-XSE,	Röhnlerche II M
SE-XHL,	Steen Skybolt (Import)
SE-XZZ,	Van's RV-6 (Import)
SE-XXI,	Van's RV-4 (Import)

ROTORLUFTFARTYG.

SE-HYU,	Autogyro Humlan
---------	-----------------

BALLONG.

SE-ZIV,	Brita Varmluftsballong
---------	------------------------

BYGGTILLSTÅND.

• Antalet nya byggtillstånd under året var 17 (23) st.

• Pågående byggen med gällande byggtillstånd var vid årets slut 205 (301) st.

Nya byggtillstånd fördelar sig på respektive typ enligt följande:

FLYGPLAN NYBYGGNAD (8 ST)

1 st.	Aerospool Dynamic WT9
1 st.	Van's RV-8
1 st.	Hamilton Glastar Sportsman
1 st.	Hamilton SH-1 Glastar
1 st.	Van's RV-9A
1 st	LMA-5X-W-1054-1356 (Cub kopia)
1 st	Jabiru J400
1 st.	Zodiac CH 640

ULTRALÄTT NYBYGGNAD (4 ST)

2 st.	Zenair STOL CH 701
1 st.	B&F Technik FK 9 MK IV
1 st.	Fisher Horizon 2



Höjdpunkter vid årets Barkarby fly-in. Bertil Gerhard kom med Biltemas Mustang och Paul Pinato fick årets vandringspris för bästa renovering.



ROTORLUFFTARTYG (1 ST.)

1 st. Autogyro Humlan

ISTÅNDSÄTTNING-OMBYGGNAD-HAVERIREPARATION (4 ST)

1 st. Auster V, SE-CME

1 st. Bush Sea Cessna

1 st. Auster 6A Tugmaster, SE-ELM

1 st. Grob 109, SE-UDN

Omklassning, istandsättning, ombyggnad och haverireparationer har blivit betydligt svårare sedan vi i Sverige måste följa EG-förordningen 1592/2002 Annex II. AIC B 111/2006 utgiven av Luftfartsstyrelsen av den 23 februari 2006 är tydlig och innehåller en bilaga med de typer av luftfartyg som är undantagna och kan experimentklassas.

EASA har givit ut en 39-sidig lista på Annex II-typer. Denna lista kommer inte att uppdateras utan visar läget 28 mars 2007. Endast listade luftfartyg går att x-klassa om Luftfartsstyrelsen ger sitt godkännande i varje enskilt fall.

Under 2007 har Luftfartsstyrelsen medgett omklassning av 9 flygplans-individer. Omklassningarna har varit 3 st Piper PA-22, och en av varje av PA-18, MFI-9 B, Focke Wulf FW 44 J Stieglitz, Republic RC-3 Sea-Bee, Aeronca 7 AC och Beagle Auster 6A, alla historiska flygplan.

HAVERIER

Under 2007 har sex större, två mindre skador/störningar och tillbud drabbat våra experimentklassade luftfartyg.

Årets första haveri i april var med en Viking Dragonfly, SE-XHA, som fick motorstopp i Rimbotrakten och fastnade i träden och föll över på rygg vid nödlandningen. Senare lade sig SE-BCC, en Stinson 108 Voyager, på rygg vid nödlandning på Skå-Edeby. De här två haverierna är redan väl beskrivna i EAA-Nytt nr. 3, 2007 sid. 16 och i nr. 5, 2007 sid. 18 och 19.

Ett sjöflyghaveri inträffade i slutet av juli med SE-VGE, en Jabiru 450 UL som försetts med amfibieflottörer. Piloten glömde att fälla in hjulen vid landningen och slog runt i en sjö utanför Vilhelmina. Pilot och passagerare oskadade men blöta. Värt att notera = lära sig. Mobiltelefonerna bör förvaras i tät plastpåse, de fungerade ej efter simturen. Se även EAA-Nytt nr. 3, 2007 sid. 19.

Några dagar senare i juli sker den fjärde rundslagningen, nu med SE-XDU, Brügger MB2 Colibri vid "Malmslätt södra". Inför landning, på kort final, kom flygplanet för lågt och landstället fick kontakt med säden strax före banan med påföljande rundslagning. Piloten oskadad. Försvårande omständigheter var följande: Flack planéinkel, skymning och kort fält med små marginaler. Som vanligt

är det nästan alltid flera orsaker till en olycka, i detta fall tre stycken. Se även EAA-Nytt nr. 4, 2007 där piloten delar med sig av sina erfarenheter, t.ex. att det är livräddande med ett kapoteringsskydd.

Senare på hösten, i slutet av september, havererar SE-LYH, en SAAB 91 D Safir i Nyckelsjöns strandkant vid Vängsö. Nedslaget blir hårt och flygplanet blev liggande på sjöbotten. Vattendjupet var dock endast 2 dm. vid vingens framkant. Piloten och passageraren erhöll ryggskador vid den hårda landningen men är nu glädjande nog återställda. Orsak till olyckan var att piloten litade på en felaktig bränslemängdsmätare och gjorde studs och gå på höger vingtank som var tom. Om okulär kontroll av bränslemängden hade utförts vid den dagliga tillsynen hade olyckan inte skett.

Sex dagar senare havererar SE-XYL, en Jodel D112-M, när motorn stannar på final till Eslövs flygplats. Piloten svänger 2 x 45° för att landa på en åker. Flygplanet klipper i andra 45°-svängen och demolerar vänster vinge och kropp. Svåra förgasarisförhållanden rapporterades från andra flygare i området. Huvudmisstanken på motorstoppet är förgasaris men det finns två andra tekniska möjligheter till motorstoppet. Utredning pågår. Pilot och passagerare fick allvarliga

Två av de tre Van's flygplan som kom i luften under året som gick.
T v Lennart Öborns RV-7A samt Kjell-Ove Gisselsoons RV-6.



ryggskador vid det hårda nedslaget som orsakades av för låg fart i sista 45°-svängen. Båda två går numera utan kryckor i skrivande stund men lider av en del skavanker/sviter.

TEKNISK UTBILDNING.

Under året har följande kurser hållits:

- 1 st. plåtkurs, 27-28 januari i EAA:s lokal på Barkarby
- 2 st. elkurser, 10 februari och 17 mars i EAA:s lokal på Barkarby
- 1 st. plastkurs, 31 mars-1 april i EAA:s lokal på Barkarby
- 1 st. elkurs, 17 november i Malmö
- 100 timmars tillsynskurs 28-29 april i Eslöv,
- 100 timmars tillsynskurs 8-9 december i Västerås,

En självstudiekurs i form av en djupare teoriutbildning för att erhålla "eget underhållstillstånd" är under utarbetande. Denna kurs är ny och kommer att läggas till befintligt utbildningspaket.

Ljudmätning för att erhålla MILJÖVÄRDIGHETSBEVIS – BULLER Mätstationerna som under året har varit aktiva är Eskilstuna och Arvika. Tillsynen av de olika mätstationerna ute i landet utförs av EAA:s bullermätstationschef.

HAVERIUTREDNINGAR

Under året har EAA utfört fem haveriutredningar på våra X-klassade luftfartyg. SHK utför numera normalt inga haveriutredningar på luftfartyg i klassen Experiment – Privat.

EAA har numera en kader av utbildade haveriutredare. De fem utförda haveriutredningarna 2007 minskar SHK:s och Luftfartsstyrelsens kostnader.

En markant omfördelning mellan haverier och gruppen tillbud, störningar och mindre haverier har skett mellan 2006 och 2007. År 2006 var antalet haverier fyra stycken, men ökade till sex stycken 2007 medan antalet tillbud, störningar, mindre haverier var nio stycken 2006 och de gick ned till två stycken 2007. Antingen hade vi tur med att nio stycken ej utvecklades till haverier 2006, eller har vi haft otur 2007 med att nästan alla händelser utvecklades till haverier.

VERKSAMHETSÖVERVAKNING

Kvalitetsrevisioner har under året utförts och dokumenterats av EAA:s kvalitetsrevisor enligt granskningsplanen och de rutiner som finns beskrivna i EAA:s kvalitetshandbok. Kvalitetsrådet har haft tre möten enligt plan, och även deltagit i besiktningsflygsäkerhetsmötet på fredagen före årets fly-in på Barkarby.

Kvalitetshandboken (KHB) och

Kansli- och Besiktningshandboken (KBHB) har reviderats under året.

En metod för att analysera flygsäkerhetsläget och på något sätt ange riskindex för EAA har tagits fram och på försök tagits i bruk.

SAMMANFATTNING

Året har präglats av konsolidering på alla fronter med många nya luftvärddiga luftfartyg. Ett betydligt större antal flygplan är under flygutprovning och färre har flygutprovats färdigt och erhållit slutligt flygtillstånd. Antalet pågående byggen med gällande byggtillstånd har minskat kraftigt.

Årets sex haverier var alla onödiga. Negativa trenden med stall och efterföljande kraftig vikning håller i sig med tre fall och fyra avslutas med rundslagning.

Tack alla medlemmar för det gångna året och under 2008 tummar vi på att alla EAA:are ska flyga med största försiktighet och utföra daglig tillsyn med största omsorg.

Barkarby 2008-01-23

Curt Sandberg	Anders Österholm
Verksamhetsledare	Teknisk
Sekreterare	

Dan bakom Sea Furryns imponerande 2500 hp Bristolmotor. Cylindrarna hade ingen ventilmekanism på toppen vilket gjorde att frontarean är liten och går in under den tajta cowling som syns i bakgrunden.



Mycket kul i Dan Borgströms hangar

Att komma in i Dan Borgströms hangar är som att komma in i himmelriket för flygentusister som Staffan Ekström och jag. Vi hade länge pratat om att flyga till Karlskoga och hade en stående invitation från Dan. En vacker höstdag blev det av – då tog vi som omväxling Staffans Saab MFI-15 Safari och kvistade västerut (tyvärr har han sålt det planet sedan dess - jag som gillade att flyga MFI istället för min förlängda).

Jag har skrivit förr om Dan och hans många projekt (se bl a 2/2001) men det här var första gången jag besökte hans ganska nya hangar på Karlskoga flygplats. Tidigare höll han till med flygplanen i ett hörn (nåja det var en ganska stor hörna) i hans fartygspropellerfabrik. Hans företag var (han har sålt företaget nu) framgångsrikt och tillverkade rejält stora propellrar till stora fartyg, en nisch han var världsledande inom. Propellertillverkning och allt om metallbearbetning är hans verkliga expertområde och det

märks när han pratar framtid. När han sålde företaget fick han resurser att ägna sig åt det han helst vill syssla med och det handlar om många nya projekt – inte bara hans ”flygleksaker” utan vindkraft är något han har många tankar om och har kunskaper att göra något inom. Inte för inte har han blivit utsedd till årets företagare av Karlskoga kommun och han skulle få sin utmärkelse samma kväll som vi var där.

Staffan och jag kom dit för att titta på flygplansprojekten. Minnesgoda läsare känner säkert till Dan för att han var förste svensk boende i Sverige som tävlade i Reno Air Race, första gången 1998 och i några år framåt med formula one-racern Shoestring med namnet ”Half Fast”. Det gick ganska bra för Dan i klassen men det var snöpligt 2001 då tävlingarna inställdes efter 11 september då träningsflygningarna redan inletts, jag var själv på plats då. Något år senare slog Dan runt efter landningen och

fick lova hustrun att inte tävlingsflyga i Reno igen med det planet. Half Fast finns nu i Karlskoga och Dan funderar på att försöka göra flygplanet flygklart till närmaste Barkarby fly-in.

Dan har köpt in en av de mest häftiga racingflygplanen från klassen Unlimited. Det är en Hawker Sea Fury ursprungligen från Australien som under namnet Baby Gorilla hade framgångar med piloten Lloyd Hamilton mellan 1972 och 1995. Därefter hamnade planet i England där det havererade 2001. Resterna köpte Dan och renoveringen av Sea Fury går så sakteliga framåt.

Ett problemområde som Dan lägger ner mycket möda på är att ta fram reservdelar som kolvar och foder till motorn som ju har många cylindrar. Det finns ett internationellt nätverk för warbirdsentusiaster som hjälper varandra att ta fram och nytillverka delar som inte finns att få tag på längre. Dan har uppenbarligen blivit en tillgång i dessa kretsar då han har den kunskap



Ovan Sk 16 är ett långt gångt projekt där de flesta delarna finns.

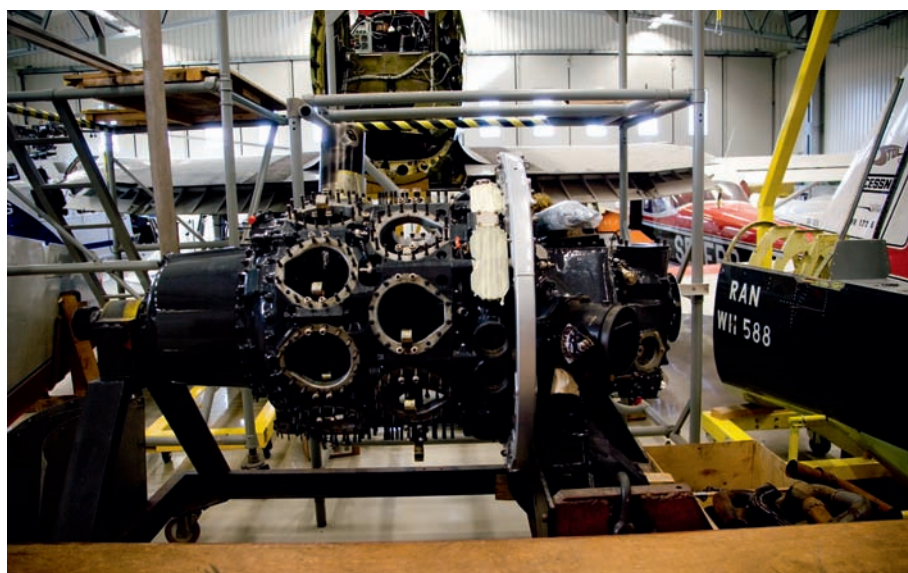
T h Hawkerns motorblock med avtagna cylindrar.

Nedan Vossmans gamla Extra 230 i ny röd och vit målning.

om metallbearbetning som behövs från sin gamla propellertillverkning och dessutom har han tillgång till den maskinpark som behövs.

En dominerande pjäs i Dans hangar är den pågående renoveringen av en Sk16 - ett flygplan som Dan tänker ge en historisk svensk märkning. Han har tittat mycket på den eleganta målning i blått och guld som en ambassadmaskin hade i USA under en period innan den kom hit men originalet till den maskinen finns ju på Skå fast i amerikansk militärmålning, det skulle kännas fel om ägaren till den maskinen skulle vilja ha sin ursprungliga målning. Möjligen skulle Dan kunna ha ett annat nummer - t ex för att markera flottiltillhörighet. Dan har tränat att flyga Sk16 med Björn Löwgren på Skå.

Olle Vossmans gamla Extra 230 tog Dan hand om för länge sedan och maskinen skulle kunna göras färdig på relativt kort tid om han och kompisen Stig jansson koncentrerade sig på den.





En vy över hangarens ena sida från balkongen. Här syns en Cessna han har för rena transportflygningar, Extran skymtar längst till höger. Vid väggen syns en Dragonfly som inte tillhör Dan och längs bak ännu en klenod – Bücker Jungmann.



Uppe på balkongen finns massor av flygplansdelar, bl a denna Taylorcraft som skulle kunna göras i ordning men den ligger långt ner i Dans prioritetsordning, Nedan Dan Borgström flyger sin Bücker Jungmann.



Staffan och Dan studerar rörliga foder och insugningskanaler, avgasöppningar till Sea Fyrins Bristolmotor. Dan ska tillverka ett flertal foder och det finns en efterfrågan från andra Sea Fury-ägare. Nedan massor av delar, bl a Shoestrings vinge i ett hörn.





Dan Borgström håller upp en klenod som han är stolt över, en tidig originaltröja från Baby Gorilla-teamet. Piloten Lloyd Hamilton köpte en ex-australiensk Sea Fury 1972 som renoverades och fick ett racingmålning med racingnummer 16 enligt skissen nedan. Något år därefter fick planet tillbaka målning enligt förebild från Royal Australian Navy - såsom planet fortfarande har. Hamilton flög planet i Reno mellan 1972 och 1995. Engelsmannen Paul Morgan köpte planet 1997 och skapade det till England. Vid en landning i Sywell 2001 gick planet över rygg och Morgan avled av skadorna. Dan köpte därefter planet och hans restaurering har pågått i några år nu.



Ny vinge har fått byggas eftersom den ursprungliga sågades itu efter haveriet. Extra i Tyskland ville inte sälja huv till denna maskin som ur Extras synpunkt är totalhavererad.

Det finns också många flygbara flygplan i Dans hangar. Just nu roar han sig speciellt med den lilla Pitts S1 som han köpte från Daniel Ryfa, planet flygs även av racingkompisen Anders Trygg. Dan har fått upp ögonen för tjusningen med aerobatics.

Flygning med den polskbyggda Bücker Jungmann som han köpte från Åke Andersson ger flygglädje av ett annat slag men mest utmaning verkar den tvåmotoriga helikoptern MBB Bo 105 vara. Dan är nog den ende svenske helikopterpilot som har tvåmotor på ett PPL men han håller på med mer utbildning på den. Dan har hela tiden något nytt på gång men ändå hinner han engagera sig som ordförande i Karlskoga Segelflygklubb, ett annat stort flygintresse. *Freddy Stenbom*



Dan Borgström i Reno 2001, året då tävlingarna inställdes efter 11 september.



De flygplan Dan flyger mest idag är en Pitts S1 (tillhörde tidigare Daniel Ryfa som flyger på bilden) och helikoptern av typ MBB Bo 105. Dessutom har han en polskbyggd Bücker Jungman.





T h
Elmotorinstallationen
i närbild.

T v
Namnet Electra har
målats på fenan i
ställt för ursprungliga
typnamnet MB02
Souricette.

Nedan
Electra kommer med
ett svagt vinande ljud
in över fältet i Buëch
Aspres i franska
Alperna med piloten
Christian Vandamme
ombord. Foto Jean-
Bernard Gache.



Franskt hembyggt elflygplan flyger

Electra är namnet på det elmotor-drivna flygplan som gjorde sin första flygning den 23 december 2007. En flygning som varade i 50 minuter och en flygsträcka på cirka 5 mil avverkades runt fältet i Buëch Aspres i franska Alperna. Pilot var Christian Vandamme och i nosen på planet satt en elmotor på 25 hästkrafter och ombord fanns 47 kg litium-polymer-batterier som gav kraften.

HEMBYGGE

Anne Lavrand Vandamme byggde flygplanet - som egentligen går under konstruktionsnamnet MB02 Souricette (lilla musen) - under 20 månader och var klar 2003. Typen i trä och duk har byggts i ungefär 100 exemplar sedan konstruktören Michel Berry byggde första prototypen 1993 för

endast 1700 Euro plus 600 Euro för en begagnad JPX 425-motor på 12 hp. Hans byggtid var bara 450 timmar!

Anne har själv utförligt beskrivit sitt hembygge (på franska) i en blogg som nås på konstruktörens hemsida <http://air.souris.set.free.fr/AV1.php>. Även den gången provflögs planet av Christian Vandamme eftersom Anne var förkyld. Han är flygingenjör och liksom Anne en vanlig pilot och de båda flyger små plan och UL. Tillsammans driver de också företaget ACV Aéro Service.

- APAME är en intresseorganisation som arbetar för att främja utvecklingen av eldrivna flygplan, säger Anne Lavrand Vandamme som är president i föreningen. APAME säljer inte utrustning men vi kan hjälpa folk att komma igång med deras egna

elflygprojekt. När vi ser att ett projekt är seriöst kan vi hjälpa till att skaffa fram lämpliga motorer, elkontroller och batterier. Innan dess kommer vi att testa tillförlitlighet och säkerhet av komponenterna. Motorn vi själva använt är en industrimotor av "brush"-typ. Den elektroniska fartkontrollen har utvecklats speciellt för detta bruk.



Propellern av typ ARPLAST har på marken justerbar stigvinkel.

Det nu omdöpta flygplanet Electra har normal fransk registrering - F-WMDJ - för hembygge men skulle lätt kunna kvala in i UL-klass. Tomvikten utan batterier är 134 kg och max flygvikt är 265 kg.



Anne Lavrand Vandamme framför MB02 Souricette - den lilla musen - när den var färdigbyggd med vanlig motor 2003.
T v Christian Vandamme i Electra med elmotor i nosen.



ombord (läs batterier) eller generera el ombord (t ex solceller och bränsleceller) kan dessutom förväntas. Det kommer att bli spännande att följa utvecklingen, några svenskar som är hågade?

Kostnaden för elmotor och batterier m m ligger runt 100000 till 150000 kronor men driftskostnaden för el hamnar bara runt tio kronor per timme! Med tanke på kommande bränslepriser ...

Teamet bakom Electra flög redan 28 augusti med en elmotorförsedd trike. De kommer att visa upp Electra vid det franska fly-innet i Vichy 11-13 juli samt på LeBourget i juni.

Freddy Stenbom

DATA MB02 Souricette/Electra

Spännvidd	9 m
Längd	5,7 m
Vingyta	10 m ²
Tomvikt (prototyp)	95 kg
Lastfaktor	+6/-3
Startsträcka till 15 m	300 m
Landningsträcka	100 m
Stigfart	2,2 m/s
Vne	150 km/h
Stallfart	45 km/h

– Som flygplanet nu är utrustat med batterier har flygplanet en maximal beräknad flygsträcka på 48 nm med en flygfart på 90 km/h, berättar Anne.

– Vi har inte kunnat flyga sedan i december då det har varit dåligt väder hela tiden med regn, snö och hårda vindar här i franska Alperna. Men den kommande veckan ser det ut att bli bra väder igen.

En speciellt noterbar sak vid den

första flygningen var det låga motorljudet vid passager, det hördes endast en lätt susning.

INTE FÖRSTA MED EL MEN ...

Det har initierats minst ett 60-tal försök med eldrivna flygplan genom åren och några har kommit upp i luften tidigare. Men franska Electra är först med att vara ett riktigt certifierat flygplan



som visar att det fungerar med elflyg. Tekniken är nu mogen och ännu mer utveckling av de komponenter som behövs för att ta med sig elektricitet



AMB02 Souricette med vanlig motor 2003.

Th ett kommande projekt från samma team – en ensitsare i UL-klass kallad ElectroLight. Tanken är att senare bilda ett bolag under namnet Electraviva.



Nu skall alla piloter språktestas

I år införs i hela världen nya krav på språkkunnande, både för det internationella flygspråket som är engelska men även motsvarande krav för att prata i flygradion på ett lokalt språk. ICAO har konstaterat att det alltför ofta har hänt att språkliga missförstånd varit en avgörande eller starkt bidragande faktor vid haverier och incidenter. Det mest uppenbara är kanske kommunikationen mellan flygplan och markkontroller över en dålig radioförbindelse men det är också ett stort problem att besättningsmedlemmar inte förstår varandra tillräckligt väl om de har olika språklig bakgrund.

Den nya språktesten handlar inte om den vanliga radiofraseologin. Fraseologin har standardiserade uttryck och ord sedan länge och alla berörda är tränade att tala och förstå innebörden av detta specialiserade språk där normal meningsbyggnad lämnas därhän. Detta "flygspråk" kan faktiskt inte alltid förstås av den oinitierade även om man har t ex engelska som modersmål.

Det är de grundläggande språkkunskaperna i engelska - eller lokalt språk - som kan vara bristfälliga i alla de miljöer där piloter inte är på hemmaplan. Utöver den grundläggande fraseologin och vanlig teknisk flygengelska finns ett behov av att förstå meddelanden som går utanför det mest nödvändiga. Att kunna förklara vad som sker i oförutsedda situationer.

När internationell flygtrafik utvecklades dominerade de engelsktalande länderna utvecklingen och det var naturligt att engelska blev det internationella flygspråket. Vi kanske alla log lite i mjugg när stackars fransmän och spanjorer skulle prata flygengelska men det har ju ändå fungerat hyggligt genom åren. Förr dominerade engelskspråkiga flygbolag världsmarknaden och dessa bolag försåg även partners i forna u-länder med färdigutbildade piloter för dessa länders utlandstrafik. Valfärdsutvecklingen i världen ökar och allt fler piloter/trafikledare från länder med helt annat språksprung arbetar nu i internationell luftfart. Det är lätt att till exempel hitta kinesiska piloter som har bristfälliga kunskaper i engelska.

Ett talande sådant exempel gavs vid den första kursen för blivande språkbedömare som hölls på Arlanda i januari. En kinesisk Jumbojet-besättning lyckades inte förstå något av taxiinstruktionerna från tornet på JFK-flygplatsen i New York när de hade landat efter direktflygning från Kina. Det gällde också det bolagets mest välutbildade piloter och det är lätt att bli rädd för mindre när man hörde konversationen, hur klarade sig piloterna egentligen under flygfärden?

ALLA MED CERTIFIKAT TESTAS

Både nya och gamla piloter, liksom flygledare, flygtekniker och andra som har radiotelefonibehörighet, skall genomgå ett språktest på denna allmänna engelska med flyganknytning samt motsvarande på eventuellt lokalt språk. Pilotens förmåga att prata och förstå det inhemska språket och engelska bedöms enligt en skala mellan 1 och 6 avseende olika förmågor. Inom alla sex områdena/kriterierna som testas måste piloten uppnå minst betyget 4 för att få godkänt att prata i radion och ny test krävs efter tre år om betyget är 4 men först efter sex år om betyget blev 5. De som når betyget 6 vid testet får godkänt för all framtid.

Det sex områden som testas är uttal, struktur, ordförråd, talförhet, förståelse och interaktion. Varje område bedöms och ges ett betyg. Det betyg som är lägst ger totalbetyget. Det innebär till exempel att en person med extrem dialekt kanske får betyget 3 eller lägre på sitt uttal och därför blir kuggad trots att han har kanske 5 eller 6 på alla övriga områden.

På kursen för framhölls att nivå 6 inte innebär att man måste ha engelska som modersmål. Grundkravet för högsta betyg i uttal är att man skall kunna använda dialekt eller uttal som folk inom luftfarten kan förstå. Ett exempel som nämndes på kursen är att i teorin skulle en pilot eller flygledare från Skottland kanske få underkänt på sin speciella dialekt även om han behärskar engelska i övrigt. Samma sak skulle kunna drabba en svensk med extrem dialekt om han inte bemödar sig att prata lite mera "rikssvenskt" vid samtal med folk från

andra landsändar. Vi har väl alla mött lokala förmågor som vi inte förstår trots att vi har samma modersmål!

Struktur handlar om grammatik men det krävs inte att grammatiken alltid skall vara helt korrekt – däremot att den används på ett kreativt sätt och att felen inte stör betydelsen alltför mycket.

Vad gäller ordförråd behöver inte alltid "rätt ord" användas men den testade skall visa att han enkelt kan formulera om sig för att göra sig förstådd. Vi har väl alla varit i en situation där vi inte hittar det rätta och bästa ordet men vi finner oss ändå genom att säga i princip samma sak med andra ord.

Talförhet handlar om förmågan att konversera på ett naturligt och ledigt sätt. Bristande talförhet är tillåtet och förståelig vid övergången mellan formell fraseologi och spontan interaktion.

Förståelse är viktig och på "expert-nivå" handlar det om att förstå språkliga och kulturella finesser. På godkänd nivå handlar det om förmågan att be om förtydligande när man inte uppfattat vad som sades – "Say again" är en användbar fras och visar att piloten är med i matchen.

Interaktion handlar mest om att svaren är omedelbara, adekvata och informativa och att förstå verbala och icke-verbala signaler.

GRANDFATHER'S RIGHTS TILL SVENSKA PILOTER

En del länder inom JAA/Eurocontrol har valt att ge så kallade grandfather's rights till sina certifikatinnehavare då det har bedömts att den allmänna nivån på språkkunskaperna är så goda att införandet av de nya reglerna kan ske gradvis. För Sveriges del gäller att alla innehavare av ett svenskt certifikat och som tidigare avlagt godkänt prov i Sverige för radiotelefonibehörighet automatiskt anses ha kunskaper som innebär minst nivå 4 i engelska och nivå 5 i svenska. Det innebär i praktiken att alla gamla piloter kan fortsätta att prata engelska i tre år till och svenska i totalt 6 år utan att genomgå den nyinförda språktesten. Däremot måste alla nya certifikatinnehavare provas både i fraseologi, liksom tidigare, och nu även



Kommunikationen mellan svenska piloter och svenska torn fungerar bra liksom i allmänhet för svenska piloter i samspråk med utländska torn. Språkkunskaperna i engelska är dåliga i många länder som inte använder eller hör språket till vardags.

enligt kraven på allmän flygengelska och/eller svenska.

KORREKT BEDÖMNING AV LUFTFARTSSTYRELSEN

Under kursen behandlades ingående kraven i de sex olika förmågorna och hur betygen skulle sättas. Speciellt koncentrerade man sig på att se skillnaden mellan betygen en underkänd trea och en svag men godkänd fyra. Ribban hade satts med exempelintervjuer från det engelska språkinstitutet Mayflower College som är internationellt marknadsledande på området.

Insikten efter att lyssnat på intervjuerna är att alla personer som har genomgått en normal skolutbildning i Sverige skulle kunna få minst en fyra i engelska. Rimligen borde en mycket stor andel av piloterna som har utbildning över grundnivå få minst betyget fem och alla som använder engelska i sitt normala arbete torde få betyget sex och slippa fortsatta språktester. Det råder ingen tvekan om att Luftfartsstyrelsen har gjort en korrekt bedömning av svenskar- nas allmänna utbildningsnivå vad gäller engelska. Förutom skolutbildningen bidrar säkert det faktum att vi hela tiden hör engelska pratas i odubbade filmer på bio och TV samt att engelska språket är dominerande även inom musik sedan länge.

Den här språktesten kan göras i samband med PC (om kontrollanten har

behörighet) i flygplanet eller i simulator alternativt vid godkänt språkinstitut (kommer kanske att finnas sådana även i Sverige). De flesta svenskar klarar nog testen med glans om de dammar av sin engelska lite grann. Kanske genom att titta på några otextade filmer eller att de pratar engelska med någon vän i några timmar. För många innebär de nya kraven att en test görs för livstid eller möjligen var sjätte år.

De som kan få problem är de som början har ett helt främmande modersmål och dessutom har brister i både den svenska och engelska språkutbildningen. Här kommer det finnas behov av språklig träning vid ett språkinstitut.

TOLKNINGSFRÅGOR

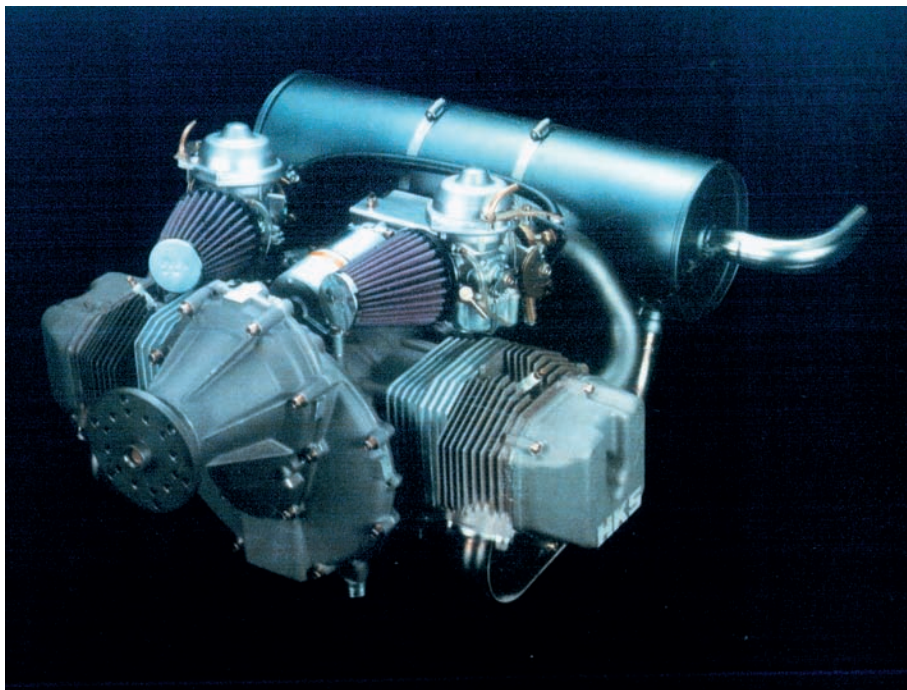
Några tolkningsfrågor i samband med språkbehörigheten diskuterades livligt under kursen, en del av dessa klargjordes direkt. I andra fall kom positiva klargöranden efter någon vecka. Spåk- behörighet är kopplad till certifikatet och därmed kan inte certifikatet användas om inte giltig språkbehörighet på svenska och/eller engelska på minst nivå 4 finns i de fall där det finns behov eller krav på att använda flygradio. Praktiskt innebär det att piloter som inte uppfyller språkkraven i engelska men klarar fraseologiprovet inte får flyga utanför svenskt luftrum utan att ha skaffat speciellt tillstånd från det landets myndighet. Det förutsätts att piloten har minst nivå

fyra i svenska. Flygledare och AFIS-personal med flera får heller inte använda flygradio om de inte innehar giltig språkbehörighet och radiotelefonibehörighet.

Saknas språkbehörigheten kan man även i fortsättningen flyga om det inte finns behov och/eller direkta krav på att använda flygradio. Vid flygning med luftfartyg som saknar radioutrustning krävs varken giltig radiotelefonibehörighet eller språkbehörighet. De här fallen kan vara aktuella för dem som enbart flyger lokalt utan att komma i kontakt med flygfält/kontroll där radiokommunikation krävs.

De nya bestämmelserna införs den 5 mars 2008 och gäller alla certifikat utom ultralätt klass A (trike) som ej behöver språktest. Den första kursen för blivande språkutvärderare leddes av Pege Lundborg (flyglärare och författare till ett engels-svensk flyglexikon) och flyginspektör Tobias Kesselbring (som håller i införandet hos Luftfartsstyrelsen) samt med assistans av Ben Rimron från Mayflower College i Plymouth, England. Eleverna var ett 20-tal flyginstruktörer och kontrollanter. De första åren kommer det troligen att vara brist på godkända bedömare (så kallade språkassessorer).

Freddy Stenbom



HKS 700E motorn

Äntligen har det kommit en ny flygmotor i 60 Hp klassen till Sverige. Motorn är naturligtvis en 4-takt boxermotor med dubbelt elektroniskt tändsystem.

Kylningen av cylindertopparna sker med motorns olja medan cylindrarna är luftkyllda, det smarta med detta är att om ett mindre läckage skulle uppstå så skadas inte motorn invändigt av glykolblandat kylvatten. Växeln med propelleraxel kan placeras i en position över eller under vevaxeln vilket ger en optimal propeller frigång beroende på installation. Motorn kan fås med utväxlingen 3,47:1 eller 2,58:1 vilket ger ett propellervarvtal på 1780 rpm eller 2450 rpm vid motorns maxvarv 6200 rpm. Vid ekonomivarvet 4750 rpm drar motorn endast 8 liter/tim oblyad bilbensin min 95 oktan RON (Research Oktan Number), propellervarvet är då $4750 : 2,56 = 1840$ vilket resulterar i en låg ljudnivå något att tänka på nu för tiden. Gångtiden mellan översynerna (TBO) är satt till 800 tim, men kommer antagligen att ökas till 1000 tim (höjning sker normalt i 200 tim steg av motortillverkaren). Vikten är endast 46,3 kg komplett med startmotor, förgasarna med luftfilter, inbyggd alternator 12V, 210W

och pneumatisk bränslepump som är OK om bränsletanken sitter på samma nivå eller högre än förgasarna. Priset är inte ännu helt fastställt, men motorn kommer troligen att kosta ca 50 000 kr + moms. Det som tillkommer är den separata oljetanken, oljekylaren och avgassystemet. Vikten för de här tre delarna är 9 kg vilket ger en totalvikt av $46,3 + 9 = 55,3$ kg. Rotax 912 motorns vikt är $55 + 10 = 65$ kg som jämförelse. HKS Aircraft Engine är en mindre avdelning inom koncernen HKS i Japan och har tillverkat denna motor i ett antal år. HKS är stor på bilsidan, på programmet finns bl.a tillbehör och tävlingsmotorer inom bil racing. Auktoriserad Distributor för Sverige, Norge och Danmark är Lycon Engineering AB. Detta är en lämplig motor för de som endast behöver 60 Hp vilket är många ensitsiga och lättare tvåsitsiga flygplan. Motorseglare med gamla Stamo motorer på 42 trötta hästkrafter skulle må gott med 18 Hp till. Läs mera om denna motor som har dubbelt tändsystem och som endast förbrukar 8 liter bilbensin nu när flygbränsleskatten är i antågande på www.aeroengine.se

Staffan Ekström

Rotax 912 och

914-ägare:

Läs mandatory servicebulletin utgiven 2008-01-09

Rotax har en kampanj som avser utbyte av drevpar på vevaxeln och växellådan.

Rotax betalar för material, drevsats (byte av drev i växellådan) till och med 2008-04-30.

Efter detta datum får Du betala delarna och bytet själv. Kontrollera motorn och växellådans serialnummer om den är berörd av bulletinen, innan du kontaktar Lycon Engineering AB för kostnadsfritt utbyte av växellådsdrev.

80 Hp Rotax 912 berörs ej av denna servicebulletin enligt Yard Johansson/Lycon.

Staffan Ekström

Är Du en av de 87 som är under flygutprovning?

Tänk då på följande om luftfartyget väger mellan 500 kg och 2000 kg och Du redan har en ELT 121 monterad. Då behöver Du endast köpa till en PLB 406 med GPS för cirka 6000:- om luftfartyget registreras före 1 juli 2008.

Registrering efter 30 juni 2008 betyder då inköp av en betydligt dyrare och fast monterad ELT 406 för cirka 10 000:-

Registrering innebär att flygutprovningen ska vara avslutad och ett Nationalitets- och Registreringsbevis har utfärdats av Luftfartygsregistret. Det räcker inte med att ha fått reda på vilken registreringsbeteckning man har fått.

Under 500 kg, gäller även UL-flygplan, behöver Du bara ha inhandlat en PLB 406 med GPS och ha med Dig i luftfartyget efter sista juni 2008.

Staffan Ekström

Flygsäkerhet – där bränslesystemet är inblandat

Under 2007 inträffade många haverier relaterade till bränsle och bränslesystem. Vi vill trycka på nedanstående mycket viktiga punkter. Läs och begrunda!

Målet är – inga haverier 2008

– Att vid daglig tillsyn även kontrollera bränslemängden med pejlsticka alternativt kontrollera okulärt att tanken har tillräckligt med bränsle. Om detta ej är möjligt (t.ex. på grund av starkt lutande tankar) montera in en extra nivåvakt som larmar när bränslemängden går ned under en bestämd nivå. Saknas möjligheten att kontrollera bränslemängden på ett andra säkert sätt så är det bara att före start fylla på den bränslemängd som den planerade flygningen kommer att förbruka +reserv.

– Kontroll av att bränslemängdsmätarna visar rätt kan lämpligen ske vid tankning. Läs av tankmätarna före tankningen. Räkna ut hur mycket Du max kan fylla på för att uppnå full tank, skriv upp antalet liter. Fyll på till full tank och jämför. Nu har Du felvisningen. Om felvisningen är åt det farliga hållet, d.v.s. bränslemätaren visar för mycket bränsle i tanken, sätt dit en korrektionstabell (lika som kompassens deviationstabell). Vid för stor felvisning, laga eller byt felvisande enhet.

– Kontroll av att bränslesystemet är tätt samt har väl åtdragna nipplar –anslutningar och tät filterkopp o.s.v. Utför kontrollen vid 50 och 100-timmars tillsynerna. Känn efter med fasta nycklar att alla (blå) nipplar är åtdragna. Täta alla kopplingar med bensinfett. Teflontape får inte användas! Känn och böj på bränsleslangarna så att inget sitter löst. Bränslefilterkoppen kontrolleras, försök att vrida, kolla åtdragning och låsningar o.s.v. Ta tag i alla slangar och rör och kontrollera alla eventuella nötskador o.s.v.

– Kontroll av att alla dräneringskranar är helt täta och ej står och droppar. Det normala vid ett litet läckage

är någon liten förorening ligger intryckt i O-ringen-tätelementet, alternativt finns det småsprickor i tätelementet. Skruva ur dränerkranen, inspektera gummitätelementet med lupp med 4 ggr. förstoring. Byt tätelement, rengör dränerkranen. Fukta dränerkranens gänga, normalt NPT 1/8" alt. NPT 1/4" med lite bensinfett. OBS! kladda inte på så att något bensinfett kommer in i bränslesystemet och kom ihåg, inget bensinfett på 1:a gängvarvet.

– Förgasarisproblemet är extra stort på Continentals småmotorer såsom A-65,-75, C-85, C-90, O-200 och O-300. Det är i ett mycket stort område som förgasaris kan uppstå, läs och begrunda diagrammet. Inför landning är det viktigt att på medvindslinjen alternativt basen börja med att dra ut varmluften, därefter minska motoreffekten. Det bästa instrumentet och samtidigt ett av de billigaste för att detektera förgasaren är en ingasmanometer.

Så fort jag nämner ingasmanometer då invänder piloterna direkt och säger att det behövs bara när man har ställbar propeller. Ja då måste man ha instrumentet. Instrumentet väger lite och går att få in i 2 1/4" hål och kostar endast 110\$ graderat mellan 10" och 35". P/N 10-11250 hos Aircraft Spruce. Följande händer när

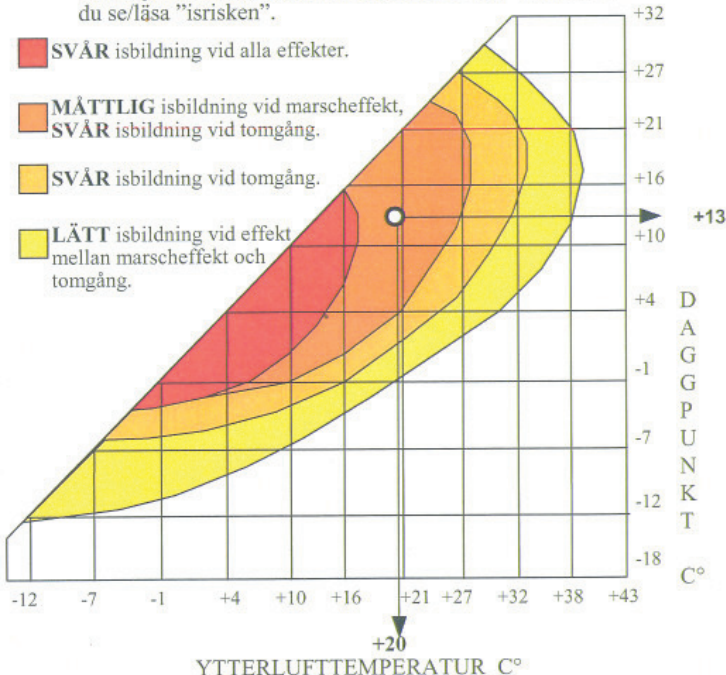
Diagram utvisande riskområden för förgasaris för lätta flygplan.

Kurvorna innesluter de områden inom vilka förgasaris kan bildas. Risker varierar mellan olika flygplantyper, men kurvorna kan tjäna som riktlinjer för alla lätta flygplan.

Varning! **LÄTT** isbildning under en längre tid kan övergå till **SVÅR**! Vid väderbriefingen: notera temperaturer och daggpunkter för din flygning och använd detta diagram!

Ex: Lufttemperaturen är +20° och daggpunkten +13°.

Där linjerna från respektive temperaturer skär varandra kan du se/läsa "isrisken".



jag själv flyger med en Continental O-200. Normalförfarande efter start och stigning är inställning av motorn på vanligtvis 23" ingastryck. Efter en liten stund när det är isbildningsväder sjunker ingastrycket till ex.vis 22" eller lägre. Varvet ändras ytterst lite, men när förvärmningen dras ut återgår ingastrycket direkt till 23". Vid flygning på sommaren när det är termik så visar ingastrycket hela tiden samma inställda värde, varv och fart ökar kraftigt i stigområde medan varv och fart minskar kraftigt vid flygning i sjunkområde när man försöker hålla tilldelad höjd. Rådet är att ställa in ingastrycket och sluta jaga varv och fart när det är termik. Kontrollera att förgasarvärmen fungerar, Du ska erhålla ett markant varvtalsfall när varmluftsreglaget dras ut. Certifieringskravet är att när motorn går på 75% effekt och förgasarvärmen dras ut ska temperaturen öka med 50° C. Detta gäller för standard venturiförgasare.

Staffan Ekström



Europa Nordic Fly-In i Skövde

Helgen den 27-29 juni 2008 inbjuder de svenska Europaflugarna till fly-in på Skövde flygplats ESGR för alla som flyger eller är intresserade av Europa-flygplanen. Klubbhuset med 2-3 rum samt en grönyta har bokats för camping. Under lördagen planeras en utflykt med flygplanen till hemlig destination. Arrangörerna tror att många kommer att uppskatta denna trip. Det går att bada på här om vädret är OK.

Det går bra att få både 91-96UL och 100LL på Skövde flygplats. Arrangörerna ordnar allt med mat, frukost och mellanmål, det blir barbecueparty både fredag och söndag kväll.

Flygplatsbolaget har lovat att alla gäster slipper landningsavgiften. Du kan få mer info om du skickar mail till europanordic@telia.com
Stefan Ingemarsson & Tina Olby
 Europa kit 300 SE-XRX

FHR besöker EAA torsdagen den 6 mars

Freddy Stenbom och jag är medlemmar i Flyghistoriska Rådet och har inbjudit detta att hålla sitt årsmöte hos EAA den 6 mars 2008 på förmiddagen. Freddy och jag avser att i samband härmed redovisa EAA:s verksamhet i ord och bild men det skulle vara roligt att kunna visa upp vad EAA kan och förmår så att säga "live". Några restaureringar, något supermodernt, något bygge och givetvis allt däremellan skulle glädja oss att kunna visa upp efter lunch.

Vad är då FHR? Rådet bildades för många år sedan på initiativ av den legendariske Nils Söderberg och de flesta av Sveriges flyg-/flygtekniska profiler har varit eller är medlemmar. Samt några till som jag och Freddy. Själv halkade jag in i Rådet som sekreterare p g a att jag på den tiden hade obegränsad tillgång till kopiering och tjänstepost och att dåvarande chefen på Luftfartsinspektionen Lars-Erik Nordström var Rådets ordförande.

Kjell Franzén

H50P och EAA

H50P styrgrupp har konstaterat att det finns en rätt hög andel piloter som är "onåbara" för H50P:s ansträngningar bl a genom att H50P till stor del har kommit att präglas av KSAK och flygklubbarna. En misstanke är att en hel del av dessa onåbara återfinns inom EAA:s led.

H50P riktar sig dock till alla privat- och UL-flygare och inte minst till de som har egna flygplan. EAA ska därför göra en H50P-satsning under de kommande åren.

Vi söker därför några som kan ställa upp som H50P-instruktörer inom EAA:s led. Nästa instruktörs-kurs kommer att äga rum den 1-2 mars 2008, troligen på Scandic, Järva Krog, Sollentuna. Du får resa, mat och logi betalda. Anmäl Dig till Jan-Olof Wickström, jan-olof.mksak@telia.com och uppge EAA som Din hemvist.
Kjell Franzén

Flyg smart

Under denna rubrik tar vi in tips och råd från medlemmar till medlemmar om hur flygningen kan göras mer miljövänlig, ekonomisk och säkrare. Föreningen tar inget ansvar för kvalitet på tips och råd utan var och en får själv bedöma dessa. Uppenbart felaktiga och farliga råd och tips kommer dock att sorteras bort liksom uppmaningar till olagligheter och lagtrots.

Nya byggtillstånd:

Philip Dankmeyer	Växjö	Zenair STOL CH 701	2007-11-30	7-6853-1375
Tonny Andersen	Umeå	Zodiac CH 640	2007-11-30	640-0054-1376
Patrik Sjölund	Västra Frölunda	Dyn'Aero MCR R100	2008-01-22	377-1377
Peter Steneborg	Mölnlycke	Gyrokopter Sparrowhawk III	2008-01-22	S0200029Q-1378
Robin Fjellström	Borlänge	Sportavia-Pützer SFS 131 Milan	2008-01-23	6601-1379

Nya flygutprovningstillstånd:

Bengt Bergsten	Vilhelmina	Van's RV-7	SE-XUX	2007-07-08	72070-1239
Ove Englund	Västerås	Dyn'Aero MCR 4S	SE-XXC	2007-12-10	81-1299
Bernt Herrlin	Porjus	Champion 7 EC	SE-CNA	2007-12-11	704-1115
Sven-Erik Reimby	Mariestad	Hamilton SH 2 Glasair	SE-XXR	2008-01-10	160-167
Lage Norberg	Sundsvall	Norberg LN-3 Seagull	SE-XXF	2008-01-08	LN-3-1252

Till minne av Börje Thulin

Vår klubbkamrat och Eskilstuna Motorflygklubbs trogne stöttepelare Börje Thulin har avlidit. Han avled på luciadagen 77 år gammal.

Vi minns Börje som en trogen och vänfast kamrat med många goda sidor. Han har varit medlem av EMFK sedan klubben bildades, och har under åren innehaft flera hedersuppdrag i styrelserna. Han var vid sitt frånfälle ordförande i veteransektionen och medlem av huvudstyrelsen. Sedan EMFK bildades 1972 har Börje varit klubbens sekreterare under en mängd år. Han har under alla år skött om luftfartsverkets publikationer och sett till att alla uppgraderingar gjorts. Börje har också varit EMFKs rådgivare i byggtkniska frågor och han har ritat och gjort konstruktionsritningar till de flesta byggnader som tillhör klubben.

Under de år som vi har känt Börje har han också deltagit i en mängd flygaktiviteter och han var delägare i flera av veteransektionens flygplan. Börje började sin flygarbana på Ekeby där han tog segelflygcertifikat på 40

talet i ett av de öppna segelflygplanen. (Grunau Baby) En händelse han gärna berättade om. Han tog senare sitt motorflygcertifikat hos Nord Flyg också detta på Ekeby. När EMFK bildades deltog Börje i det arbetet och var som tidigare nämnt vår sekreterare. Börje som var lång och ståtlig flög med förkärlek Tiger Mothen (SE-COO) och vi hade förmånen att tidigt få flyga med honom i det vackra öppna planet. Det var en fröjd att se Börje dressa upp småväxta kvinnliga passagerare i någon av sina stora flygaroveraller inför en flygtur över Eskilstuna

Under senare år flög han helst Chipmunk (SE-GRK) och vi drar vi oss till minnes en av Veteransektionen arrangerad ankomsttävling där målet var Visingsö. Vi var ett antal plan som skulle komma från Eskilstuna och några från andra riktningar. Börje flög Chipmunk med den äran och vi kom utan problem till Visingsö dock något försenade. Börje medverkade också vid anordnade av ett antal fly-in på Kjula och ville ha en aktiv veteransektion i en aktiv flygklubb.

Börje var även en hängiven seglare och tog gärna sin klassiska segelbåt ut till sitt älskade sommarställe på Ljusterö där han ibland bjöd på som-



marluncher i bersån. Börje var allsidig och påläst om det mesta, full av humor och fyllde tillvaron med glädje för de som kom honom nära.

Börje är djupt saknad men vi minns honom med glädje. En av de sista gentlemännen har gått ur tiden

För EMFK och Veteransektionen genom Sofia Pettersson, Ragnar Fredriksson, Oswald Gustavsson, Torsten Larsson, Arne Nilsson, mfl

Nya medlemmar

Anderberg	Yngve	Vipemöllevägen 111	224 66	LUND	
Berg	Stig	Gillevägen 8	831 43	ÖSTERSUND	070-551 81 39
Björnebye	Thomas	Sågarbovägen 4	740 45	TÄRNSJÖ	0292-422 20
Epäilys	Paul	Hisingsgatan 17 B	417 03	GÖTEBORG	031-51 20 39
Gustavsson	Roger	Björkeryd 3	560 28	LEKERYD	
Johansson	Mats	Hulu, Björkö	595 91	MJÖLBY	0142-241 41
Karlsson	Göran	Stjärnebergs gård	615 95	VALDEMARSVIK	0123-310 48
Lindholm	Jesper	Bogsprötsgatan 12	426 53	VÄSTRA FRÖLUNDA	070-351 84 93
Lindström	Paul	Bergagatan 103	603 75	NORRKÖPING	011-31 72 10
Nilsson	Robert	Andra Sidanvägen 33	982 39	GÄLLIVARE	0970-124 27
Oscarsson	Kjell	Moränvägen 27	981 45	KIRUNA	0980-125 23
Pellebergs	Fredrik	Håven 10	193 41	SIGTUNA	08-594 726 77
Peltohaka	Jouni	Storgatan 51	330 26	BURSERYD	0371-507 81
Rosin	Henrik	Storgatan 92 A	598 38	VIMMERBY	0492-141 11
Sollén	Dag	Tornvägen 3	865 33	ALNÖ	060-58 59 39
Sparre	Nils	Wollmar Yxkullsgatan 18	118 50	STOCKHOLM	08-532 60 23
Stålnacke	Karl Erik	Norska vägen 4, 4 tr.	982 36	GÄLLIVARE	
Svensson	Sven-Göran	Blankan 4199	579 92	HÖGSBY	0491-530 82
Täckström	Fredrik	Bränneslyckevägen 270	260 42	MÖLLE	042-34 72 14
Velin	Kent	Landövägen 1	290 34	FJÄLKINGE	



Staffan Ekströms bilder från besiktningen av LN-3 Seagull den 10 januari. Två dagar senare skedde första flygning men den officiella första flygningen inför publik skedde först den 5 februari.



Vi har flugit! LN-3 i luften!

Lage Norberg kommer med en första entusiastisk rapport till kontrollanterna Staffan och Sakka efter första flygningen med LN-3 Seagull

– Strax efter kl. 12 på lördag den 12 januari lämnade LN-3 marken för första gången, skriver Lage. I sin helhet en mycket positiv upplevelse. Jag tränade ett antal landbacks med PA-28 någon timme innan, just in case. Övergav alla planer på sådant eftersom den korta pedalrörelsen tillsammans med hög sidroderauktoritet gjorde kurshållningen under start något slingrig.

– Steg till 1000 ft och ungefär där varnade systemet för varm olja. Avbröt stigningen och drog mig sakta nedåt med reducerad effekt under svängar och vingtipplingsövningar. Efter lite övning med sidrodret kändes roderharmonin utmärkt och både skevroder och höjdroder har god respons med behagliga styrkrafter. Hade förväntat mig tyngre skevroder men lättroder verkar fungera som tänkt.

– Fartmätaren lurade mig någon stund eftersom den visade 110 – 115 knop under planflykt och sakta sjunk med 1300 – 1500 rpm. Efter ett tag insåg jag omöjligheten i detta och ett efterföljande resonemang pekar på att det statiska systemet producerar vacuum vilket förstärker fart- och höjvindikeringen. Dock redovisade GPSen en maxfart på 90 kt vilket verkar synnerligen lovande med tanke på att maxvarvet var 2595 (motorn skall varva 3300) under stigning och 1300 – 1500 under planflykt. Har upplevelsen att flygplanet är halt.

Totala flygtiden blev c:a 15 min. och landningen var odramatisk.

PROBLEM OCH ÅTGÄRDER

Startvikt var 471 kg och tyngdpunkten låg ungefär mitt mellan neutral och framtung.

Vädret: -4 C, vind 3 kt 230 grader.

1) **Sporren.** Ingen vobbling, däremot vibrerade hjulet tidvis i sidled c:a 40 mm. Inte svårstyrd med hjälp av bromsar och sidroder men under utflytningen i landningen stannade mo-

torn och utrullningen blev en övning med mycket bromsande. Låsning och/eller styrning kommer att införas.

2) **Oljekylning.** Kylaren kommer att monteras a la Staffans förslag.

3) **Sidrodret.** Nya hål i armarna på pedalerna minskar hävarmarna.

4) **Motorn.** Förgasarintaget sitter nere under motorn där det är alldeles för varmt. Intaget kommer att flyttas upp på ovansidan motorn. Ser detta som anledning till att vi inte får upp varvet. Visserligen har vi 46 tums stigning på propellern och det borde vara 42 tum, säger leverantören.

5) **Statiska intaget** kommer att ändras.

6) **Stabtrim.** Trimmen fungerade bra med lämplig omställningshastighet. Trimområdet skall dock förskjutas så att framkanten går längre ner och mindre upp.

Vi var spända på kylningen av topparna. Inga problem. CHT var aldrig ens i närheten av gula värden, vare sig under taxning med fläktarna på eller under flygning med fläktarna av.

Lage

Dyn'Aero i luften i Västerås

Ove Englund fick sitt nybygge av Dyn'Aero MCR 4S - den första av sitt slag - besiktigad och godkänd den 8 december och har nu redan kommit i luften.

– En mycket trevlig och rymlig flygmaskin, säger Staffan Ekström som var med vid besiktningen. Byggsatsen håller en mycket hög standard och bygget var mycket fint. Kontrollanten Lars-Gunnar Söderlinds och byggarens slutrapport var perfekt liksom dokumentationen.

Byggsatsen från den franska tillverkaren håller en hög klass och mycket kolfiber används för att hålla ner tomvikten. Max flygvikt ligger på 750 kg och tomikten är 355 kg, motorn är en Rotax 912S på 100 hp.

Som byggledare har Benny Olafsson fungerat och besiktningen skedde också i hans hangar. På bilden syns Ove och Benny till höger, bakom planet fanns kontrollanten samt Heinz Salomon längst t v när Staffan tog bilden. Ännu en Dyn'Aero - modell MCR R100 - fick byggtillstånd i januari.

Freddy Stenbom



Barkarby-Dynamic nu målad

Dynamic-bygget på Barkarby går raskt framåt och på bilden driver kontrollanten Bosse Danielsson på Staffan Ekström i mitten som bara pratar medan flitige Leif Back är tyst och slipar inför målningen. Till höger pågår maskning inför nästa omgång färg, flitige hr Back tejpar medan medbyggare Hans-Olav Larsson övervakar det hela med armarna i kors. Skämt åsido, det här byggandet är flitiga och flyger nog före sommaren. Bilderna togs vid olika tillfällen av Freddy Stenbom resp Staffan Ekström..

F.S.



PLANKET

Säljes:



JODEL D18 –UL-BYGGE

Pågående/avstannat restaureringsbygge av Jodel D18 som UL-maskin. Originalmaskinen havererade för ett antal år sedan. Resterna av flygplanet har bildat stommen till en återuppbyggnad till UL-standard, för vilket byggtillstånd har utfärdats av EAA. Restaureringen återupptogs för ett par år sedan, men avstannade för ett år sedan då byggaren avled. Som kan ses på bilden är det mesta träarbetet på kroppen gjort och vingbalken är färdigbyggd. De flesta spryglar är klara. Klaffar, sidoroder och ett skevroder är klara för dukning. Stabilisatorn är skadad och måste repareras. Bränsletank, formar för hjulkåpor mm. Två säten finns. Finsk björkplywood i olika dimensioner medföljer. Originalbyggjournal med ritningar finns samt lånade svenska ritningar. Arbetet är mycket noggrant och väl utfört och limprover finns.

Prisidé 10000 kr

Ring 070-5114612



PIPER COLT PA22-108 SE-CZF

TT 4500 Gasfyllda vingstöttor, Vingar omdukade med Ceconite 2005, Kropp 1992. Motor O-235 C1B TBO 2400, SMOH 1350 Korrrkontroll 2006. Radio Becker med intercom, Transponder KT76A + ACK A30 encoder. X-klass, flygtillstånd tom 31/10 2008. Säljes för 160 000 kr pga. platsbrist. Lars Andersson 0706/597565

STINSON 0 435 - 1

1 st begagnad motor i fint skick samt motorfundament säljes. SEK 12.000.-

031 - 331 4071, 0762 - 300 639 utv. komp@swipnet.se

PRACTAVIA SPRITE

2-sits aerobatic, helmetall side-by-side-flygplan, klar till 90%. Elsystem, instrument, Lycoming O-290 135 hkr O-ställd. Köp nu och flyg i sommar. Ett "kanonbygge" du gör klar på några månader. Säljes pga utlandsflytt. Upplysningar kan ges av "Toffe" 070-644 54 76.

LYCOMING 0 - 290 MOTOR

säljes billigt. Nu nedsatt till SEK 12.000.-. Gångtid kvar. Dokumentation finns. Lämplig för experimental. 031 - 331 4071, 0762 - 300 639



STARTMOTOR & GENERATOR

med tillhörande svänghjul & startkran och fäste för magnet passar till V W motor. Mer info ring Åke Steen Tel. 0241-61000 Mob.0706904231 Pris.4000Kr



SEGELFPL ASTIR CS. 1977

Total flygtid 1.290 timmar, 1.300 starter. Fallskärm, National 425, tillverkad år 2000. Flygplansvagn. Grundinstrument, girindikator, radio Pris 85.000.kr. Eller högstbjudande Jorma Koskinen Norbergs Flygklubb 070-571 26 84



JODEL D-140 C SE-XNB

Enda Jodelmaskinen i Sverige med fyra sittplatser. Fabriksbyggd 1963. Total gångtid 2039 tim. Motor Lycoming O-360 A3A, 180 hk gångtid 416 tim. Flygplanet helt renoverat och omdukat för c:a 5 år sedan. Instrument: ADF Bendix/King KR 87, VHF radio/ VOR o Glide slope Bendix/King, VHF radio/ GPS. KLX 135 Bendix/King, GPS Garmin 296 med moving map, höjdrapporterande transponder Bendix/King 76A, Höjdhållande autopilot S-Tec med koppling till VOR eller GPS, Stormscope BF-Goodrich. Planet har long-range tankar å totalt 270 l. och mycket stor lastkapacitet(högst 90 kg) i stort bagageutrymme. Det är IFR-utrustat (bla två höjdmätare) och i mycket gott skick samt har alltid förvarats i hangar. Anders Nordström-Brunes, 08-59089398



BÖLKOW 207 SE-XGX

Nordens enda 4-sitsiga Bölkow. Byggd 1962 Totaltid 2916 tim. Lycoming O-360-A1A 180 hk experimental TSMO 1013 tim. Korrosionskontroll 2007-05-31. Propeller Hartzell HC-92ZK-8D constant speed experimental. TSMO 814 tim. Korrosionskontroll 2003-05-07. King KX 175B; KY 97A; PMA4000 Audio panel/intercom; Narco AT 150 med höjdrap. ELT Sharc 7. Alltid stått i hangar. Baserad på Barkarby. Pris 400.00 SEK. Christer 070-640 36 05; Lars 070-857 84 91; Maths 070-749 15 65



KOLVRINGSSATS SK 16, NY P & W 1340

helt ny kolvringsats, komplett säljes mycket billigt. SEK 4.000.- .

031 - 331 4071, 0762 - 300 639, utv. komp@swipnet.se



RENEGADE SPIRIT

(Spirit of Tibro) SE-YLH. Byggår: 1992. Motor: Rotax 532 64 Hk 2-takt. Flygtid: 296 H.

Luftvärdig: 2008-08-17. Hangarplats: Skövde flygplats. Planet står i hangar året runt.

Tillbehör: Motor: Jabiru 4-cylindrar 85 Hk 4-takt (fabriksny i låda), propeller samt motorinstrument. Motorfundament för Renegade. Avgassamlare. Headset: David Clark komplett med huva i getskinn (Nyköpta).

Kontaktman samt byggare är Olof Hjärpe Tel: 0768-704747

Mer bilder finns vid förfrågan hos ägaren. Säljes via bud eller högstbjudande Finns i: Skövde

**Vill du ha en bild i annonsen?
Skicka i så fall in bild i digital form (.tif eller .jpg) samt text i mail till planket@hobby.se**

Pietenpol Aircamper i Bjärred

Pietenpol är en klassisk konstruktion för hembygge och när byggbeskrivningen fanns infördes i tidskriften Modern Mechanics i början på 1930-talet blev flygplanet en succé eftersom man kunde använda en Ford A-motor. Även i Sverige byggdes Pietenpol på 30-talet även om inga kom in i registret. Det finns nu fyra gällande byggtillstånd på typen och EAA-nytt har rapporterat

flera gånger från Per Widings bygge som har kommit mycket långt. Per vill att vi också skall uppmärksamma Ingemar Simonsson i Bjärred vars mer än halvklara Pietenpol syns på bilderna ovan. Det inre, instrument, motor etc är klart till 90%, kroppen till 60% medan bara 20% av vingarna och roder är klara.

Freddy Stenbom

SKRUVs Kemiteknik AB

PROFFS PÅ FÄRGBORTTAGNING

**Köp direkt från tillverkare,
inga mellanhänder!**

**Vår populära produktserie
RAPID Färgborttagare**

För mer information, kontakta oss gärna!

**SKRUVs Kemiteknik AB
Industribyn, 360 43 ÅRYD
Tel.0470-7745 40 Fax.0470-7745 65
www.skruvskemiteknik.se
post@skruvskemiteknik.se**

Glöm inte årsmötet **lördagen den 8 mars klockan 13.00 på Barkarby**

Under årsmötets punkt 15 kommer styrelsen att lägga fram en proposition om lån till stiftelsen School at Work Aviation Foundation, SWAF. Bakgrunden är att styrelsen överlämnar frågan till årsmötet är att styrelsen anser att stadgarna inte ger mandat för styrelsen att bevilja ett sådant lån på egen hand.

KALLELSE TILL ÅRSMÖTE I EAA CHAPTER 222

Vår parallellorganisation EAA Chapter 222, som vi nybildade vid 2007 års fly-in, saknar fortfarande fastställda stadgar. Det är därför hög tid att fastställa sådana samt att välja funktionärer.

Medlemmar i internationella EAA kallas därför till årsmöte i föreningen EAA Chapter 222 den 8 mars efter EAA Sveriges årsmöte. Samma lokal.

FÖRSLAG TILL DAGORDNING

1. Mötets öppnande
2. Val av ordförande och sekreterare för mötet

3. Val av rösträknare för mötet
4. Fråga om antagning av stadgar
5. Val av styrelseledamöter och suppleanter
6. Val av revisor och revisor-suppleant
7. Tillsättande av valberedning
8. Budgetfrågor
9. Övriga frågor
10. Mötets avslutning



Första RV-7 flyger i Vilhelmina

Mitt under sommarssemestern den 8 juli fick Bengt Bergsten flygutprovningstillstånd för sin RV-7 – den första av sporrhjulvarianten i Sverige – efter besiktning av Sven-Erik Pira. Bengt har flugit flitigt sedan dess och rapporterade 28 flygtimmar och 93 landningar vid i redovisningen vid

årskiftet. När jag pratade med honom en dryg månad senare hade han redan hunnit med 35 timmar och om bara vädret samarbetar kommer han givetvis till Barkarbys fly-in i juni.

Bilderna här togs vid mitt besök i Vilhelmina i samband med en flygdag i juni och då hade ännu inte Bengt fått på registerbokstäverna SE-XUX, Vilhelmina har ett gäng entusiastiska EAA-flygare med flera intressanta flygplan, bl a två gamla fina Champion men den Stinson som fanns här har nyligen flyttat söderut.

Freddy Stenbom



Ikarus Flying Centre



Den bästa klubbkärran enligt expertis!

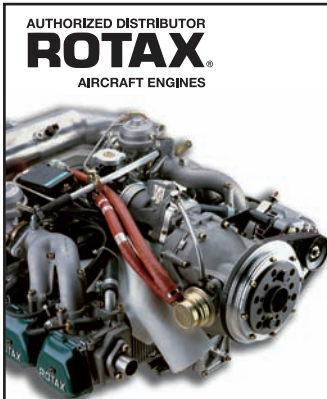
Ikarus C42. Europas mest sålda ultralätta skolmaskin - tillverkad i 900 ex.



- Tål 16 knops sidvind • Extra rymlig cockpit
- Har harmoniska förlåtande flygegenskaper
- Ekonomisk att äga • Tillverkas i Tyskland
- Reservdelar finns i Sverige

Elltech
Svensk och Norsk agent

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



LYCON
ENGINEERING AB

Motorer - Reservdelar - Tillbehör

Tel 0171-414039

Fax 0171-414116

www.lycon.se

e-mail: info@lycon.se

**Härkeberga 16
745 96 Enköping**

