



Nr 3 juli-augusti 2008 Årgång 41

EAA

nytt



Osqavia är det första svenskkonstruerade flygplanet som tillkommit och flyger efter SAAB 2000. Osqavia flög första gången 23 juli 2007. Flygplanet började som ett utbildningsprojekt för studenter vid Tekniska Högskolan i Stockholm men togs så småningom över av Niklas Anderberg (numera boende i Lund) som ett hobbyprojekt med bygge under EAA:s ledning. Han kunde komma i luften under förra året och flygutövningen som har gått bra har kommit långt (35 h). Niklas rapporterar att aerodynamiken och roderharmonin är fantastisk. På bilden syns att han har tagit upp nya luftintag i nosen men den slutliga utformningen är ännu inte bestämd. Niklas har intresserade finansiärer för att bygga och sälja kärran som UL och i förlängningen CS-VLA, en förstorad 2- eller 4-sitsare (med samma prestanda som t ex MCR04). Det ser med andra ord ut som om detta projekt kan få en industriell fortsättning – ännu en ny svensk flygplanstillverkare! Även om Niklas den närmaste månaden kommer att ha händerna fulla med att vara pappa! Bredvid Niklas på bild är hans kontrollant, Lars Rönne. Foto Freddy Stenbom.

Årrenjarka – ett paradys för sjöflyg • EAA bullerprov • Svartbygge av Bleriot XI • Bygggrappport: AN-20 • Resa till "down under" • Barkarby fly-in i bilder • Glimt från renoveringen av Stinson 108

EAA nytt

Medlemsorgan för EAA Sverige

EAA-nytt utkommer med normalt 5 nummer per år och sänds bl a ut till föreningens medlemmar. En vägghkalender 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 överenskommelse 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

Hägerstalund
164 74 KISTA
Telefon: 08-752 75 85 Telefax: 08-751 98 16
E-mail: kansliet@eaa.se
Hemsida: www.eaa.se
Postgiro: 66 45 96-4
Kansliet öppet vardagar 08.00 - 16.30
samt torsdagsfika kl 18⁰⁰-20³⁰ på EAA:s kansli.

Medlemskap räknas per kalenderår och erhålles genom inbetalning av årsavgiften till föreningens postgiro. Medlemmar som tillkommer efter 1 juli erlägger halv årsavgift. Inbetalning av full avgift under november och december innebär 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
Inbjudan till regionsträffar	3
EAA bullerprov	4
In memoriam: Lasse Broberg.....	5
Ny teknisk chef för EAA.....	6
Resa till "down under"	7
Barkarby i bilder	10
Ärrenjarka	
– ett paradiset för sjöflyg	14
Nya medlemmar	18
Nya bygg- och flygtillstånd.....	18
Byggrapport: AN-20	19
Glimt från renoveringen	
av Stinson 180.....	20
Svarbygge av Bleirot XI	21
Planket.....	22

OMSLAGET

Niklas Anderberg flyger Osqavia.
Foto: Freddy Stenbom.

FLYGKALENDERN

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

12-13 juli: Flygdag och Fly-inn på Flygstadens (fd F15) i Söderhamn arrangeras av flygklubbarna i länet. Info curt.risell@soderhamnskuriren.se tel 0270-740 64. Mer info på www.flyinn.se

18-19 juli: Wheels & Wings, Varberg. www.varbergsflyg.se

18-20 juli: Tannkosh 2008, Tannheim
Info: /www.tannkosh.com

28 juli- 3 augusti: EAA Fly-in "Airventure" i Oshkosh – alla flygares paradiset. 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

16 augusti: Göteborgs Veteranflygsällskap bjuder till ABC-X-Fly-in i Alingsås. Alla är välkomna men framför allt veteranflygplan och veteranbilar!

16 augusti: Östra Sörmlands flygklubb på Väingsö firar 70 år med att senarelägga sin flygdag en vecka för att inte kollidera med Siljansnäs.

23 augusti håller Skånes Veteranflygförening sin tionde årliga veteranflygträff på Eslövs flygfält! årets tema är MFI-9 som fyller 50 år sedan föregångaren BA-7 flög första gången. www.veteranflyg.se

23-24 augusti: Flygande Veteraner firar "Daisy 65 år" med utställningar i Charterhallen på Bromma.

30-31 augusti: Göteborg Aero Show 2008 på Säve. Uppvisningar, utställningar och roliga aktiviteter för alla åldrar. I flyguppvisning och på marken visas historiskt och modernt flyg, civilt och militärt, dubbeldäckare, jetplan, helikoptrar och mycket annat. Mer info på aeroseum.se

5-6 september: Oldtimer-Fliegertreff på flygplatsen Hahnweide i södra Tyskland. www.oldtimer-hahnweide.de

7 september: Flygdag i Vallentuna anordnas av Lion.

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

13-14 september: Flygdag på Eskilstuna flygplats (kjula) ESSU Information, www.emfk.se, flygdag@emfk.se

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

ANNONSER - PRISER

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.

När jag skriver detta har sommaren kommit tillbaka och med den kom bensinskatten. Fly-innet på Barkarby är lyckligt genomfört. Framför oss ligger att vi strax får en ny Teknisk Chef (TC) efter Staffan som går i pension efter många års väl genomfört slit. Flera Fly-in med EAA-förtecken är det i augusti och för min egen del och Staffan väntar ett EFLEVA generalförsamlingsmöte i Vichy. Det tycks hända en hel del på EASA-fronten som vi nog får anledning att återkomma till i EAA-nytt. EASA kastar lystna blickar på basförordningens Annex II som idag bland annat undantar amatörbyggen, ultralätt och en hel del historiska flygplan.

Bensinskatten ja, där vet vi ännu väldigt lite hur den drabbar oss. Med utgångspunkt från att skatten i grunden skulle gälla "nöjesflygning" så kan man hoppas att flygutprovning, verkstadsflygningar, PC och utbildningar som aerobatic blir skattebefriade. Men vi vet alltså inte ännu och med tanke på att varje flygplanägare har den maximala bensinkvoten 1000 l lagrad själv eller samlagrad så

kommer det kanske att dröja innan vi får några skatteutslag.

Vi hade i alla fall tur med vädret! Och aldrig förr har vi haft lika många flygplan på ett fly-in som i år. Annars var det vemodigt att tänka sig Barkarbyns fina bana som en tummelplats för modellflygare och skärmflygare nästa år vid den här tiden. Detta kan man tydligen tänka sig men ingen tycks vilja backa en tum på beslutet att lägga ner Barkarby för "vanligt" flyg.

Staffan har ju sedan länge aviserat sin avgång av åldersskäl och det är nu klart med en ny TC. Paul Pinato har tackat ja till jobbet men Staffan lämnar oss inte utan blir kringresande besiktningsman, enligt egen utsago. Han säger sig vilja gå i Andys fotspår (eller snarare köra i hans hjulspår).

Då och då, senast på årsmötet har kritik kommit för dålig eller obefintlig regional verksamhet. Regionsverksamheten kan knappast styrelsen driva utan detta måste regionerna själva råda bot mot genom egna initiativ. Dock kallar jag till informella EAA-möten vid Fly-innen på Visingsö, i Siljansnäs och Eslöv.

Där finns chans att möta styrelsen eller åtminstone delar av denna samt troligen såväl av gående som tillträdande TC och verksamhetsledaren. Jag kan inte lova vilka som ställer upp på de olika ställena utan det får ni ta som det blir och hur vädret vill.

Jag är nu klar med den första delen av kartläggningen av amatörbyggverksamheten i Europa. Visserligen ännu så länge bara de 11 EFLEVA-länderna och bara grundläggande fakta. Resultatet ska presenteras på EFLEVA generalförsamling i Vichy och sedan kommer det i EAA-nytt till hösten.

Kartläggningen behövs om och när EASA föreslår att de ska reglera eller åtminstone ensa bestämmelserna för amatörbygge av luftfartyg i Europa. Det ligger nog inte alltför långt borta. Nyligen såg vi i en remiss (NPA) från EASA ett förslag om att EASA skulle reglera fabriksbyggda ultralätta flygplan inom flygsäkerhetsområdet. Insmuget i en NPA om miljö! Många EASA-länder tycks också föredra att Annex II tas bort, det vill säga allt ska regleras av EASA utan undantag. Jag kan förstå problematiken för de länder som inte har några regler för tex amatörbyggnad eller ultralätt. Det nuvarande Annex II sätter press på dessa länder att ta hand om undantagen och detta slipper man om Annexet slopas.

För övrigt så öser EASA ut NPA på allmänflygområdet och flertalet gäller lättnader eller förmodade lättnader för såväl certifiering av luftfartyg som för utbildning och medicinska krav. Den som är intresserad att följa med vad som händer rekommenderas att besöka EASA hemsida med jämna mellanrum. Det är fritt för var och en att lämna synpunkter på förslagen, men gör det i tid!

Flyg försiktigt, om inte annat så tänk på statistiken vi ska presentera för EASA!

Kjell Franzén
Ordförande

Inbjudan till regionsträffar

Härmed inbjuder jag till träffar vid följande tider och platser:

Visingsö den 2 augusti 2008

Siljansnäs den 9 augusti 2008

Eslöv den 23 augusti 2008

Respektive flygplats gäller och tid och plats kommer att meddelas på EAA:s hemsida och på plats.

Träffarna blir av informell karaktär och Du får möta delar av styrelsen och – kanske/troligen – verksamhetsledaren, avgående och pågående teknisk chef.

Se det som ett tillfälle att utbyta synpunkter med styrelsen och föreningens funktionärer samt att starta regional verksamhet eller fördjupa den som redan finns.

Representationen är inte garanterad utan beror på möjlighet att delta och på vädret.

Du är hjärtligt välkommen!

Ordföranden

EAA Bullerprov

-Ludvig-Bertil sväng vänster, lite mera vänster, rakt så!

Så kan det låta över radion när du närmar dig Eskilstuna flygplats Kjula. Då är det nämligen bullerprov på gång. Ett eller flera flygplan håller på att genomföra ett antal flygningar under noga angivna betingelser över den känsliga ljudmätaren där nere på marken. Allt för att erhålla ett godkänt ljudcertifikat.

ALLA SKA BULLERPROVAS

Varje X-at flygplan ska genomgå en flygutprovning för att bli godkänt och anses fullvärdigt. I denna utprovning ingår även bullerprovet. Som du säkert vet är alla flygplan – i alla fall nästan alla – försedda med en form av ljudcertifikat.

När det gäller normalklassade flygplan är det tillverkaren som förser varje flygplantyp med ett ljudcertifikat som sedan gäller för alla individer av samma typ och med identisk specifikation. Så snart en förändring sker – t ex byte av propeller för att förbättra prestanda – ska en ny ljudmätning ske.

ÄGARENS ANSVAR

För X-klassade flygplan krävs också ljudmätning och ljudcertifikat. I detta fall är det dock flygplanägaren som får ordna att bullerprovet genomförs. Ytterligare en skillnad är att varje individ ska mätas eftersom det ju inte



Björn Alferts Zenair tankad och klar för mätning.

finns samma likformighet som vid den serietillverkning som gäller normalklassade kärror.

TVÅ MÄTMETODER

För att komplicera bilden finns det två mätmetoder utfärdade av FN-organet ICAO: annex 16 chapter 6 samt annex 16 chapter 10. Den förstnämnda metoden är den som gäller normalklassade flygplan och innebär att flygplanet flyger med max motoreffekt och på 300 m höjd över platsen där ljudmätaren är uppställd.

STARTSEKVEN

Den andra mätmetoden – chapter 10 – är den som gäller för X-ade flygplan och är en betydligt mer realistisk mätning. Här handlar det om en startsekvens som ju ofta är just det som ställer till problem med kringboende. Metoden är tuffare än den plana över-

flygningen och torde i framtiden bli allmängiltig för allt flyg.

MAX STARTVIKT

Vad innebär då den mätmetod som EAA-kärrorna ska genomgå?

Innan det är dags att börja flyga ska flygplanet uppfylla ett viktigt villkor; det måste inför första start vara belastat till max startvikt. Här gäller det för piloten att utse (!) frivillig passagerare eller att hitta vikter så att belastningen blir den rätta – och kan godkännas av den mätansvarige.

Flygproceduren dunkas in i pilotens huvud, han repeterar och – de flesta fall – blir den mätansvarige nöjd varefter det är dags för flygning.

2 500 M

Flygplanet startar från stillastående på en angiven punkt på startbanan för att med full motoreffekt och bästa stighas-



Lars-Erik Lundgren är ansvarig för mätplatsen i Eskilstuna.



Sedan avgasrören riktats om på denna Long Ez SE-XGT blev det tummen upp i bullerprovet. Kanske inte snyggt – men riktigt ljudmässigt.

tighet (Vy) passera in över mätpunkten exakt 2 500 m längre fram i starbanans förlängning. Där avläses den uppställda ljudmätaren och piloten noterar aktuell flyghöjd vid passagen. Samtidigt noterar mätstationens personal aktuell vindhastighet och vindriktning.

När flygplanet passerar över mätplatsen konstaterar – och noterar – den mätansvarige hur ljudet från flygplanet förändras före, över och efter själva mätpunkten.

SEX FLYGNINGAR

För ett komplett bullerprov krävs minst sex godkända flygningar. Det innebär att uppmätta ljudvärden ska vara hyfsat jämna, att flygplanet flygs på rätt sätt (reducerad effekt noteras direkt), att flygplanet är mitt över mätstationen och att inte omgivande störningar (åskknall, skällande hund eller pratande nyfiken besökare) påverkat ljudvärdet.

Det är för att få in flygplanet rakt över mätstationen som artikelns inledande radiopratt sker. Den mätansvarige hjälper alltså piloten att hitta rätt i lufthavet.

VÄRDEN VÄGS

När flygningarna är klara sker en muntlig genomgång av provet och uppmätta värden varefter den lättade piloten får flyga hem igen. Alla ljud- och vindvärden matas in i en beräkningsformel varefter ett vägt ljudvärde noteras. Detta värde är alltså framräknat med hänsyn taget till aktuella vindvärden på mätplatsen. I beräkningsformeln balanseras även ljudvärdet i förhållande till flygplanets startvikt varefter det slutliga ljudvärdet kommer fram – och godkänns eller underkänns.

FÖRÄNDRINGAR

Efter ett antal år som mätansvarig på flygfältet utanför Eskilstuna är det intressant att se – höra – hur ljudbilden under flygplanet förändras vid passagen. Är det propellerljud eller avgasljud som dominerar? Ökar ljudet efter passage?

Den här hörbara ljudanalysen är viktig för att kunna diskutera eventuella förändringar på flygplanet. Vid ett antal tillfällen har flygplanägaren fått vända hem med sitt bullriga flygplan

för att rätta till en mindre bra dragning av avgasrören under motorn. Med små medel – framdiskuterade på platsen – kan ljudbilden under flygplanet förändras så att det blir ”tummen upp” vid nästa bullerprov.

Det är ju tämligen självklart att raka rör ut ur den undre motorkåpan och dessutom riktade rakt nedåt kommer att vålla problem. Riktas rören istället bakåt och gärna ut mot sidorna visar erfarenheten att det låter mindre på platsen där bullerprovets ljudmätare – och den mätansvariges öron – befinner sig.

RÅDFRÅGA

Ett litet tips är att flygplanägaren rådfrågar aktuell besiktningsman inför dragningen av avgassystemet på flygplanet. Gemensamt kan man då hitta en bra lösning som minskar miljöpåverkan för de som befinner sig under flygplanet. Det tjänar inte bara flygplanägaren på – det är en nödvändighet för fortsatt flygande.

Lars-Erik Lundgren



Dubbla Liese-dämpare monterade under Zenair SE-XYZ. Gav godkända värden.



Ljudmätaren, som är monterad över en aluminiumplatta, registrerar ljudet under hela överflygning. När flygplanet är rakt över mätaren registreras mätvärdet.



Lasse Broberg

23 april 1931-17 maj 2008

Lasse Broberg har lämnat oss. Tidigt på morgonen den 17 maj tröttnade Lasses hjärta och en nästan 50-årig epok i Eskilstuna Flygklubbs historia tog slut. In i det sista var Lasse aktiv både med bogserflyget och sitt andra huvudintresse – Visans Vänner.

Veckorna före var arbetet i full gång att förbereda bogserflygplanen för vår tävling Eskilstuna Open och kvällen innan var Lasse med hustrun Kerstin på fest med Visans Vänner. Full fart in i det sista – det var på något sätt synonymt med Lasse.

Efter en framgångsfull karriär som simmare i ungdomen och därefter motorkrossförare började Lasse med segelflyg 1961. ”Jag började känna efter när det gjorde ont och fick hitta på något annat” sa Lasse när jag frågade om varför det blev flyg i stället för motorcykel. Så småningom tog Lasse hand om bogserflyget på Ekeby och blev med tiden en helt enastående auktoritet på området – välkänd inte bara i Sverige utan också i segelflygvärlden i övrigt.

Det har blivit tystare ute på Ekeby – både i motorhangaren och i bastun – efter den 17 maj. Ingen-ting är sig riktigt likt längre, men så småningom kommer vi väl in i någon sorts vardag och minns Lasse med saknad men utan att det gör ont och känns tomt – för så känns det nu.

*Vännerna i motorhangaren
och på ”Gubbdagis”
Genom Lars Erik Olsson*

Ny teknisk chef för EAA

Åren rinner iväg och trots att vi vill att allt skall vara som förr måste man inse att förändringar måste ske. Staffan Ekström fyller pension och har valt att avgå som teknisk chef för EAA. Till ny teknisk chef har utsetts Paul Pinato.

Paul har en gedigen teknisk bakgrund inom flygteknik och är mycket bevandrad i det tekniska regelverk som alltmer drabbar oss, både nationellt och internationellt. Genom att han själv restaurerat flygplan, har han fått en god kännedom hur det fungerar här hos oss. Jag är övertygad om att han är rätt man att föra EAA:s tekniska verksamhet vidare på ett kraftfullt sätt.

Övertagandet sker successivt under september. Staffan kommer att kvarstå inom EAA, han kommer bli att utföra besiktningar. Pålle som bor utanför Linköping, kommer att dela sin tid mellan kansliet på Barkarby och att arbeta hemma.

Vi tackar Staffan för ett utomordentligt hängivet arbete under många år och hälsar Pålle välkommen till sitt nya värv.

*Curt Sandberg
EAA verksamhetsledare*

Det kan i detta sammanhang kanske vara av intresse och se tillbaka på Staffans arbete samt höra vad Pålle har för tankar.

Staffan tog A-certifikat 1966 i Västerås men flyttade till storstaden 1968. De första kontakterna med EAA fick han som intresserad av rotorflyg och tillsammans med Helge Svensson konstruerade autogiron Humlan, inspirerad av den amerikanska Bensen-konstruktionen. Senare startade ett Jodelbygge i tillsammans med Gösta Gotthardsson som byggdes både i Stockholm och Västerås. Detta flygplan, SE-XDA, färdigställdes 1978 och ägs fortfarande av Staffan (med Bo Danielsson som delägare). Alla Staffans flygplanprojekt har han utfört tillsammans med någon medbyggare, unikt för oss i Sverige.

De täta kontakterna med EAA gjorde att han kom med i styrelsen, först som sekreterare. När EAA fått fastare former

och träffat avtal med dåvarande Luftfartsinspektionen efterträdde han Börje Strömberg teknisk chef 1990. Då hela den tekniska verksamheten delegerats till EAA 1998, övergick han att arbeta för EAA på heltid. Det har han alltså gjort tills nu.

Förutom de ovan nämnda flygprojekten har Staffan (tillsammans med olika medbyggare) färdigställt en motorseglare Windex 1200/1400 (klar 1992), renoverat amfibien Schweizer Teal (färdig 1993), byggt MFI15 (färdig 2007) och senast Dynamic (klar i år). Pågående projekt är återställande av en Cassutt Racer ursprungligen byggd av Börje Strömberg.

Paul Pinato är säkert välkänd av många, men här kommer några rader från honom själv som beskriver hans bakgrund och framtidsvisioner.

Jag heter Paul Pinato (kallas Pålle) och har italienskt/schweiziskt ursprung. Min pappa kom till Linköping 1949 och började bygga J29. Familjeblodet smittades med flyg. Jag är 58 år och har arbetat med flyg sedan 1969. Utbildade mig till flygtekniker i Västerås (Johannisberg) 1974. Sedan har olika grenar av flyget passerat mitt liv. SAAB bruksflyg, SAAB 340 produktion, kommersiellt regionalflyg, Salair och Skyways och nu sist, tungt underhåll på Priority Aero Maintenance på Arlanda. Genom åren har jag tjänstgjort som tekniker, chef för ingenjörskontor, kontrollchef och nu sist som kvalitetschef. Men det har varit den finansierande delen.

All fritid har gått till flygsport och då främst restaurering av min och Evas Fairchild Forwarder. Det tog 18 år. Jo, Eva min sambo har varit med mig och delat intresse och arbete. Jag är en lyckoost.

Jag har också en Cessna Cardinal från 1967. Med den åker vi på semester och på alla fly-in som väder och vind ger möjlighet till. Ni har säkert sett SE-CWS. Där finns ju alltid EAA-representerade genom er medlemmar och era fina byggen. EAA har varit den ventil som hållit mig allert och gett mig den

glädje som bara flygplan och flygsport kan ge. Jag kan garantera er att det ni gör är sublimt. Jag ser hur ni lagt ner arbete, kärlek och timtals av tanke i dom olika lösningar av problem ni stött på. Boeing och Airbus kan slänga sig i väggen.

Allt detta har ju letts av Staffan som genom sitt enorma engagemang och kunnande har hjälpt till i alla lägen. Jag har inte på långa vägar hans kunskaper och erfarenhet. Det har nog ingen i Sverige. Det gör det ännu mer smickrande att få detta förtroende och ansvar att bli EAA:s tekniska chef.

Vad har jag tänkt mig? Vilka visioner har jag?

Första punkten är utveckling och förbättring av flygsäkerheten

Andra punkten är att realisera och arbeta för den nya delegeringen av Luftfartsstyrelsen till EAA blir så positiv för oss som möjligt. Det gamla avtalet är ju 10 år och måste förändras bli med hänsyn till EASA:s krav.

Tredje punkten är att börja ett program med utbildning och utveckling av dom olika funktionerna inom EAA i relation till den nya delegeringsformen.

Fjärde punkten är att genom det europeiska organet EFLEVA verka tillsammans med Kjell Franzén om att EAA får en plats i Europa där vi får behålla den frihet som vi har idag. Många mörka moln på himlen måste skingras.

Femte punkten och på sätt och vis det viktigaste och det är att dom kostnader som förknippas med vår sport skall hållas så låga som möjligt. Detta mot ett löfte av Er alla om att ni flyger så mycket ni kan, träffas och gläds åt varandras framgångar.

Som ni ser så finns det att göra och jag måste nog be om Er hjälp. Nästan 400 st flygande flygplan och massor av pågående byggen ställer höga krav på oss i ledningsfunktionen. En av mina nuvarande arbetskamrater skrockade härom dagen och sade: "Vet du Pålle att det finns bara en teknisk chef i världen som har mer flygplan än du. Det är tekniske chefen på American Airlines med nästa 600 flygplan. Och du, han har femtontusen man till sin hjälp..."

Hoppas ni välkomnar ledningens val.

Pålle

Resa till "down under"

Efter många års prat och funderade slog vi till och gjorde Resan – till Nya Zeeland.

Vi stoppade våra flygplan (två st Klemm 35) i en container den 2:a januari 2008. I början av mars tog vi reguljärflyget till Christchurch på sydön och på det lilla flygfältet Rangitata nära Timau, öppnade vi containern. Flygplanen fanns där och var hela, äventyret kunde börja.

Vi, det var en grupp med flygentusiaster. Håkan Wijkander (ägare till den ena Klemmen), Benny Olafsen (mekaniker från Västerås), Nicklas Amrén (mekaniker på SAS), Henrik Lundh (trafikledare på Arlanda och Moth-ägare), samt klanen Curt, Stefan, Kenneth och Kerstin Sandberg (ägare av Klemm nr 2). Håkan och Benny hade tidigare flugit runt i landet och hade mycket gamla kontakter vilket visade sig mycket värdefullt.

I några artiklar här i EAA-nytt tänkte vi berätta om detta fantastiska flygsinnade land, här kommer den första.

OLD MANDEVILLE AIRFIELD

Långt ner på sydön finns ett gräsfält som heter Mandeville nära staden Gore. På fältet finns två sevärdheter, Croydon Aircraft Company och Croydon Aviation Heritage Trust. Vi besökte fältet på vår resa ner till den allra sydligaste spetsen på sydön.

Croydon Aircraft Company är ett företag med sex anställda som enbart ägnar sig åt restaurering av äldre flyg-

plan, nästan enbart deHavilland-flygplan. Tidigare hade man fler anställda men bristen på kvalificerad arbetskraft gör sig gällande även här.

Bakgrunden till företaget är att när flygvapnet sålde ut sina gamla deHavilland Tiger Moth, konverterades

många till jordbruksflygplan med besprutningsaggregat i framsits. Som de flesta jordbruksflygplan på den tiden, hamnade dom förr eller senare i ett dike eller i en skogsdunge. Att reparera lönade sig inte, det fanns ju så många "nya" till en billig penning.



DH.89B Dominie (Rapide). Man köpte ett vrak, plockade bort alla metallbeslag och startade så byggandet av en helt ny träkropp där man återanvände metallbeslagen. Ett mastodontprojekt! Rapide är den civila beteckningen medan den kallades Dominie i engelska och nyzeeländska flygvapnen. Foto: Kenneth Sandberg.



En färdigrenoverad Beech 18 med amerikansk registrering. Foto: Kenneth Sandberg.



DH.85 Leopard Moth under renovering som dock tillfälligt avstannat. Foto: Henrik Lundh.



DH.94 Moth Minor. Ett lågvingat monoplan med mycket små sittbrunnar! Kroppen träfärdig. Foto: Curt Sandberg.



Beech C17B Staggerwing från Queensland, Australien. Flygplanets duk och trä började bli i dåligt skick och flygplanet sändes i container till Mandevill. Allt trämaterial har nu bytts ut. Återstår några tusen arbetstimmar! Foto: Curt Sandberg.



DH.83 Fox Moth. Ett mycket märkligt flygplan, piloten satt i egen sittbrunn och med passagerarna (3 st) i en kabin framför. Ett otroligt fint duknings- och målningsjobb som det var en fröjd att se på. Flygplanet lämnat för restaurering för länge sedan. Pengarna tryter tydligen hos beställaren varför den har blivit stående en längre tid i nästan färdigt skick. Foto: Nicklas Amrén.



Replika av flygplan byggt av H. J. Pither ursprungligen tillverkad 1910. V-motor 40 hp. Inget bevis finns dock för att originalflygplanet verkligen flög 1910. Kopian har gjort några hopp vilket visar att den kan flyga. Foto: Kenneth Sandberg.



Våra Klemm-flygplan fick parkera i den mycket fina hallbyggnaden under vårt besök. Foto: Stefan Sandberg.



DH.89A Rapide som använts för reguljärflygning under många år i Nya Zeeland. Foto: Kenneth Sandberg.

Flygplanen lämnades därför oftast åt sitt öde på plats (sedan den värdefulla besprutningsutrustningen tagits om hand). En framsynt person Colin Smith, tog sig för att ta hand om flygplanen och lagra dem i lador. Och så, efter 20-30 år hade intresset för gamla Mothar ökat så att det lönade sig att restaurera dom.

I dag är som sagt detta en industri och i hangaren var ett stort antal projekt på gång, inte bara Moth-flygplan. Man tillverkar även nya delar till Moth-flygplan, bl a tankar till Tiger Moth. I lokalerna fanns en mängd pågående projekt (förutom de som finns på bilderna). DHC-1 Chipmunk, DH.80A Puss Moth, DH.82A Tiger Moth, DH87B Hornet Moth. Ett mycket intressant projekt var en DH.88 Comet, ett tvåmotorigt flygplan konstruerat för tävlingsflygning på 30-talet. Detta projekt, som är nyttillverkning av ett komplett flygplan, började i Canada där vingbak och vingarna påbörjades. Projektet har nu övertagits av nyzeeländarna och kroppen är nästa träfärdig.

Det kan vara av intresse att notera att material som används i restaureringsarbetet inte alltid är det som användes ursprungligen, man har anammat teknikutvecklingen. Trälimet som används är ett epoxilim från Ciba-GEIGY. Flygplanen kläs inte med bomullsduk som var original, utan med polyesterduk (Ceconite). Dukbehandlingen var dock den traditionella med nitrat- och butyratedope.

MUSEET

I en nybyggd hall finns en mängd dyrgripar, alla kunde sägas vara besläktade med vad som resturerades i företaget bredvid. Ambitionen är att behålla flygplan som har en historia i landet eftersom det är mycket stor risk att historiska rariteter säljs utomlands. Flygplanen är inte bara uppställda för att tittas på. Alla (förutom replikan av Pither-flygplanet) var i luftvärdigt skick och den som har lust kan få en flygtur i dom (mot betalning förstås).

Curt Sandberg



DH.82A Tiger Moth. Detta flygplan användes flitigt för passagerarflygningar. Överallt vart man kom i Nya Zeeland fanns det Mothar! Foto: Kenneth Sandberg.



DH.83 Fox Moth. Detta exemplar är Nya Zeelands första trafikflygplan från 1930-talet. Foto: Curt Sandberg.



Percival Proctor Mk1. Ursprungligen ett RAF-flygplan som 1953 flögs till Australien på 20 dagar (90 timmars flygtid). Restaurerad till "mint condition". Foto: Stefan Sandberg.



Dragonfly och Fox Moth. Dragonfly var föregångaren till Rapide. Detta är det enda kvarvarande exemplaret i luftfärdigt skick. Foto: Curt Sandberg.

Barkarby i bilder

Text och foto: Freddy Stenbom



Staffan Ekström har tillsammans med Leif Back och Hans Olav Larsson byggt en Dynamic i byggsats sedan december 2005, Barkarbys ordförande Bosse Danielsson har fungerat som granskare.

Årets fly-in på Barkarby blev en succé både vädermässigt och deltagarmässigt. Här följer några av de över 300 gästande flygplan som kom till det sista stora fly-innet på Barkarby.



Ovan till vänster: Ny på den svenska flygmarknaden är Aero AT-3 från Polen. Sven Olof Lundeborg från Rimbo gav EAA:s reporter en provtur efter flygfotograferingen. En trevlig bekantskap!



Ovan till höger: Denna finska Europa med monohjul kom in alltför högt vid landning på bana 24. Med den höjden hade han inte hunnit landa före Mälaren. Han drog klokt nog på för att gå om, drog rutinmässigt in hjulet men glömde att fälla ut det vid den normala landningen med rätt utgångshöjd. Träpropellern for illa vid landningen men en svensk Europabyggare kunde ordna fram en reservpropeller så att den finska piloten kunde flyga hem från Fly-innet.

Till vänster: Demoflygplan för Dynamic-försäljarna.



Niklas Anderberg i en Osqavia, det första Svenska flygplanet sedan Saab 2000. Osqavia började 1985 som ett utbildningsprojekt på KTH i Stockholm där studenter fick en chans att bredda sina kunskaper inom teknik. Läs mer om Osqavian på www.fsdint.com.



Denna Lancair 235 tillhör mångårige styrelsemedlemmen Nils Eyton i Nyhamnsläge.



Ovan: Det var gått om UL på Barkarby. Här en finsk CT som landar. Speciellt från vårt östra grannland kom det många besökare. Vi svenska flygare borde besöka våra finska vänner vid deras fly-in under sommaren.

Till höger: Den nya flugan inom UL är autogiro. Även företaget Fly 4 fun, som normalt säljer SeaMax, Zenith och Trikar har gett sig in i denna sektor och säljer Gyrokopter MT-03 tillsammans med Gyrokopter.se.

Årets Barkarbypris till Björn Esbjörnsson

Björn Esbjörnsson tog hem årets Barkarbypris med sin Miles M.65 Gemini SE-AYM. Av de 170 flygplan som tillverkades av typen med början 1945 hamnade sex i Sverige. Ett sjunde flygplan

är faktiskt på väg in i svenska registret (G-AISD).

SE-AYM är tillverkad 1947 och köptes av pappa Gunnar Esbjörnsson 1950. Luftvärdigheten gick ut 1976 och



Björn Esbjörnsson här flankerad av två jurymedlemmar från SFF.

Segelflygskolan Ålleberg
Sveriges enda kompletta segelflygskola

Segelflyget erbjuder dig segelflygutbildning när den är som bäst. Till en rimlig kostnad kan du komma till Ålleberg och lära dig segelflyga snabbt och effektivt. Du kan även göra färdigt en påbörjad certutbildning. På Ålleberg kan du även vidareutbilda dig i sträckflygning, avancerad flygning och instrumentflygning. På såväl grundkurs som övriga kurser har Ålleberg erfarna lärare med lång erfarenhet.

- **Grundkurs** för C-diplom eller S-certifikat ger dig möjlighet att skola effektivt med erfarna lärare, där utbildningskvaliteten är garanterat hög.
- **Sträckflygkurs** ger nybörjaren en bra möjlighet att "lämna tratten" och flyga sträcka. Riktig uteländningsträning ger dig trygghet när du sedan skall sträckflyga på egen hand. Mer erfarna sträckflygelever på kursen får träna på svårare uppgifter som anpassas till deras erfarenhet.
- **AVA-kurs** ger dig möjlighet att utbilda dig i avanceradflygning, AVA-grund eller AVA-fortsättning beroende på din tidigare nivå.
- **IMC-kurs** ger dig möjlighet att utbilda dig i molnflygning, i ett av Sveriges bästa luftrum för molnflygning.

För mer information och kursanmälan
www.segelflyget.se/utbildning Anders.blom@segelflyget.se
 Eller ring Anders Blom 0515-371 52 070-635 2173



drygt 10 år senare tog sig sonen Björn sig an maskinen och planet kom åter i luften 2003. Hela tiden i familjens ägo och baserad på det egna flygfältet i Kågeröd (där bland annat bed and breakfast bedrivs för flygare).

Freddy Stenbom



Björns Miles Gemini i luften.



Långväga besökare – en BX2 Cherry från Österrike.



Denna A-Safir ägs numer av Magnus Lord i Skåne.



En gammal goding – Auster J1 Autocrat – som flygs av "katten Aero" – dvs mekaniker Jan-Erik Borin – allmänt kallad katten.



EAA:s fly-in är också samlingspunkt för landet.



ane.



Progressive Aerodyne Sea Rey kommer från en byggsatstillverkare i Orlando, Florida. Hittills har ett plan byggt färdigt i Finland och flera är under bygge i Norge där även importören finns.



Lars-Gunnar Söderlinds Cessna 150D, ombyggd 2003, är den enda x-klassade av typen.



s UL-flygare, här en Fantasy Air Allegro 2000.



Nybyggd RV-7 flugen till Barkarby från Vilhelmina av Bengt Bergsten.



Kennet Hagesten från Boden med sin side-by-side Rans.

Årrenjarka – ett paradys för sjöflyg

Årrenjarka – eller ”Ekor-udden” (udde = njarka på lapska) är ett underbart ställe för sjöflygare! Helgen efter midsommar samlades vi, några stycken, av vidsträckt geografisk blandning. Vädret hade ett längre tag varit synnerligen diskutabelt ur flygsynpunkt – norr om Stora Lulevattnet regnade och stormade det fortfarande på fredagen. Detta medförde ett avsevärt manfall, och dessutom kolliderade vår träff med andra, en i Öster-Jörn och en på Sollerön... Självt jag där redan på torsdageftermiddagen efter ett visst zick-zack-ande mellan snöbyar och fjälltoppar – men fredagen bjöd helblå himmel och svag västan!

Snart anlände de första deltagarna, Kennet Hagesten från Boden i en side-by-side Rans och Alf Engfors från Funäsdalen, även han i en Rans, fast denna av tandemversion. Bägge hade

de sådana där Full-Lotus-korv-tofflor under sina maskiner. Strax senare anlände befälhavaren för Lappland Air Force – Pentty Tyrväinen även han med sådana där pontoner som man pumpar i – istället för ur som brukligt är... Jag tänkte att detta är nog på väg att bli ”de uppumpades träff”... Självt har jag de senaste 25 åren flugit med mina ”alu-Edo” och om sanningen ska fram så är jag varje gång jag närmar mig jordklotet rädd att stifta bekantskap med någon hård och vass sten... Den som tittar mej djupt in i ögonen när jag blänger på såna där stövelsule-Lotusar ser nog ett avundens skimmer där längst in... Å andra sidan sett – om jag monterar sådana under BCZ torde mina tillsatsviktsiffror försämrats betydligt – det är det faktum som balanserar avunden till status quo.....

Fredag kväll var det utlyst grillparty på stranden – och när det doftade som

bäst där runt elden så kom det en gul Kit-fox med riktigt nitade tofflor farande – vilka? Jo, men visst, självfallet var det Pekka Alm med hustru! De hade startat kl 09.00 nere nånstans i södra Sverige och nu var klockan 20 – de hade sannolikt 8–9 timmars flygtid i ett svep – hade bara mellanlandat två gånger för tankning! Tappert!

Mitt i grillandet anlände med bil ett flertal av våra nordligaste sjöflygare, beklagligt groundade av vädret där norrut. Åtskilligt med marine-rade spjäll och Falu blandades med tekniska spörsmål, en och annan bärsa och hårresande rövarhistorier... Min kaffepanna kokade över – måste ägna mig åt den – bort från snackandet – upptäckte att klockan var över 23 – och solen stod fortfarande högt på himlen! Man är ju bevars van vid ljus sommar när man lever här i norr, men hemma i Tärna



Alf Engfros från Funäsdalen kom även han i en Rans.

är ju solen i alla fall borta någon timme!

ATT TÄNKA PÅ I FJÄLLEN

Verner Björnström, gammal fjälltaxi-pilot och flyglärare från Jukkasjärvi – tillika initiativtagare till denna träff som för första gången avhölls förra sommaren, han gläntade på dörren till sitt erfarenhetsförråd och talade engagerat om hur väsentligt det är att man ordnar med en välinstruerad uppföljare av varje flygning – innan man flyger över vidsträckta ödemarker och in bland fjällen! Han betonade också att avvikelser från den meddelade färdvägen är näst intill en dödssynd! Om en avvikelse är nödvändig ska den vara av absolut minsta modell! En väl genomtänkt ”fjällnödpack” som proviantmässigt fungerar ett flertal dygn samtidigt som den håller myggor och oväder på behörigt avstånd är också väsentligt! Signalutrustning, vattentätt förpackade tändstickor, kniv och myggmedel ska inte ligga i nödpacken – en vettig pilot

har dessa pinaler i fickorna! En verkligt välbetänkt grej (dock ännu praktiskt oprövad?!) Är ju den numera obligatoriska och vattentäta PLB:n – för kvaddar man med en sjökärra torde mobiltelefonen inte vara mycket värd efter ett ofrivilligt badande...

RAPADALENS DELTALAND

Lördagen bjöd på sol från molnfri himmel och i en gemensam briefing meddelades reglerna för en gemensam utflykt till en av Lapplands vackraste platser, Rapadalens deltaland. ”Vi startar nästan gemensamt och håller



Befälhavaren för Lappland Air Force – Pentty Tyrväinen



Lågsniffarbild på det otroligt vackra landskapet över Rapadalens delatland.

reda på varandra – gemensam höjdmätareinställning, vi kör med Å-njarka-QFE, kommunicerar sinsemellan med jämna mellanrum på r-frekvens 12345” gav dagens färdledare Kenneth order om. Färden gick österut till att börja med, längs Saggat, svängde norrut vid Tjåmotis, över Seitevaredammen och Tjaktjajaure (jaure = sjö) i nordvästlig riktning. Strax reste Skierffeklippan sitt lodräta 700-metersstup på norra sidan, i deltat som bredde ut sig framför oss ligger det märkligt fyrkantiga berget Nammatj – och längst bort på vänstra sidan såg man glaciärerna och snöfälten på Gådoktjåhkkå. Storslaget så det förslår – en människa i denna omgivning är minsann inte stor!



Sten Lindgrens ”alu-Eldo” som han har flugit de senaste 25 åren.



Ovan Träffens initiativtagare är Verner Björnström från Jukkasjärvi som tidigare var fjälltaxipilot och flyglärare. Till vänster byter Kennet Hagesten och Svante Blombacke rövarhistorier med varandra vid lägerelden.



Kaffepaus på
en videklädd udde.

Vi såg den berömda varg- och björn-jägaren Lanttas gård Aktse (välkänd av alla Kungsledenvandrare) med sina ljusgröna ängar under oss innan vi svängde vänster på betryggande avstånd utanför nationalparksgränsen för kaffelandning. Vattnet är ogenomskingligt grönt av glaciärslam – som vanligt hoppas man då att: Måtte det vara stenfritt! Vi klev i land på en videklädd udde en idealisk kaffeplats – död vide brinner som krut! Tuss med toapapper under dräneringskranen, på med videokvistarna och dit med en tändsticka, pang – det kokar på nolltid! Polarkaka med renbög och svart kaffe, intaget på ett ställe som detta, det är möjligen bara Siljansnäslaxen som kommer upp till samma njutningsnivå!

När pannan var tom tog vi Kungsleden förbi Svenska Turistföreningens ”Pårtesstuga” till Kvikkjokk. Denna lilla by var på 1600-talets mitt/slut ett storsamhälle – med både präst, polis och gruvindustri! Bara smältverket lär ha sysselsatt ett hundratal personer! Man hade nämligen upptäckt att den fanns silver i bl a Alkavare – och Sverige var ju rejält bankrutt efter 30-åriga kriget. Drottning Kristina och Axel

Oxenstierna hoppades att denna trakt skulle bli en svensk motsvarighet till Spaniens Västindien. Så blev dock ej fallet – det utvanns bara några få kilo silver per år här – varför ”silverepoken” var över i början på 1700-talet. Kvar finns däremot en verklig klenod – i den lilla kyrkans enorma kassavalv förvaras nattvardskalken av silver och guld, skänkt av drottning Kristina!

I byn finns också en anrik gammal turistanläggning – 80 år i år, STF:s Fjällstation. Härifrån startar många sin Kungsledenvandring norrut – eller tar bussen härifrån och hemåt efter vandrandet på K-leden eller bland de höga Sarek-fjällen.

I Kvikkjokk finns också Lapplandsflygs helikopterbas, som har full aktivitet sommartid.



Deltat på lite håll. I mitten syns Gådoctjåhkkå och det märkligt fyrkantiga berget Nammatj.

EN TREVLIG AVSLUTNING

Åter till nuet – vi landade efter en sammanlagd flygtid (från starten på morgonen) på dryga timmen – en otroligt vacker resa var fullbordad.

Vår boendanläggning på udden är uppbyggd av fjällräddaren Lasse Lindkvist och hans hustru Gun. Stället har blivit ett populärt, inte bara för övernattande utan även bl a för konferenser, inte minst för sin förnämliga standard. Här finns det ett 30-tal 4-bäddsstugor av modellen enklare, med elvärme, pentryutrustning och rinnande vatten. Dusch- och toafrågan är för dessa löst med två servicehus – utomordentligt fräscha utrymmen! Till detta finns också sju – 8 stora 6 – 10-bäddsstugor – dessa ha fullständig villastandard med allt, från brödrost och perkulatorbryggare via mikro och TV till golvvärme i duschen! Nästan alla stugor har sjöutsikt – trots att de ligger inbäddade i högstammig tallskog.

Lördagen avslutades med gemensam middag i restaurangen – en härlig renskavsgryta med sallad och alla tillbehör lockade till flerfaldigt backande. Lingondricka till alla piloter som hade för avsikt att spaka hemåt följande dag, övriga kunde inhandla betydligt grövre dricka efter vars och ens kapacitet, smak och ekonomiska belägenhet.

Under middagen diskuterades nästa års träff – det beslutades att vi då lämpligen samlas 3-4-5/7, alltså den weekend som avslutar vecka 27.

Verner Björnström och undertecknad tillönskar Er alla en god fortsättning och välkomna norrut!

Sten L



Boendet på udden var förträffligt i stora bäddstugor med villastandard.

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

Nya medlemmar

Andoff	Henrik	Mamsell Ullas väg 5	129 39	HÄGERSTEN	08-640 85 22
Börjesson	Mats	Bergtorpet, Mogata	614 90	SÖDERKÖPING	0121-204 36
Danielsson	Jonas	Sturegatan 8	784 31	BORLÄNGE	
Eriksson	Ilkka	Oxhagsvägen 12, 2 tr.	291 42	KRISTIANSTAD	044-12 98 41
Fredrikson	Rune	Strandvägen 19	984 31	PAJALA	070-310 80 63
Gellert	Jaroslav	Kaptensgatan 9 D	302 45	HALMSTAD	070-537 46 01
Hagberg	Jan	Göteborgsvägen 42	445 57	SURTE	
Isaksson	Peder	Södra Volgsjöfors 8	912 90	VILHELMINA	070-342 83 19
Jacobsen	Anders	Flugspögatan 6	723 49	VÄSTERÅS	021-12 25 17
Johansson	Lars	Västra Skolgatan 17 A, 3 tr.	933 31	ARVIDSJAUR	0960-130 19
Johansson	Jörgen	Blåhult Klämman Nord	522 91	TIDAHOLM	070-522 95 31
Johansson	Lars	Släggkastargatan 16, 5 tr.	722 41	VÄSTERÅS	021-30 08 64
Norell	Tomas	Håvånäsvägen 7	792 92	MORA	0250-201 99
Nyströmer	Philip	Olof Thunmans väg 24	741 44	KNIVSTA	018-38 03 22
Rova	Jan-Erik	Siriusvägen 5	981 44	KIRUNA	0980-105 77
Rydström	Jonas	Sälhylltan Haga	342 52	VISLANDA	0472-301 21
Strandberg	Niclas	Yxsjöberg 135	722 94	GRÄNGESBERG	0240-66 01 00
Sved	Mikael	Träkolsvägen 9	194 67	UPPLANDS-VÄSBY	070-535 42 14
Weber	Urban	Kompanivägen 2	186 50	VALLENTUNA	070-837 08 25

Nya byggtillstånd

Niklas Bengtsson	Laholm	Van's RV-7	2008-04-18	73183-1391
Christer Lundholm	Vallentuna	Andreasson MFI-9 HB	2008-05-14	-1389
Jan Svensson	Berghem	Van's RV-7 A	2008-05-30	73190-1393
Per-Åke Sköld	Vålberg	Dyn'Aero MCR 4S	2008-06-04	133-1394
Karl-Inge Persson	Mariestad	Zenair STOL CH 701	2008-06-18	7-9835-1396

Nya flygutprovningstillstånd

Örjan Norling	Bollnäs	Avid Flyer	SE-YJD	2008-05-14	480-725
Gennart Claesson	Sankt Olof	SAAB MFI-15 200 A	SE-XYF	2008-05-16	854-1343
Leif Back	Järfälla	Aerospool Dynamic WT-9	SE-XYV	2008-05-28	DY-K 02-05-1293

Byggrapport: AN-20

Nu har jag hållt på i åtta år med min AN 20 B bygg nr 15-218. Sven Karlson, Karl Bruno Ljungberg och jag har konstruerat om hela rodersystemet från vajer till stödstänger. Jag har även fått övat på en del av plastarbetena som vingbalk, och vingstötorna som nu är klara.

Vi som bygger har ju ett stort bekymmer när det gäller plats att bygga på, så jag har rått bot på detta. Jag har lyckats övertala min snälla fru att vi behöver ett större garage, så det blir ett garage på 9,60 m x 7,20 m. Så till hösten blir det till att bygga vidare på mitt lilla flygplan.

Jag vill sända ett stort tack för all hjälp som Sven och Karl Bruno varit mig behjälpliga med råd och synpunkter. Ni vet gammal hund vet bäst, detta stämmer när det gäller mitt bygge och dessa två gamlingar har mycket gott att komma med.

Erik Christiansen

PS. Skulle vilja veta mer om Electra från Frankrike?

Svar: Rekommenderar dig att titta på hemsidorna: www.apame.eu och air.souris.set.free.fr *F.S.*



Erik med provplaceringen av vingen i jiggen.



Vingbalk innan lamminering.
Nedan t v: prov placerat vingen i jiggen (en kompis på bilden).
Nedan Jiggens uppbyggnad.



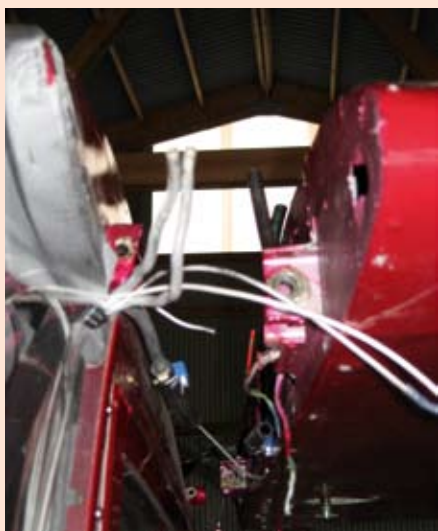
Glimt från renoveringen av Stinson 108



I september 2007 fick jag förmånen att ta över en lätt – trodde jag – skadad Stinson 108 byggd 1946, SE-BCC. Hon är en av de äldsta bevarade 108:orna i världen – tillverkningsnummer 543.

Jag började med att montera ner henne ute på Skå-Edeby för vidare transport av kroppen till Barkarby och vingarna m m till min verkstad i Haninge.

Motorn har genomgått shockload med mycket väl godkända värden. Bränsletankarna har jag låtit installera grövre nipplar, 1/2 tum, för bränsleuttagen p g a gällande AD vid montering av motor större än 165 hk. Motorn i BCC är en Lycoming O-435-1 med 190 hk.



Ovan och till vänster: Nedmontering av vingarna på Skå-Edeby!



Demolerade och spruckna vingframkantspryglar!

Nedan: Inpassade nya vingframkantspryglar!



SKADOR PÅ VINGEN

När allt var instuvat och ordningstallandet av verkstadslokalen för renovering av vingarna var klart så påbörjades avdukningen av vingarna. Under duken dolde sig en hel del skador, tyvärr mer än vi befarat innan. Höger vinge var vingrotsprygeln helt demolerad, samtliga vingframkantspryglar var demolerade, filletplåtarna i vingnosen mot vingspättsen var också demolerade. En del av huvudspryglarna (spryglarna mellan vingbalkarna) var skadade men reparabla.

Vänster vinge har dock klarat sig bättre. Där har endast hälften av vingspetspryglarna demolerats och måste bytas till nya, förlängningarna av vingbalkarna som håller vingspetsen är vridna och så pass skadade så de skall bytas. Filletplåtar demolerade vid övergången mot vingspetsen.

Det jag nu håller på med är höger vinge. Huvudspryglarna som var skadade har reparerats och förstärkts. Jag har anskaffat nytillverkade vingspetspryglar som passerat in och borrar nithål. Vingrotsprygeln är utbytt mot ett nytt och inpassat, borrar nithål. Filletplåtarna har passerats in och borrar nithål har utförts. De arbeten som närmast ligger framför mig är tvättning och epoxyprimning för att



Svartbygge av Bleriot XI

Vid Arlandasamlingarna finns en icke komplett kropp av en Bleriot XI. Även om det inte är fråga om ett originalflygplan, är historien bakom likväl intressant.

Det rör sig om ett hembygge, som påbörjades av två fransmän boendes i Arvikatrakten någon gång under 1970-talet. Enligt uppgift användes vissa originalritningar vid bygget, dock finns vissa skillnader visavi originalet. Bland annat är longeronerna av samma genomgående dimension, medan originalflygplanet hade avsmalnande longeroner.

Målsättningen för de franska entusiasterna var att flyga med Bleriotplanet, dock fick dessa planer ett brådstörtat slut när Luftis ville ha ett ord med i laget.



Vilken motor som var tänkt att användas i hembygget är okänt. Istället för att flyga, donerades hembygget till Arlandasamlingarna. I dagsläget finns inga planer på att färdigställa

flygplanet, dock kan det i framtiden komma att visas som ett exempel på flygplanskonstruktion från 1910-talet.

Jan Forsgren

sedan nita dit dem permanent på sina respektive platser.

Jag får hoppas att min kontrollant blir nöjd, det tror jag nog då han vid tidigare inspektioner har varit nöjd och om jag får säga det själv så ser det mycket bra ut.

Jag kommer längre fram med fler rapporter från min renovering av SE-BCC!

Mikael Svensson

Till höger: Filletpåsar mot övergången till vingspetsen på väg att passas in!



PLANKET

Köpes:

VEVHUS CONTINENTAL C-90

Jag behöver ett vevhus till en Continental C-90-8F. Allt av intresse. Björn Hellström 0171-59312.

MOTOR ROTAX 503

eller reservdelsmotor med bra vevaxel. Tel: 0430-42060 mobil: 0736782350.

Säljes:



EUROPA XS

Infällbart ställ skinnklädsel panel av mahogny betsad äppelträd VFR utrustad + GPS. Marsch fart 140 kt. Motor Rotax 914 turbo. Tre blad ,ställbar propp gångtid total 30 tim. Säljes P.g.a flyger för lite. Pris 600000kr. Ring och bjud. Tel 042151673 kväll ljung.se-zue@telia.com



COLIBRI MB 2 SE - XDU

Motor VW 1834 cc. Bengt Carlsson 013 / 397373. gudrun.carlsson@mbox302.swipnet.se

VW MOTOR 1915 CC

Gångtid 330 h. Konverterad av Torbjörn Andersson (Vikarbyn) och Åke Steen (Gagnef) enligt Yard Johanssons bygghandbok. Tändsystem Runtronic, oljekyl. Träpropeller med spinner, motorfäste passande till Jodel D 18. För närvarande monterad i bänk för eventuell provkörning. Pris 30.000 kr/bud. Ulf Svensson Rävlanda, email-adress jodeld18@telia.com



MFI-9 (BÖLKOW 208C) SE-XID

Ett mycket välskött fabrikstillverkat flygplan som X-klassats i samband med renovering i början på 90-talet. Marsch 105 kts med 24 liter/tim. 100hk O200 Rolls-Royce tillverkad Continental. Bolkow köpte serie-nummer 2 av MFI-9 och tillverkade sedan på licens ca 200 st, varav en av de sista i serien är SE-XID. Den är från 03.1969 och motorn är nollställd 1993-04-08. Idag är motorn uppe i 854 tim SMOH. Senaste läckprov visade 70,70,71,71 PSI. SE-XID är totalt uppe i 2520 timmar airborne time. Utrustad med många instrument och en hel del nya instrument bla EFI flödesmätare, ny bränslepump, klädsel, ny lack delvis etc. Mörkerutrustad. En maskin i toppskick! Interiör 8-9/10 och exteriör 8-10/10. Nästa 100-timmars 31/10. Säljaren hjälper då köparen med 100-timmars! SE-XID har ingen skadehistorik och alla handlingar och mer därtill finns sedan renoveringen. Ring eller maila för mer info det finns mycket att berätta! Tel mobil 073 82 55 900. Hem 08-999 505. Mail mats.skroder@telia.com



JODEL D 18 SE -XMF

Motor VW 2180 cc. Bengt Carlsson 013 / 397373. gudrun.carlsson@mbox302.swipnet.se

ELT 121 – ACK MODEL E-01

Komplett inkl remote och antenn (8 st 1.5 V batterier av typ LR6 eller AA). Luftvärdig till 2012. Urmonterad ur ett normalklassat flygplan, kommer med uppdaterat komponentkort och manual. Pris: 2.000:- Lennart Persson 070 544 8040 eller lpn@ilen.se



LONG-EZ, SE-XLE

En av de finaste och den mest välutrustade Long-EZ:er i Sverige är nu till salu. Marschfart >130 kt och maxfart 190 kt, med en bränsleförbrukning på endast 15 – 23 liter beroende på höjd och uttag. Range på över 10 timmar eller 1 500 nm. Utrustad med modern avionic: EFIS Dynon 100, Electronic Intenational motorinstrument (EI) inklusive bränsleflödesmätare. Samtliga EI motor instrument är FAA godkända. Walter Dittel 8,33 Khz radio samt transponder Mode C. Intercom PS Engineering PM 1000 med dubbla VOX squelz kretsar (pilot + passagerare). Moving Map Garmin 296 samt två lightspeed ANR headset. Infinity Military spak med funktionsknappar. Motor: Continental O-200 med endast ca 350 h gångtid. Long-EZ:en är enkel, ekonomisk och fantastiskt rolig att flyga - ljusår från en gammal trött Cessna eller Piper. Vid intresse ring: 070 – 719 65 75 eller maila: malcolm@hemmail.se



JUNGSTER I SE-XOH

Tillverkad 1997, total flygtid 68 timmar. Motor Lycoming O-290-D2, tillverkad 1957. Korrosionskontroll 2001. Total gångtid 1562 tim. Propeller, 2-bladig trä tillverkad 2003. Total gångtid 24 tim. Betr flygegenskaper kontakta förre ägaren Lars-Åke Henrysson 0457-411 43 eller 0739-77 18 70. Finns i hangar i Siljansnäs, Jan Axel Tolfors visar flygplanet. Säljs av Aerodrama, kontakta Lennart Olsson 0372-351 52, 070-243 85 43. Pris 110 000 kr.



BEAGLE PUP B 121-079

SERIE 1. SE-FGV

Flygplanet har varit nedmonterat sedan 1994. Delarna har sedan förvarats inomhus. Innan dess har flygplanet gått 1823 timmar och motorgångtiden på den nuvarande motorn, som är av typ Rolls Royce O-200-A är 473 timmar. Planet är tillverkat i England 1972. Importerades till Sverige 1974. Kropp och vingar har tectylbehandlats före demonteringen. Invändigt ser alla delar mycket fina ut. Utvändigt bör hela planet lackeras om. I samband med en grundöversyn bör planet kunna X-klassas. Alla delar finns bevarade och uppmärkta! Alla dokument finns också bevarade. Flygplanet säljes i nedmonterad och i befintlig skick för dödsbos räkning. Delarna finns i Falköping. Pris: 40.000:- eller till högstbjudande. För ytterligare upplysningar kontakta Otto Deli. Telefon: 0515-13718. Mobil: 070-662 19 34. E-mail: deli-molin@globalnet.net



BYGGSATS POTTIER 230S

Komplett landställ SAAB Safir. Byggsatsen innehåller: ritningar; all plåt (bockad) för kropp och vingar, profiler, rör, stång mm; vingbalkarna och alla spryglar är färdiga; all nit samt cecos i erforderlig mängd och dimension; fillets och vingspetsar i glasfiber-komposit ingår. Landstället till SAAB Safir är komplett (nosställ, huvudställ och länkar). Ring 013 299040 eller 0709466882 för ytterligare upplysningar. Rolf Alenius (rolf.alenius@telia.com).



AVID AMPHIBIAN SE-XMM

Utrustad med bland annat fjädrande hjulställ. Kabinvärme. Instrumentpositioner och landningsljus. Förgasvarmware, höjdrapporterande transponder, 760 kanals radio, intercom, GPS mm. Mycket väl instrumenterad. Hela flygplanet är i mycket gott skick. Har alltid stått i hangar. Luftvärdig till mars 2009. Motor och flygplan har flygits ca. 270 timmar. En nollställd motor med samma växellåda som sitter monterad i flygplanet följer med i köpet! Flygplanet finns på Falköpings Flygplats. Säljes för dödsbos räkning. Pris: 130.000:- eller högstbjudande. För ytterligare upplysningar kontakta Otto Deli. Telefon: 0515-137 18, Mobil: 070-662 19 34, E-mail: deli-molin@globalnet.net



CHEROKEE SIX SE-EZF

Min trogna gamla Cherokee Six, kamrat på många färder över hela Europa måste avyttras pga av troligen för alltid förlorad medical efter 21 års trogen tjänst. Flygplanet är byggt 1966 och således 42 år gammal men still going strong. Ständigt upgraderad med bra IFR-utrustning med Garmin 530. Har 6-7 sittplatser inklusive en barnstol. Vid full bränslelast 317 liter lastar den 457 kilo. Med 4 timmars bränsle + reserv lastar planet 500 kilo. Mer än vad som legalt ryms i en Volvo herrgårdsvagn! Fotoluckor i båda bakfönstren. Säljes till högstbjudande! Kan även tänka mig att ställa maskinen på en flygklubb för uthyrning till klubbens medlemmar - cirka 15-20 timmar per månad. Kan själv även i fortsättningen behöva lite flygtid vid flygfotografering om klubben kan ställa upp med säkerhetsförare. Ring Freddy Stenbom 0708-480517.



BEAGLE B121-100 PUP

X-KLASSAD!

SE-FGZ är nu till salu. Hon är 1 av 2 flygande i Sverige och flyger med underbar roder harmoni. X-klassad av mig 2006. Hon är i mycket fint skick och på kostad vad gäller underhåll. Mycket fint skick både utseende messigt och tekniskt. Möjlighet till eget underhållstillstånd efter kurser hos EAA. Drar ca: 23 lit/h vid 2400 varv (90 knop). Tankas med 91/96 UL. TT 5584 tim. Motor R/R O-200-A TSMO 1840 tim och får gå 885 tim till. Korrosions koll 2007 ua. Luftvärdig tom 30 Juni 2009. Propp McCauley TSO 24 tim. Slick magnet TSO 200 tim. Nytt gelbatteri. ELT 121,5 Mzh. Nav/Com KX 155 och KI 108-00. Transponder KT 76 A mod C. ADF KR 86. Grund vikt 526 kg. Bränsle 110 lit. MTOW 725 kg. Alla AD:n och LVD:er är gjorda och väl dokumenterade. 100 tim servise utförd 2008-04. Stationerad vid Härkeberga/Enköping. Säljes pga annat flygplans köp! Pris: 185000:- Ring 073-6615736. Mail: beagle_pilot@yahoo.se



SAFIR SÄLJES

SE-KVD, SB91B 1953. Tillverkningsnummer 91248. Totaltid 6680 tim, motortid 873 tim. Flygbar, senaste 100 tim TS maj 2008. Luftvärdighet t o m juni 2009. Korrosionskontroll genomförd ua. Översedda vingar monterade. Ny ELT installerad. Nästa stora åtgärd propelleröversyn mars 2009, dock nya blad monterade vid senaste översynen. Förvarad i hangar på Frösön/Ope. Originalskick - fint skick! Bud begäres, dock lägst 375000 kr. Kontakt: Gösta Håkansson, (+46) 070-5589990. E-post: gosta.hakansson@trangsviken.nu. Tekniska frågor: Torsten Olsson 070-5503804. Fler bilder finns på: http://www.frosoflygklubb.se/KVD_till_salu.htm

DC-3 "Daisy" fyller 65 år

Under sommaren fyller Flygande Veteraners DC-3 Daisy 65 år och det firas den 23-24 augusti på Bromma flygplats. Firandet anordnas av Flygande Veteraner tillsammans med Flygledarveteranerna, SFF och Bromma flygplats.

Bland annat visas en bildutställning av DC-3:an i den så kallade charterhallen på Bromma flygplats. Det blir också guidade visningar av Brommas gamla flygledartorn och på plattan visas Daisy upp med ytterligare en DC-3. Det kommer att finnas chans till att prova på att flyga med Microsoft flygsimulator och det genomförs också medlemsflygningar med Daisy under helgen. Aktiviteterna pågår mellan 10-17 på lördagen och 11-17 på söndagen.



Daisy över Stockholm. Foto: Freddy Stenbom.



Ikarus Flying Centre

Ikarus C42 Europas mest sålda skolmaskin - tillverkad i 1100 ex.



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

Den bästa klubb-kärran enligt expertis!

Elltech
Svensk och Norsk agent

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

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

Garmin GPS 496

Display: 256 färger.
480 x 320 pixels TFT skärm med justerbart bakgrundslyd.
65x83mm.
Smart Airspace feature gör det lättare än tidigare att identifiera luftrum.
Jeppesen flygdatabas med terräng och hinder.
Pop up varningar.
5Hz uppdatering för kartor och flyginstrument.
Laddad med City Navigator för vägkartor till gatunivå.
Röstinstruktioner för guidning med power/speaker kabel ansluten.

Övriga modeller som GPS 296, 96 och 96c finns normalt på lager för omgående leverans.



Accept standard Garmin data cards och förprogrammerade kort.
Laddningsbara lithium/ion celler ger 5-15 timmars drift beroende av bakgrundsbelysning.
Vattenskyddad enl IEC standard.
1 meter/30 minuter.

Zodiac AR-108

Kompakt scanner för flyg 108-136,975 och amatör bandet 136-174 MHz, vikt 95,8 g utan batterier

Begär prospekt

PELTOR 8006/8003

Hörfällbart, lägre vikt: 360 gram.
Bullerkompenserad, centrummonterad mikrofon för vänster eller höger sida.
Volym- och balanskontroll i samma vred.
Peltor Aviation hördämpande Headset där varje liten detalj är väl genomtänkt för att uppfylla varje pilots krav och behov.



ICOM IC A-24

En kompakt air-band transceiver med VOR, CDI visar avvikelser från avsedd kurs. Inspelning av kommunikation med playback.
Vikt: 430 g.



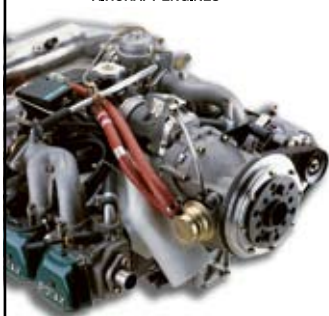
BEGE-AVCOM

Box 16, S-146 21 Tullinge
Tel 08-778 22 22 Fax 08-778 52 30
0708-15 45 35. bege.avcom@telia.com

1973 - 2008

35 år i flygets tjänst
www.flyg-gps.se

AUTHORIZED DISTRIBUTOR
ROTAX
AIRCRAFT ENGINES



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



Auktoriserad distributör för Rotax Aircraft Engines i Skandinavien och Baltikum