



Nr 4 oktober-november 2008 Årgång 41

EAA

nytt



**MFI-9 fyller 50 • Kräftsjärtsvängen i Siljansnäs
Warbirds over Wanaka • RSA-flygträffen i Vichy
Certifikatstatistik • Freddy Stenbom till minne
FAI World Air Games • Flygbensin eller bilbensin**

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.

T f chefredaktör: Mattias Stenbom (08-999 333). 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 överenskomst till Box 90133, 120 21 Stockholm.

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

Ansvärgivare: Ordförande Kjell Franzén.

EAA Sverige och EAA Chapter 222

Hägerstaland

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 2008 350:-

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. Rönneby 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
Freddy Stenbom till minne.....	4
Protokoll från årsmöte.....	5
FAI World Air Games	6
Nominering till WAG	6
Certifikatstatistik	7
MFI-9 fyller 50	8
Kräftsjärtsvängen i Siljansnäs	10
Warbirds over Wanaka	15
Flygbensin eller bilbensin	18

Nya medlemmar	19
Nya bygg- och flygtillstånd	19
RSA-flygträffen i Vichy	20
Planket.....	22
Har du registrerat din PLB?	24

OMSLAGET

Tibor Hajnal flyger Mitchell U2 över Siljansnäs. Foto Freddy Stenbom.

FLYGKALENDERN

13 november: Flyg med Framtid 2008 i Aula Magna, Stockholm - Retoriken i klimatdebatten och Hur ser flygets utvecklingsmöjligheter ut? För mer information www.flygtorget.se/FlygMedFramtid/Default.aspx

11 december: Traditionellt Öppet Hus på EAA:s kansli på torsdagskvällen kl 18.30-20.00.

2009

2-5 april: AERO Friedrichshafenm, stor internationell mäsas för allmänflyg. För mer info: aero-friedrichshafen.de/html/en/

21 -26 april: Sun n' Fun i Lakeland, Florida. www.sun-n-fun.org

7-13 juni: World Air Games 2009 Taking You Higher... i Turin, Italien För mer info <http://www.worldairgames.org/>

27 juli-2 augusti: EAA Fly-in "Air-venture" i Oshkosh – alla flygares paradis. Mer info via www.airventure.org.

15 augusti: ABCX fly-in och veteranfordonsträff på ESGI i Alingsås. Fokus på veteranflygplan och veteranfordon, men alla är välkomna. Arr Göteborgs Veteranflygsällskap. Kontaktman Johan Ahlgren 031-7020285, Auster58@gmail.com

20 – 30 aug VM i konstflyg, Silverstone UK. För mer info www.wac2009.com

29-30 Augusti: Göteborg Aero Show 2009 på Sävde. 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

16 - 20 Sept 2009 at Reno Stead Field.: 46:e Reno Air Race, USA. www.airrace.org/indexJS.php

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.

Nytt om WAG UL-bygge

Sponsorer strömmar så sakta till när det gäller det offentliga UL-bygget av en Skyranger. Senast är Rotax spanske representant Aviasport som erbjuder en översedd Rotax 582 med tillbehör. Sedan tidigare finns sponsorer för byggsatsen och propeller.

Bygget ska ske på den centrala piazzan i Turin under WAG-veckan och flygplanet beräknas flyga vid avslutningsceremonin.

Kjell

ANNONSER - PRISER

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

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

Ibland har man positiva saker att kåsera om, ibland mindre. Denna gång är det alls inte roligt att skriva krönikan då jag till min sorg och saknad måste greppa det faktum att min vän och denna tidskrifts redaktör, Freddy Stenbom, nu alltför tidigt nu jagar sina fotoobjekt i de sälla jaktmarkerna. Freddys nekrolog återfinns på annan plats i denna tidning.

I förra krönikan konstaterade jag att vi i alla fall hade fint väder vid huvudfly-inet på Barkarby. Men framtiden gick ju inte att glädjas åt. Sista hoppet för Barkarby flygplats släcktes för en tid sedan vid ett kommunfullmäktigesammanträde och den Allmänflygutredning som regeringen beställt av Luftfartsstyrelsen och som vi satte vårt sista hopp till, blev mer eller mindre en besvikelser. Även om Luftfartsstyrelsen nu har en uppfattning om att de inte har till uppgift att främja flyget i Sverige så behövde de väl knappast ha varit negativa till allmänflyg som företeelse. Jag kan inte tänka mig att en utredare av en annan fritids-/sportaktivitet som t ex fotboll, hade haft en underrubrik som "Samhällsnytta".

Om nu vädret var bra i början av sommaren så blev vädret desto sämre vi övriga Fly-in, i varje fall de jag hade planerat föreningsmöten på. Kulmen blev Eslöv där en månads normalregn kom på en dag - den dag där allt skulle

gå av stapeln. En tröst är att mötet blev oväntat välbesökt.

Bensinskatten har nu också börjat få genomslag. Vid tankning på främmande fält har alla fått känna på det nu betydligt dyrare priset. Visserligen ska det gå att få tillbaka skatten för flygning som inte är privat (skatte-texten) eller inte privat nöjesflygning som förarbetena och EU-direktivet anger. Själv kommer jag att ta fasta på det senare. En flygutprovning av ett EAA-flygplan är inte nöjesflygning utan föreskriven av myndigheterna. Ändock är den ju nästan alltid privat. Till nästa nummer av EAA-nytt har jag planerat en artikel om bensinskatten och återbäringsmöjligheterna eftersom förhållandena kanske har klarnat något. Redan nu kan jag dock utlova att föreningen ska på alla sätt stötta den enskilde medlemmen vid överklaganden av negativa skattebeslut så länge det gäller fall som vi inte tycker är nöjesflygning.

Stiftelsen SWAF har, som många befarade, nu gått i konkurs. Den 16 september 2008 klockan 10.45 var den sagan över och därmed den ungdoms-satsning som var EAA:s drivkraft när stiftelsen bildades. Tyvärr kan det bli konsekvenser för Siljansnäs flygklubb eftersom flygplatsen ingår i konkursen. För vår del måste vi överväga om vi fortsatt ska stötta byggena av flygplan i skolor på egen hand på ett eller annat sätt.

World Air Games - WAG - är en företeelse som tidigare gått oss spårlöst förbi. En och annan har kanske sett förkortningen i någon flygtidskrift men särskilt uppmärksammade är inte tävlingarna i Sverige. Nästa spel går 2009 i Turin i nordvästra Italien och där tävlar amatörbyggvärlden för första gången på allvar. Sverige tillhör ju en av de ledande amatörbygggländerna i Europa och vi borde kunna få fram konkurrenskraftiga kandidater. Du inbjuds härmed att vara med i EAA:s stora uttagningsjury och nominera kandidater. Du kan läsa vidare på annan plats i denna tidning.

Luftfartsstyrelsen blev som myndighet bara ett par år gammal. I mycket var ju styrelsen ett arv efter Luftfartsinspektionen med organisation, arbetssätt och värderingar. Nu bildas en transportmyndighet där sjöfart, järnväg och vägtrafik ska samsas med luftfarten. Vi vet var vi har, på gott och ont, men vi vet inte vad vi får när alla fyra trafikslagen ska samsas.

Det som jag kan glädja mig åt är att Luftfartsstyrelsens personalavdelning har upptäckt att vi finns och nu tar ut nyanställda till oss på Kungsängen för studiebesök (för det kan väl inte bara vara ärtsoppa som drar).

*Flyg väl
Kjell Franzén*

EFLEVA får tillökning

EFLEVA utökades till 12 medlemsstater i och med att Spanien invaldes som medlem vid generalkonferansen i Vichy i somras. Nyligen hörde Irland av sig i samma ärende. För att EFLEVA ska ha trovärdighet inför EASA erfordras dock, enligt min mening, att minst 51 % av EASA:s 31 medlemsstater är representerade och 100 % av alla stater med utvecklad amatörbyggnad av luftfartyg. Detta innebär en medlemsskara av minst 16, alltså ytterligare 3.

Först av allt hoppas vi på att Finland ska inträda i vår skara.

Kjell

EAA fly-in 2009 efterlysning

2008 års huvudfly-in gick till Barkarby flygklubb och var - av allt att döma - det sista fly-inet på denna flygplats. Längre planerade vi för nästa års fly-in i Ljungby/Feringe men klubbarna på Feringe tror sig inte mäktat med ett sådant arrangemang utan har lämnat walkover.

Jag efterlyser härmed åter igen intresserade att hålla 2009 års EAA-fly-in. Eftersom det gått ett par år sedan förra efterlysningen så får jag be de som då visade intresse att återkomma om intresset kvarstår.

E-mailadress kjell.franzen.eaa@telia.com.

Kjell

Freddy Stenbom till minne

Freddy har gjort sin sista flygning – i varje fall i detta livet. Alldeles för tidigt gick han bort lördagen den 13 september efter en kort eller en längre tids sjukdom beroende på hur man ser det. Så sent som på fly-inet i Siljansnäs var han sitt gamla vanliga glada jag. Märkt av sjukdom javisst och den tidigare så påtagliga rondören hade han ju tappat tidigare. Nog trodde jag att han skulle komma igen även den här gången och det var ju inte heller den ursprungliga sjukdomen som till slut tog hans liv.

Jag vet inte när jag träffade Freddy för första gången. Kanske var det då han byggde en av de allra första ultralätta flygplanen i Sverige, en primitiv tvåmotorig Lazair med 9,5 hp motorer, i början av 80-talet. Eller var Freddy speaker vid någon flygdag jag inspekterade eller var det som flygjournalist eller kanske bara som en EAA-medlem bland alla andra. Jag vet inte. Freddy tycks mig bara alltid ha funnits mer eller mindre i min krets av flygentusiaster. Mer har det blivit under de tio år Freddy varit chefredaktör för EAA-nytt och alldeles särskilt de senare år då jag varit ansvarig utgivare.

Freddy startade sin yrkesverksamma bana med utbildning till gymnasieekonom och filosofie magister vid Stockholms universitet. Redan dessförinnan – 1971 – hade han börjat

med flygjournalistik och strax efter anställdes han vid förlaget Allt om Hobby. En av Freddys specialiteter var förläggning av flyglitteratur och han medverkade under många år i Flygets årsbok och blev senare dess utgivare. Det som står om flyg i Nationalencyklopedin är Freddy vanligen pappa till. Chefredaktör var han inte bara för EAA-nytt utan även för Allt om Hobby (1985–2007), Pilot Briefing (1994–2008) och Modellflygnytt (2000–2008). Det är ingen tvekan om att Freddy lämnar ett stort tomrum efter sig.

Vi EAA-are har särskilt glatt oss åt de hundratals förnämliga flygfoton av flygplan i luften som prytt omslagen på EAA-nytt och glatt oss i de årliga kalendrarna. Generöst har Freddy ställt dessa till föreningens förfogande och även i projektet H50P:s kompendier finner vi många foton signerade Freddy som vi generöst fått använda.

Fotointresset har kombinerats med flygintresset i den arbetshäst i form av en PA-32 Cherokee Six från 1966 som Freddy använt som fotoplattform och för otaliga resor runt om i Sverige och Europa. Flygintresset har också resulterat i ett delägarskap i en Steen Skybolt och ca 3000 flygtimmar i 40–50-tal flygplanstyper, allt ifrån Lill-Cub till häftiga ryska avance-flygplan. Ett halvdussin av de första primitiva ultralätta flygplanen skrev

Freddy också in i flygdagboken (eller kanske inte för det var på den tiden då ultralätt inte hade fått några bestämmelser utan flögs mer eller mindre illegalt med Luftfartsinspektionens goda minne). Flygplanstyper som MiG-15, Iskara, SK 37 Viggen och combat med T-34 Mentor och SF 260 har reportageresor resulterat i.

Flygutbildningen till A-cert påbörjades 1980 och sedan blev det påbyggnad med avance, instrument, tvåmotor, CRI och amerikanskt commercial. Nästan alla riksföreningar för flyg var eller hade Freddy varit medlem i och i många av dem har han haft styrelseuppdrag. Under några år på 90-talet var Freddy ordförande i KSAK och hade just blivit kallad till medlem i Flyghistoriska Rådet.

Freddy Stenbom blev 60 år och efterlämnar hustrun Iris, döttrarna Maria Orrung och Cecilia Stenbom samt sonen Mattias Stenbom. Flygintresse och engagemang i EAA-Nytt, Pilot Briefing och Allt om Hobby borgar för att arvet förs vidare i Freddys anda.

Sorgen och saknaden är stor för oss i EAA men jag är säker på att familjens sorg och saknad är oändligt mycket större. Vi deltar i deras sorg.

*Kjell Franzén
Ordförande i EAA Sverige*



Freddy provflyger en Quicksilver i början av 80-talet. Foto: Freddy Stenboms arkiv.



Freddy på fly-inet i Siljansnäs augusti 2008. Foto: Åke Rödin.

Protokoll från årsmöte för EAA Sverige den 8 mars 2008

Närvarande: 39 medlemmar

§1 Kjell Franzén hälsade välkommen och öppnade mötet.

§2 Till ordf. för mötet valdes Freddy Stenbom och till sekreterare valdes Alf Karlsson.

§3 Till att justera protokollet och tillika rösträknare valdes Erling Carlsson.

§4 Sex fullmakter inlämnades och godkändes.

§5 Mötet fastslog att kallelsen var utsänd enligt stadgarna.

§6 Delar av verksamhetsberättelsen belystes av Kjell Franzén. Den har varit publicerad i EAA-Nytt, liksom den tekniska verksamheten. Ytterligare uppläsning ansågs inte nödvändig. Berättelsen godtog och lades till handlingarna. (bilaga 1)

§7 Kassören redogjorde för det ekonomiska läget. Balans- och resultaträkningarna presenterades och kommenterades. (bilaga 2)

§8 Revisionsberättelsen föredrogs av revisorn Rolf Kjellman.

§9 Styrelsen beviljades full ansvarsfrihet för verksamheten 2007.

§10 Följande styrelsemedlemmar valdes på två år:

Som vice ordförande valdes Lennart Olsson (omval).

Som sekreterare valdes Alf Karlsson (omval).

Som styrelseledamot 2 valdes Paul Pinato. (nyval).

Som styrelseledamot 4 valdes Curt Sandberg (omval).

Som styrelsesuppleanter på ett år valdes Mats Rooth, Kjell-Ove Gisselson samt Mikael Svensson.

(Se fotnot för styrelsens sammansättning för 2008)

§11 Som revisor omvaldes Rolf Kjellman och som revisorssuppleant omvaldes Christer Siewers.

§12 Till valberedning på ett år omvaldes Maths Johansson, Kennet Sandberg samt ur styrelsen Paul Pinato (sammankallande).

§13 Kassören föreslog budget för år 2008. Mötet godtog föreslagen budget. (bilaga 2)

§14 Styrelsen föreslog oförändrad medlemsavgift (350 kr) för 2009. Förslaget gillades av mötet och fastställdes.

§15 Tre motioner förelåg. Innehåll och styrelsens förslag enl. bilaga 3.

1. Inrättande av regioner. Mötet avtog motionen.

2. Inrättande av infogrupp. Mötet avtog motionen men var positiv till innehållet i stort. Frågan väcktes under Övriga frågor pkt 1.

3. Motionen drogs tillbaka.

Inga propositioner framlades.

§16 Styrelsen hade hänskjutit SWAF:s förfrågan om ett lån på 500000 kr till årsmötet på grund av att styrelsen var oklar på om ett sådant lån var förenligt med stadgarna.

Lennart Olsson presenterade i korta ordalag läget för SWAF:s ekonomiska rekonstruktion och framtidsutsikter.

Hans-Olav Larson visade på den paragraf i stadgarna som mötet hade att tolka. (5 § mom 6 andra stycket)

En livlig diskussion blev följden. Ordföranden kunde sammanfatta den och konstaterade att två förslag förelåg.

1) Stadgarna tillåter inte ett sådant lån. Avslag yrkas.

2) EAA Sverige bör stödja verksamheten och tolkningen i detta fall kan göras positivt. Styrelsen ges mandat att besluta om ett ev. lån, storlek och premisser.

Votering med handuppräknning yrkades. Röstetalet för förslag 1 blev 16 röster och för förslag 2 blev 22 röster. En röstande avstod.

Styrelsen fick således mandat att fortsätta bearbeta lånefrågan.

§17 Övriga frågor.

1. En diskussion om värdet med en levande hemsida med forum mm togs upp. Beslutades att Mattias Jönsson tar fram underlag på lämpliga funktioner och presenterar för styrelsen för senare införande på EAA Sveriges officiella hemsida.

2. Kjell Franzén informerade om arbetsläget angående den sedan förra årsmötet beslutade motionen ang. att UL-byggen som är färdiga skall kvarstå under EAA Sveriges tillsyn. Föreningen avser att detta behandlas i samband med att ett avtal skall träffas med Transportstyrelsen och gälla fr.o.m 2009.

3. Fråga om Barkarbys framtid och därmed EAA S.s lokalisering ställdes. Bo Danielsson, orf. i BFK, informerade om att förhandlingar pågår och inget kan sägas i dagsläget. Värsta scenariot är att alla byggnader skall vara borta till årsskiftet 2008/2009.

Inga fler övriga frågor togs upp.

§18 Ordföranden avslutade mötet

Ordförande	Justerat
Freddy Stenbom	Erling Carlsson

Vid protokollet
Alf Karlsson

Fotnot

Styrelsens sammansättning för 2008:

Ordförande:	Kjell Franzén
V ordf.:	Lennart Olsson
Sekreterare:	Alf Karlsson
Kassör:	Hans-Olav Larsson
Ledamot 1:	Erling Carlsson
Ledamot 2:	Paul Pinato
Ledamot 3:	Olle Bergquist
Ledamot 4:	Curt Sandberg
Ledamot 5:	Sven Kindblom
Suppleanter:	Mats Rooth Kjell-Ove Gisselson Mikael Svensson

FAI World Air Games 2009

FAI har i dagarna inbjudit världens flygare till World Air Games 2009 och genom sin kommitté CIACA världens amatörbyggare och flygplansrenoverare. World Air Games (WAG) är flygvärldens olympiska spel som organiseras av Fédération Aéronautique Internationale (FAI) och stöttas av den internationella olympiska kommittén. Den bärande idén för ett olympiskt spel är att det tävlas i en mängd sporter samtidigt på samma plats så att de tävlande kommer samman och förbrödras. Nästkommande WAG hålls i Turin i nordvästra Italien 2009 vecka 24. Du kan läsa mer om WAG på www.worldairgames.org/2009.

WAG 2009 kommer att omfatta de flesta flygsporter som man traditionellt tävlar i som modell, segel, ballong, konstflyg och fallskärmschoppning, men också sådant som helikopterflygning. Också det flyg som innefattas i FAI-kommittén CIACA kommer att tävla i nästa WAG. Totalt inbjuder man 397 "Athletes" till tävling i 24 grenar. WAG står för logi och uppehälle för de tävlande under spelen.

CIACA-gruppen omfattar tävling i de fyra grenarna:

1 amatörbyggda luftfartyg

2 renoverade/rekonstruerade luftfartyg
3 eldrivna luftfartyg
4 soldrivna luftfartyg
samt offentligt bygge av två ultralätta flygplan under veckan.

Om vi börjar med det sista så ska två UL byggas på en av de mest frekventerade platserna, i Turin - Piazza San Carlo och förväntas flyga vid avslutningsceremonin. Ett flygplan byggs av dess fabrikant och det andra ska byggas av en grupp om åtta personer med spridning i nationalitet, kön, ålder och erfarenhet. Flygplanen byggs från byggsatser och efter WAG skänks flygplanen till välgörande ändamål.

När det gäller el- och soldrivna luftfartyg (3 och 4 ovan) går tävlingen ut på att sätta rekord och visa upp sig och inte att tävla inbördes. Här förväntar man sig inte så många deltagare men räknar med stor medial uppmärksamhet och framtida möjligheter.

Tävling nummer 2 och 1 ovan är öppen för alla amatörrenoverade/rekonstruerade respektive amatörbyggda luftfartyg som uppfyller 51 %-regeln, d v s mer än hälften av arbetet ska vara gjord av en amatör eller en grupp av amatörer. Bedömningskriterierna



finns under "nominering" nedan.

Totalt 30 tävlande i klasserna amatörbyggnad och renovering/rekonstruktion inbjuds och varje nation får anmäla högst två deltagare som kan fördelas valfritt i klasserna. Alltså två amatörbyggen, två renoveringar/rekonstruktioner eller en av varje. Det tycks dock vara lite av "först till kvarn ..." så det finns ingen nationsgaranti för deltagande. Inte heller kan någon anmäla sig själv till WAG, utan anmälan måste göras genom EAA-S och Svenska Flygsportförbundet i vårt fall.

Eftersom vi bara vill skicka det bästa måste uttagning ske efter någon form av rankning. Eftersom anmälningarna ska vara inne i mitten av november så hinner vi inte med några uttagningstävlingar. I stället erbjuder jag alla EAA-S-medlemmar att vara med i en stor uttagningsjury. Reglerna härför finner du nedan under "Nominering".

NOMINERING TILL WAG 2009

SOL- OCH ELDRIVNA LUFTFARTYG

Om det finns projekt i landet som har en hygglig chans att vara flygbara till WAG har konstruktör/byggare här möjlighet att anmäla sitt intresse för att delta. Eftersom WAG inbjuder högst fem deltagare i denna klass så får den som anmäler sig räkna med en granskning av projektets realism innan anmälan vidarebefordras.

OFFENTLIGT BYGGE AV LUFTFARTYG

Här har du möjlighet att nominera någon som Du tycker skulle passa i sammanhanget. Eftersom ungdom och kvinnor är bristvaror i denna sektor av flygverksamheten inom

hela Europa så kan kanske någon från skolsatsningarna – nu eller tidigare – ha störst chans vid uttagningen. Den som deltar måste bl a ha arbetsdisciplin och ordningssinne samt tala och förstå engelska ganska bra. Däremot är inte erfarenhet av amatörbygge helt nödvändigt. Du måste motivera Din nominering noggrant för att den ska ha en riktig chans vid uttagningen.

AMATÖRBYGGE OCH RENOVERING/REKONSTRUKTION AV LUFTFARTYG

Det gäller här att ta fram rankninglistor över det bästa vi har i Sverige. Sedan får vi se om det håller i konkurrensen och om de nominerade vill delta. Du har härmed möjlighet att utse den

eller de som Du anser bäst uppfyller kriterierna i respektive tävlingsklass. Var ärlig och kompiströsta inte! Efter nomineringstidens slut gör en jury bestående av Sveriges CIACA-delegat d v s jag, tekniske chefen och verksamhetsledaren en egen bedömning utifrån nomineringarna och gör upp två rankninglistor. Vid eventuellt jäv ersätts CIACA-delegaten med förenings vice ordförande, TC med biträdande TC och verksamhetsledaren av kvalitetschefen. Utifrån denna ranking erbjuds ägarna att delta i fallande ordning tills dess att juryn finner kvaliteten för låg för att det ska vara meningsfullt att delta.

Du nominerar alltså det amatörbygge och den renovering/rekonstruk-

tion som Du tycker bäst uppfyller tävlingskriterierna, även om Du skulle råka veta att ägaren inte har en tanke på att ställa upp i Turin. Du kan också nominera reserver. Det gäller alltså att få fram två Sverigebäst-listor.

Tävlingskriterierna för amatörbyggda luftfartyg är följande:

- 1 Byggets kvalitet. Max 20 poäng
- 2 Byggets svårighetsgrad och komplexitet. Max 20
- 3 Byggets nyskapande (om den är positiv och säker). Konstruktion och modifiering utförd av byggaren. Max 30

- 4 Låg miljöpåverkan (buller, utsläpp, etc.) beroende på konstruktionen och/eller på specifika modifieringar/egna lösningar utvecklade av byggaren. Max 15
- 5 Ekonomin vid bygge och/eller operation. Max 15

Tävlingsreglerna för renoverade/rekonstruerade luftfartyg är följande:

1. Svårighet och komplexitet (hänsyn även till utgångsläget vid renoveringen resp. tillgången till dokumentation vid rekonstruktion). Max 30 poäng
2. Kvaliteten på arbetet. Max 30
3. Överensstämmelse med originalet, kvalitet på dokumentation. Max 30

Det finns i tävlingsreglerna även ett moment om historisk dokumentation, men dels kan Du kanske inte veta vad som byggaren har liggande, dels så är denna gren en sak som vi och våra flyghistorier kan hjälpa den ev. tävlande med att komplettera.

Dina genomtänkta förslag skickar Du till e-mailadressen nominering.wag@telia.com senast den 31 oktober.

Spanien anmäler till WAG

Spanien har föranmält att de kommer att sända två objekt till WAG i Turin 2009. Troligen blir det ett amatörbygge och ett veteranflygplan men man reserverar sig för att det kan bli två amatörbyggen, varav det ena blir en RV 9.

Certifikatstatistik

Enligt den senaste statistiken från Luftfartsstyrelsen fortsätter antalet gällande PPL(A) att minska även om en svag ökning kan skönjas i september. Årets tapp är hittills ca 2,3 % eller 99 stycken. Även när det gäller antalet gällande UL-certifikat har en trend brutits och även dessa har minskat under året. Antalet är 56 och detta gör - 5,6 %, vilket relativt sett är en större minskning än för PPL(A).

Siffrorna visar nettominskningen varför det är långt fler som inte förnyat sina certifikat. Orsaken vet vi inte men de ökade kostnaderna för flygning

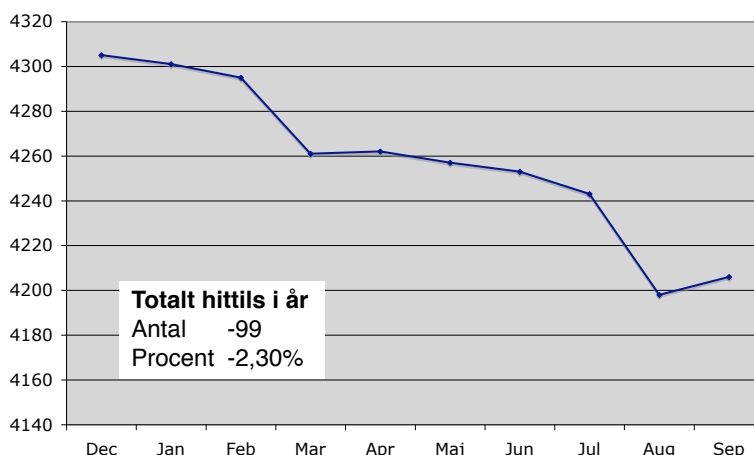
på bensinskatten kan i varje fall inte slagit igenom ännu. Frågan är också hur mycket Luftfartsstyrelsens sänkta certifikatavgifter spelat in för att hålla uppe siffrorna eller om de som "lämnat in certet" har gjort det i alla fall.

Eftersom statistiken gäller själva certifikatet och inte behörigheten att flyga så kan en del piloter i praktiken fattat sitt beslut redan för flera år sedan. På så sätt finns det en eftersläpning i statistiken som kan vara avsevärd när det gäller just för ögonblicket aktiva flygare i landet.

Kjell Franzén

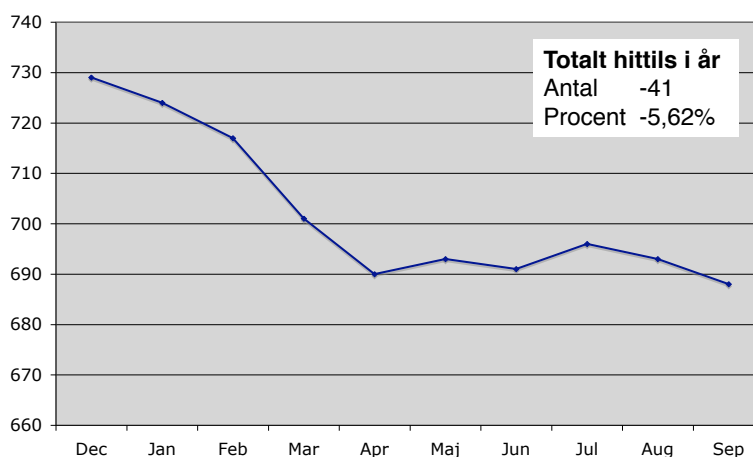
Månadsstatistik över antalet gällande PPL(A) under 2008 t o m september

DEC	JAN	FEB	MARS	APRIL	MAJ	JUNI	JULI	AUG	SEPT
4305	4301	4295	4261	4262	4257	4253	4243	4198	4206
	-4	-6	-34	1	-5	-4	-10	-45	8
	-0,01%	-0,01%	-0,08%	0%	-0,01%	-0,01%	-0,02%	-0,10%	0,02%



Månadsstatistik över antalet gällande UL-certifikat under 2008 t o m september

DEC	JAN	FEB	MARS	APRIL	MAJ	JUNI	JULI	AUG	SEPT
729	724	717	701	690	693	691	696	693	688
	-5	-7	-16	-11	3	-2	5	-3	-5
	-0,69%	-0,97%	-2,23%	-1,57%	0,43%	-0,29%	0,72%	-0,43%	-0,72%



MFI-9 fyller 50

Trots det dåliga vädret under helgen kom det ett imponerande antal MFI-9 och Bölkow 208 under fredagen. Lördagens mycket dåliga flygväder gjorde att de flesta anmälda svenskar inte kom flygande. Den ende som anlände flygledes i en MFI/SAAB 15 var Erik von Rosen som kom i SE-XUI som han numera är ägare till.

Den 10 oktober 2008 är det 50 år sedan MFI-9 eller rättare sagt dess föregångare BA-7 flög för första gången. Detta hade Skånes Veteranflygförening (SVFF) beslutat fira med en storstilad tillställning på Eslövs flygplats med föredrag, fly-in, flygdag och middag. 108 föränmälda flygplan några dagar före helgen bäddade för succé. Tyvärr var inte vädrets makter på SVFF:s sida lördagen den 23 augusti som var den stora dagen. På fredagen var det bra flygväder och detta gjorde att det trots allt var ca 50 besökande flygplan och söndagens väder var också bra så de flesta kunde flyga hem.

Lördagen däremot var bedrövlig med ihållande regn och låg molnbas. Flyguppvisningen blev därför en

utspridd historia med enbart bygdens söner Sten Svensson, Mikael Carlsson, Pär Cederkvist och till sist far och son Gerhardt med Biltemas Spitfire och Mustang. Det danska försvarets uppvisningsgrupp Blue Baby med MFI/SAAB 17 blev tvungna att ställa in sin uppvisning.

Trots det miserabla vädret kom ca 500 besökare vilket pekar på ett inte alltför oävet flygintresse i regionen. När man också får höra att kommunen satsar stort på den nyligen, från Luftfartsverket, inköpta flygplatsen kan man inte göra annat än önska SVFF och alla andra privatflygare i regionen lycka till. Det var också glädjande att se att så många tyska och danska besökare hade hittat till Eslöv. Varken



Ove Dahlén berättade initierat om tillkomsten av MFI-9, provflygningarna och försäljningarna. Ove var både provflygare, försäljningschef och demonstrationsflygare i företaget Malmö Flygindustri, MFI.. Foto: Mats Averkvist.



Erik von Rosen höll ett intressant föredrag om Biafrakonflikten och Etiopien äventyret. Det blev en mycket intressant politisk föreläsning om förspelen till Biafraoperationerna, ett förspel som i varje fall jag själv hade vaga begrepp om. Biafraoperationerna med MFI-9 leddes av Eriks far Carl-Gustav liksom missionen i det svältdrabbade och väglösa Etiopien där Erik och hans fru deltog mycket aktivt. Foto: Mats Averkvist.



LN-TVI är en f d svensk MFI-9 Junior (SE-EBZ) med s/n 013. Att flygplanet tillhör Juniorserien syns lättats på de släta kroppssidorna vid kabinen. Ytterligare 10 Junior skulle komma att tillverkas innan en ny version introducerades. Foto: Mats Averkvist.

tyskar eller danskar har ju inte något särskilt att återgälda. Något svenskt besök vid ett tyskt fly-in har jag inte hört talas om på år och dag och i det danska KZ-bladet läser jag att endast fem svenska flygplan besökte KZ-rallyt i år. Inget av dem var amatörbyggt och bara en Pa-18 från 1954 kan räknas som veteranflygplan.

Föredragen var intressanta och många av åhörarna har tagit egen del i MFI:s historia. Så även jag. Ove Dahlén höll ett initierat föredrag om konstruktören, flygplanet, provflygningarna, försäljning och demonstrationsflygningar. Det var så jag träffade Ove som kom upp till Karlskoga någon gång på 60-talet och jag fick flyga "underverket" MFI-9 för första gången. Erik von Rosen uppehöll sig i sitt föredrag till Biafrakonflikten och till Etiopienmissionen. För egentligen första gången fick jag en utförlig redogörelse för bakgrunden till konflikten som jag själv blev inblandad i genom att jag var med och levererade ett av flygplanen på Skovlunde i Danmark. Själva flygoperationerna har jag hört åtskilligt om från Martin Lang som senare blev min kollega på Luftfartsinspektionen.

Hjälpflygningarna i Etiopien berördes utförligt och där spelade Erik och hans fru en betydande roll. Svårigheten och faran med att flyga i detta väglösa och bergiga land belystes väl i ord och bild. Erik och hans fru anlände ståndsmässigt (i detta sammanhang) i den nyinköpta SAAB/MFI 15 Safarin SE-XUI.

EAA-mötet blev också en framgång, i varje fall besöksmässigt sett. Jag har i varje fall aldrig sett fler besökare på ett EAA-möte som jag kan komma ihåg. Huruvida deltagarna tyckte sig fått lön för mödan att gå dit får de själva bedöma. Kanske var det enbart skydd för regnet man behövde under den långa väntan på Spitfire och Mustang. Men när vi just fått beskedet att Team Biltrema ställt in för gott den dagen så hördes ett mäktigt muller på låg höjd utanför de stängda hangarportarna. Den utrymningen var värdig vilket flygplansutrymningsprov som helst. Jag försäkrar att det var frågan om bråkdelar av föreskrivna 90 sekun-

derna innan alla var ute ur hangaren. Nåja, jag tror inte det var så många frågor kvar.

SVFF ska ha all heder av arrangemanget och vi hoppas att motgång-

arna med vädret inte får föreningen att tappa sugen utan att vi får en repris, inte vid 100-årsdagen utan långt dessförinnan.

Kjell Franzén



En tysk Bolkow 208C Junior (s/n 219) med ovanlig målning. Bolkow byggde ca 200 flygplan, något modifierade från MFI 9.



Styrelse och funktionärer vid föreningsmötet. Från vänster webmaster Olle, tekniske sekreterare och kanslichef Anders, kassör Hans-Olaf, blivande tekniske chefen Paul, ordförande Kjell samt regionale tekniske chefen Bengt. Förutom dessa herrar så fanns det flera andra tekniska granskare och besiktningsmän på plats.



Sten Svenssons T-28 B Trojan är vacker bakifrån och i luften. Annars ger denna ersättare till Havard/Texan (vår Sk 16) ett rätt klumpigt intryck på marken, men alla flygplan kan inte vara graciösa som en älva. Trojanen är ny i Sverige och anlände den 27 juni 2008 till Eslöv i en välfylld container. Foto: Mats Averkvist



SILJANSNÄS

– 60 47 09N 14 49 49E = 554 km S efter strecket...

SMHI gav löfte om bra väder – och de höll vad de lovade, bara små moln, och få dessutom, molnbas över 6000 fot! Som vanligt lyckades de inte vrida vinden till min favör utan jag hade 15 – 20 km/t mot mig hela vägen, och med Warp:en inställd för ca 145 km/t IAS så vred sig jordklotet ganska sakta där nere... Väl framme efter dryga fem timmar var det skönt att kliva av! Fredagens förmiddag var smått spännande, hur många skulle dyka upp? Söderut var det visst ett rejält busväder, skulle jag bli mer eller mindre ensam gäst tro? Nej – det drop-pade faktiskt in en och annan, men först på lördagsmorgonen klarnade det upp, en ljuvlig dag, blå himmel och nästan vindstilla! På förmiddagen brummade det till – det kom plan så att det stundtals var 3 – 4 stycken i kö för att komma ner på fältet! Nå – det där busvädet hade nog fått åtskilliga att planera om – sammanlagt lär det ha inregistrerats 93 besökande plan. Normalt har antalet plan varit närmare 200 än 90... Somliga deltagare hade valt att lämna planet hemma och åka

hit med bil, ett antal husvagnar och husbilar stod också parkerade på fältkanten. Det norska deltagandet som brukar vara stort var i år betydligt mindre – men två verkligt välpolerade röda från nabolandet var dock parkerade sida vid sida.

Den deltagande flottan bestod av mångahanda typer. Den absolut häftigaste var allt Jacob Holländers Pitt's Python! Just denna konstruktion är "the one and only" i hela världen! I nosen sitter en 9-cylindrars rysk stjärnmotor "uppskrämd" till 400 hkr, det händer verkligen grejor vid pådrag, kärran väger bara 625 kg! På bilden ser man hur Jacobs "senior advisor" Bo Söderberg förbereder start- nej, den ska inte proppas igång! Däremot ska eventuell olja i de cylindrar som hänger neråt försiktigt tryckas ut så att det inte blir för stort (och riskabelt) motstånd när Jacob "öppnar ventilen"? Jo, ryssar startas ofta med tryckluft! Den uppvisning som följde var mer än spektakulär – helt suverän är en riktigare beskrivning! Motorn har så stor effekt att det räcker med kärrans sidoarea för att den ska flyga – Jacob gjorde en lååång "knife-edge-passage" med ena vingparet rätt upp och det andra neråt varefter han tydligen gav sidoroder och nästan försvann, rakt upp! Hårtill kom vertikala svängar med huvudet utåt, bunt och 9G-

upptagningar för att inte tala om en mystisk manöver där Pitts:en plötsligt, hejdlöst tumlade om flera kullerbyt-torvarv bak- sid- resp framlänges innan den flög igen. Vår gamle förre president Hugo E från Tandsbyn var för längesedan på en uppvisning och såg något liknande, jag vill minnas att manövern på jämtländska döptes av Hugo, han undslapp sig nämligen: "– såg du, han stopple!"

Vi bjöds på ytterligare en advance-uppvisning, denna av Siljansnäs egen "Sotar-Micke" (Mikael Berg i prästbetyget) och hans EXTRA. Han behövde inte 400 kusar – Extran var nerkrympt och radiostyrd! Programmet han genomförde var definitivt i klass med Jacobs, helt fantastiskt även detta, även om piloten stod på





backen! Den lilla lådan han hade på magen har två spakar rätt upp, den till vänster är gasen och den som sitter till höger manövreras precis som spaken i ett vanligt flygplan, skevroderutslag i sidled och dyk- resp höjdroder-utslag framåt resp bakåt. Micke berättade att den som lärt sig radioflyga med en sådan manöverbox just inte har några större svårigheter alls om de går över till "fullskala-plan"... Kanske något för framtida flygskolor för att få ner cert-kostnaderna?



Som sjöflygare från norr har jag ju hört talas om att det en gång funnits en "flottör-Cherokee". Av en händelse fick jag den presenterad för mig, kul att ha fått se den! Exemplaret ifråga är numera Malungs-ägt – en "180-Pa-28" - och vart flottörerna tagit vägen är okänt...

Använde visst uttrycket "många-handa slag" härovan, och den kanti-gaste var en Zenair 701:a som flögs av sin ägare och dealer, Peter Einar från Skavsta. Har ni någon gång funderat över vad stubben har för funktion, mer än att eventuellt sätta

ett höjdroder på? Bär verkligen den där lilla "bakvingen" upp planets bakända i luften, eller...? Kolla Zenaires stabbprofil så får du svaret på frågan – den håller ner stjärten så att kärran inte dyker på nosen och slår runt framåt! En tillkommande detalj – under höjdrodret var det fastklistrat en hel rad med vortex-generatorer för att höjdrodret skulle få maxverkan, det gäller ju för den här typen att verkligen leva upp till bokstäverna STOL!

Ett EAA-fly-In utan Jerker Berg och hans trike – omöjligt! Jerker kör sportigare än de flesta, med rullstolen fastremmad på triken. Självklart var han där men min kamera gick i strejk. Kolla förra årets Siljansnäsreferat, han är med på bild där! En annan verkligt trägen fly-in-profil kom från Ljusnedal – åkandes i sin Cessna 140 från mitten av 40-talet, Bo Englund är namnet på mannen som på bilden avser att tälta under vingen. Bland veteranerna sågs också en fin J-3:a, SE-ATT – inte född på 40-talet men väl dryga 40 år i alla fall...

Thore Guths Luscombe Silvaire har fått igång motorn nu – det är väl en fråga om dagar innan den kommer i luften – på bild står den och väntar på snurran...



Gyrokoptrar singlade omkring lite här och där – när de parkerat i sällskap var det hela fyra stycken på plats. Sportiga åk – och flyger rentav bra – även om expertisen påstår att rotorving-flygande drar betydligt mera energi än fixving-flygande.

Plasten representerades med en majoritet av Dynamic:ar – vårans "tekniska Staffan" och hans bägge medbyggare Hans-Olav Larsson och Leif Back har just fått sin färdig. Staffan kommenterade min inspektion med



följande ord: ”10, 12 eller 14 liter bil-soppa i timmen, bara välj, visst är du lite avundsjuk, Sten?” I mina ögon är enda fördelen med lågvingad hjulplast att det är bekvämt med tankningen och billigt i drift – visserligen drar min skrinda dubbelt upp men jag har ju i gengäld bortåt 100 000 gratis landningsplatser – alltid är det någon av dem som glimmar inom glidavstånd därnere! Skulle vädret risa till sig – bara att landa och göra upp eld och koka kaffe, här flygs inte tillbaka!

Har man då vettigt i bagaget gör man som Pekka Alm och hans hustru Maja-Lisa, man reser sin tältkåta och campar tills solen skiner igen...



Det fanns också en annan verkligt elegant plastapparat där – med två motorer för säkerhets skull, dieselmotorer bevars. Man undrar om de verkligen är färdiga – det har visst varit en hel del krångel med dessa motorer – och hur är det, Har de enmotorprestanda tillräckligt om det jäklas ?



På flygplatsens ytor fanns inte bara flygplan – den av flyglitteratur intresserade kunde besöka Gunnar Bandell i stora hangaren – välkänd i detta sammanhang sedan många år. Han hade massor med läsvärt – inte bara böcker utan även flygtidningar från tidiga 30-talet och framåt! Strax intill fanns en buss med ett påbyggt tält – här sålde Rolf Nordlund från Söderhamn också böcker och gamla flygtidningsrariteter, flygvapenoveraller, G-dräkter mm!



Luftis hade ett datoriserat ”Flight Planning Center” vid klubbhusets knut – Elin Brandt och David Lassen hjälpte oss tillrätta med färdplaner.



KSAK:s tält inrymde som sig bör KSAB och massor med pinaler – dessutom representerades H50P av Carola och Åke Rödin samt Bernt Kolm. Självfallet fanns här också Motorflygförbundets Jan-Olof Wikström och KSAK:s generalsekreterare Rolf Björkman.



Bland flygetygen på fältet hittade jag en gammal bekant från Lapp-landsfjällen, en gul Bell 47 som flappat omkring här uppe åtskilliga år fast då i Lapplandsflygs färger. Den ägs och flygs numera av Stig Aggevall – åtskilliga av oss torde väl ha försäkrat genom honom – han är ju Sverigerepresentant för QBE.



Efter förra årets Kräftstjartsväng efterlyste undertecknad en träff eller någonslags "hearing med våra höjdare." Vår ordförande Kjell F svarade prompt att detta var något som han tänkte verka för. På klubbhusknuten satt det nu i år ett stort plakat med kallelse – 15.30 samling i Biggles Cafe på Slottet! Självfallet smög jag mig dit och Kjell upptäckte mig och kommenterade min ankomst med: "Hade inte *du* kommit som efterlyst denna träff – hade du allt fått dina fiskar varma..."



Rolf Björkman från KSAK inledde och berättade en hel del om EASA:s arbete med att göra ett förslag till ett enklare certifikat. Detta avses att kallas Leisure Pilot License och kommer att finnas i olika valörer. Det enklaste, "Basic," ska kunna erövrats efter 20 timmars utbildning (varav 10 i dk) och gäller enmotorkärror – max 2000 kg startvikt och max en passagerare. Med det får man inte avlägsna sig mer än 50 km från hemmabasen. Fullvärdigt LPL, efter 30 tim utbildn: en motor, max 2000 kg, max tre passagerare (tot fyra personer i planet) men inga distansbegränsningar.



Rolf nämnde också att detta gällde "aircrafts – UL existerade inte i EASA:s värld."



Vidare i framtiden, allmänpraktiserande läkare föreslås bli godkända för att åtminstone förnya medicals. Rolf fortsatte med att berätta att KSAK:s hus nu var färdigt, längst bort i Air Park-området – bara att höra av sig till KSAK om man vill bo ständsmässigt vid framtida Siljansnäsbesök!

Bränsleskatten nämndes också – den är ju ett faktum. Nöjesflygning skall beskattas – men kan man hitta på vettiga argument som t ex att man flyger i företagets tjänst – ja då bör man kunna få skattepengarna åter!

Så tog EAA över och ordf Kjell Franzen överlämnade ordet till vår blivande tekniska chef, Paul Pinato. Han ser lite bekymrad ut på bilden – kan det bero på att det framför honom och vår styrelse ligger nya avtalsförhandlingar med Luftis? (Det har gått nästan 10 år sedan vår förening blev delegerad "myndighetsansvar" för hembygandet) Alla tecken tyder dock på att vi kan förvänta oss ett förnyat avtal. Paul har åtskilligt mera att jobba med – han berättade att nästan de flesta av EAA:s nuvarande besiktningsmän är "70+" Det gäller att få fram nya! Kursverksamhet måste också till för att utbilda nya byggare så att de ska



kunna få eget tillstånd – ja nog finns det jobb för Paul P.

Kjell F som har ett öra med i EASA-sammanhang kunde berätta att de allra flesta länderna godkänner "51%-regeln" vilket i en framtid torde medföra att "EXPERIMENTALS" godkänns inom EASA:s jurisdiktion, oavsett var de byggs och vart de eventuellt säljs och nyttjas. Detta är dock inte färdigt ännu så vi får väl se vad det blir med tiden.

En fråga från åhörarpåls: Hur är det med det kvinnliga intresset för att bygga flygplan? Kjell svarade att vi inte hade så många, men Gunilla Öhrn var ju i alla fall ett exempel – och Paul framhöll att hans hustru Eva varit en ytterst värdefull partner i Fairchildrenoveringen. Damer är hjärtligt välkomna!

Lax- och kräft-dax... På eftermiddagen drog det upp ganska mörka moln från söder – många deltagare brummade iväg och personligen var jag rädd för att klubbens köksdepartement skulle gå back... Men inte då – närmare 200 middagsgäster bänkade sig i det stora tältet där det var dukat till fest, t o m med blommor på borden! Siljanslaxen var som vanligt superb och kräftorna – ja nog var det bra med lax i botten för ska man bli mätt på insekter ska man verkligen vara flink i fingrarna! Beträffande kräftorna, de fanns i överflöd och deras stjärter kan faktiskt även en lapplänning lära sig att acceptera som smörgåspålägg!





Under frossandet vandrade allas vår Toffe i sedvanlig ordning runt och delade ut presenter till behövande och speciella personer...Denna gång hade han inte sin vackra "uniform" på sig (Siljansnäsdräkt) När han mot all förmodan gav mig en Bigglesbok och därmed titeln "Årets B... - för att jag hade så bra penna" kände jag mig manad att 1) tacka förstås och 2) berätta för sällskapet att jag hittat en verkligt diger lista med namn på träffens funktionärer. Ingmar Lind, som titulerade sig som "evenemangets springpojke" korrigerade genom att tala om att det där bara var huvudpersonerna – bakom var och en fanns ett flertal assisterande! Ett fly-in gör sig inte själv – och middagssällskapet avlevererade på mitt förslag ett fyrfaldigt leve för dem alla, ingen nämnd men heller ingen glömd...Passade också på att säga till Toffe att vi saknade hans vackra dräkt – sånt får inte slarvas med, och när jag ändå var igång så tog jag också fram käpphästen och talade om att: "Det står 17 kärror på gräset här utanför just nu – bara 10 är förtojda vid jordklotet! Skäms – och häver ut och knyt fast, nu på direkten!"

Ett sexmannaband stod för tafelmusik som varvades med allsång – stämningen var verkligen på toppen! (Hörde att allsång lär ha pågått i klubbhuset till fram emot 03-tiden!)

Om man inte har hus, hyrstuga, husvagn, hotellrum eller tält under vingen kan man om man hör av sig i tid till Toffe (070 644 54 76) få sig en säng i "bygglokals-logementet" i klubbhuset. Här är också väl ordnat för det lekamliga, från kl 08 på morgonen erbjuds man (mot skälig peng) tillträde till frukostbuffén med både fil, juice, ägg, smör och bröd, ost, korv och kaffe el the. Föredömligt!



Söndag – hemresedag – och solen lyste på oss! Met. i Sundsvall lovade fint norrut – och höll vad de lovade! Jag fick t o m lite medvind sista biten! Total flygtid för hela resan blev 9½ timme, bensinåtgången 27 liter/tim. 150-hästare vill ju normalt ha ca 30 l i timmen – men när man magrar så tjänar man faktiskt pengar! Jag har ingen EGT-klocka på

brädan, men Lycomings motorbok tillåter magring om man tar ut mindre än 75% effekt. 9½ ggr 3 liter á 18:50 =527:25 i ren förtjänst...

Alltså – att åka till Siljansnäs är mer än positivt – hoppas vi ses nästa år igen – och ännu en gång: TACK för en fin helg!

Sten L och BCZ

Hej alla Cub-åkare, här kommer ett litet modifieringstips!

Ni har säkert, precis som jag, retat Er på övre dörrhalvans "öppethållare-klämfastfjäder" – den brukar ju släppa taget så fort man drar på lite bara för att taxa ut.

På Barkarbyträffen i somras upptäckte jag hur Stefan Sandberg löst problemet vid sin Cub-renovering. Han hade hos "Erlandssons brygga" (postordervilligt marinriktat företag i Stockholm, tel 08 444 97 50) inhandlat en s k "gasfjäder" artikelnr 10156 för dryga hundra lappen – fungerade suveränt! Självfallet besökte jag Erlandssons och inskaffade en likadan, monterade vid hemkomsten och är utomordentligt nöjd. Fästbeslagen får man förstås bocka till själv, det övre punktar man



fast vid dörrfönstrets karm (dra ur fönsterrutan ur karmen först!) – det nedre skruvar man fast i dörrstolpen med ett par plåtskruvar. Observera att man måste "klä av" dörrstolpen före borrhåning och skruvande – annars kan man råka på någon elledning där inne i profilen....

*Med hälsningar
Sten L och BCZ*

Warbirds over Wanaka



Flygshow med tonvikt på andra världskrigets flygplan

Curtiss P-40 Kittyhawk var ett mycket vanligt flygplan på Nya Zeeland då flygvapnet hade ett stort antal. På showen sköt denna maskin lösa skott med sina 6 kanoner. Foto Kenneth Sandberg.

Centralt på sydön ligger Wanaka, ett flygfält från andra världskriget. Vartannat år hålls där en flygshow som blivit mycket känd för det stora antalet "warbirds" som deltar. Vår resa som vi berättade om i förra numret av EAA-nytt, hade som mål att medverka i denna flygshow.

Vi startade från vår "bas" vid kusten och flög över det bergiga ökenlandskapet. Mellanlandning i Omarama, känt för att ha arrangerat VM i segelflyg för några år sedan. Mycket turbulent under resan på grund av stark vind. Steve Fosset har försökt att slå världsrekord i höjd med segelflygplan här. Det är

en mycket stark våg som bildas ovan bergen med början på 10 000 ft. När vi skulle resa vidare blev vi varnade för den starka vinden med medföljande turbulens så vi beslöt att vänta mot senare på eftermiddagen. Vi konsulterade väderkartor, segelflygare, bepudringsflygare, ja alla som kunde ha någon uppfattning om kommande väder. Alla hade en uppfattning men väldigt olika, en signifikant erfarenhet från hela resan, alla har en uppfattning om kommande väder men den är alltid olika. Efter moget övervägande startade vi mot målet. Vi fick åka hiss åt båda hållen och flyghöjden blev över

6000 ft för att komma över bergen. Vi hade nu fått sällskap av ytterligare en Super Cub och en Tiger Moth. En planerad samlad ankomst gick om intet på grund av blåsten, alla fick ta sig ner efter eget gottfinnande i den turbulenta luften.

Vi tillbringade tre dagar ihop med all sköns flygetyg vilket framgår av bilderna. Sex timmars uppvisningar varje dag! Från det speciella ljudet från roterande stjärnmotorer i Fokker Triplane mm, via Tiger Moth radmotorer, vrålade kolvmotorer i Spitfire, Mustang, P-40, tjutande jetmotorer i Vampire och Venom till dagens



En översiktsskild på delar av tältstaden under flygdagarna. Mängder av salustånd där man kan köpa det mesta, dock mycket som inte hade med flyg att göra. Foto Henrik Lundh.



"Andrew Sisters" – ett återskapande av den världsberömda sånggruppen som underhöll oss i restaurangen och sjöng de gamla odödliga sångerna från kriget. Foto Henrik Lundh.



rekordbullriga flygetyg i form av en F111. Det moderna transportflyget representerades av amerikanska flygvapnets C-130 Hercules (med skidor för användning i Antarctic) och en förbiflygande C-17 Globemaster.

Eftersom flygfältet är omringat av berg och raviner är det en fantastisk scen att hålla flyguppvisningar på. I en båge runt flygfältet är det en djup och bred floddal. Ett spektakulärt inslag är när ett flygplan (t ex en Hercules) startar och vid banslutet dyker ner i dalen och blir osynlig för publiken. Flygplanet dyker sedan upp ”ur marken” på någon oväntad plats.

En av höjdpunkterna var ljudet från en Sopwith Camel med originalmotor. Flygplanet var efter varje dag nerklettad med olja som blandats med dammet från fältet. En Catalina fick agera bombare så att man fick smälla av sina pyrotekniska effekter. Det gick även att köpa rundtur med Catalinan med vattenlandning på lake Wanaka. Vi såg Hawker Hurricane, ett ofta ”glömt” flygplan som dock svarade för en mycket stor del av luftstridskrafterna under det andra världskriget. Av 14000 tillverkade finns ett tiotal flygande kvar. En F-111 från australiensiska flygvapnet representerade nutidens teknik. Nya Zeeland har numera inget eget flygvapen (förutom några flygplan och helikoptrar för transport och havsövervakning), utan ett avtal med Australien om luftskydd.

Under flyguppvisningarna ingick vi i en formation med nio st Tiger Moth.

Vår Klemm under utrullning efter förbiflygning. Notera Herculesflygplanet i bakgrunden som dyker upp ur floddalen. Foto Kenneth Sandberg.



Polikarov I-16, ett ryskt flygplan tillverkat i över 7000 exemplar från 1934. Användes av ryssarna i det spanska inbördeskriget, mot Japan, i Finland och på andra fronter under hela kriget. Sex flygplan restaurerades för Tim Wallis räkning och är de enda som är i flygbart skick. Foto Kenneth Sandberg.



Fokker Triplane är en mycket populär typ för replikabygge i Nya Zeeland. Nu tillverkas även nya roterande stjärnmotorer, varför originalets ljud och flygegenskaper uppnås på gott och ont. Foto Kenneth Sandberg.



Thunder Mustang är en nerskalad Mustang byggd i moderna material och försedd med en V-12-motor på 640 hp. Prestanda överstiger dom som originalet har. 10 flygplan av denna typ har byggts i världen. Foto Kenneth Sandberg.



Consolidated Catalina var mycket vanlig i Nya Zeeland under kriget. Den användes för havsövervakning. Detta exemplar dock inköpt från Kanada. Foto Kenneth Sandberg.



Piper Cub på väg i det bergiga landskapet. Notera snö på bergen i bakgrunden. På mindre flygplan som är "inlåsta" på Nya Zeeland brukar man inte måla på nationalitetsbokstäverna ZK-, utan bara registreringsbokstäverna. Foto Kenneth Sandberg.



Polikarpov I-153 är ett av de snabbaste biplanen som tillverkats. Användes i början på det andra världskriget i Finland och Kina. Tre flygplan av denna typ inköptes av Tim Wallis till Nya Zeeland. Foto Kenneth Sandberg.



Sopwith Camel. Foto Kenneth Sandberg.



Jurgis Kairys (från Litauen) flög avancerad flygning med sin ombyggda Sukhoi. Han körde även accelerationstävling på banan mot en Formula 3000 racingbil. Foto Kenneth Sandberg.



Nieuport 11 från 1914. Kulsprutan på övervingen var inte synkroniserad med propellern varför den måste skjutas ovanför propellerfältet. Foto Kenneth Sandberg.



En grupp på två Fokker Triplane och en Pfalz D111 under uppvisningarna. Foto Kenneth Sandberg.

Det var en stor röra att hålla ihop denna grupp, men alla lyckades hitta en plats till förbiflygningen till slut.

Showen har sitt ursprung från en entusiast, Tim Wallis, som arrangerade uppvisningar med sina egna och inlånade flygplan med början 1988. Intresset för flyg och nostalgi är mycket stort i landet och showen blev snart mycket populär och drog en mycket

stor publik. Tyvärr skadades Tim i en flygolycka 1996. Showen ansågs tidigare som en av de bästa i världen när det gäller militärt veteranflyg.

Stephen Gray var en god vän till Tim Wallis och efter hans bortgång har de internationella inslagen blivit färre. Det var förut ett utbyte av "Warbirds" mellan Flying Ledgends i England och Wanaka. Tim Wallis har efter sin

olycka sålt flera av sina flygplan så årets upplaga var därför lite "tunnare" än tidigare år. I år arrangerades showen för första gången av ett kommunalt bolag som tagit över ansvaret.

Wanaka är en liten turiststad i ett mycket vackert naturlandskap. Höga berg, en mycket vacker sjö omgiven av frodig grönska. Här är det mycket svårt att hitta rum under uppvisnings-

Flygbensin eller bilbensin

Jag har den senaste tiden hört många medlemmar säga att man använder bilbensin i sina flygplan. Många har gjort det i många år. Debatten är het efter skattehöjningen.

Som lekman i frågan och som Teknisk Chef i EAA kan jag bara säga: –Nej, jag avråder starkt från detta.

Idag finns ingen bilbensin som är godkänd för flygmotorer där man ej angett annat. BCL-M 1.12 ger direktiv om att man kan på vissa villkor använda bilbensin, Mogas. Direktivet är skrivet 1986 och tyvärr är det nog så att den syftar till bensin som inte finns idag. Detta kommer att utredas.

Den stora faran är etanol-inblandningen som i flygsammanhang är förbjuden. Det finns STC för att kunna använda bilbensin men alla har en gemensam sak: ingen etanol. En del STC talar även om metoder för att

ta bort etanolen men jag anser dom inte tillförlitliga. Att hålla i vatten i bensinen, skaka om och låta dekantera ser jag som en starkt tveksam metod. Oljebolagen säger max 5% i E95 men de kan inte garantera etanolfri E98. Finns det inga garantier så finns inte flygsäkerheten.

VILKA ÄR DÅ FARORNA

- Etanol tar upp vatten så att du ej ser det när du dränerar. Detta kan sedan frysa i bränslesystemet.
- Ångtrycket i bilbensin är lägre än i flygbensin. Ånglås kan bildas p g a hög värme i samband med lågt atmosfärtryck. Bilbensinen får ej bli varmare än 25 grader. Hur varm blir den i dina ledningar/förgasare?
- Förmågan att motstå detonation är lägre i bilbensin. Flygbensin är anpassad till våra motorer.

- Lagringstiden för bilbensin är mycket kort – ca tre månader.
- Inget bensinbolag tar ansvar för bilbensin i flygsammanhang. Här kan tråkiga legala aspekter komma fram om olyckan är framme. Vad säger försäkringsbolagen?
- Den etanol som finns i bilbensin, i olika procentsatser beroende på oktantal, är starkt aggressiv mot gummi och packningar av fel specifikation.
- Har du "sloschade" tankar så löser spriten upp den med läcka som följd eller att den löser upp sig och täpper igen ledningar och filter.
- Tanktätningsmassor (smack) blir hårda och åldras fortare.
- Gamla avlagringar kan plötslig lösas upp och täppa igen filter och munsstycken.
- Även vissa sorter av flygaluminium tål inte etanol i bensin vilket leder till



dagarna och priserna är då också förhållandevis höga.

Nästa show är 2010. Den som inte kan hålla sig tills dess rekommenderas ett besök på Omaka Air Show i Blenheim 2009-04-10/12. Tänk att få se sju stycken Fokker Tri-Plane i luften samtidigt med ett antal SE5:or!

Curt Sandberg

korrosion. Det är när etanolen blandas med bensin som den blir aggressiv.

Listan av fakta och osäkerheter kan göras lång. EAA kommer i framtiden att utreda detta närmare tillsammans med experter och se på dom utredningar Lycoming och Continental håller på med. Det pågår också utredningar i USA och EU. Främst utreds det om 100LL skall bort.

Oavsett vad motortillverkarna säger så är det alltid flygplanstillverkarna och myndigheterna som har sista ordet. När det gäller EAA så är det EAA som utfärdar ett sådant tillstånd enligt BCL-M5.2. Du får alltså inte flyga på bilbensin om du inte har tillstånd från Luftfartsstyrelsen eller EAA. BCL M 1.12.

Självklart sparar man pengar genom att använda bilbensin. Men är det värt det om det nu skulle gå illa.

*Paul Pinato
Teknisk Chef*

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

Abrahamsson	Lennart	Rystav 11	187 33	TÄBY	08-758 81 79
Johansson	Rune	Asphagsv 4	632 39	ESKILSTUNA	070-420 12 30
Jonsson	Jan-Åke	Björhultsv 35 C	632 29	ESKILSTUNA	070-353 62 45
Necking	Erik	Nyg 43	621 56	VISBY	070-602 66 60
Olsson	Christian	Österlångg 8 C	291 33	KRISTIANSTAD	044-21 00 84
Petersson	Lena	Hultängsv 4	352 63	VÄXJÖ	0470-633 04
Saleem	Shahid	Sibeliushöjden 40	164 72	KISTA	08-751 96 23
Schwarz	Marcus	Brantåsa 2	360 70	ÅSEDA	0383-820 86
Wall	Roland	Mårdv 5	743 40	STORVRETA	018-36 65 33

Nya byggtillstånd

Gustav Billman	Vilhelmina	Van's RV-6 24525-965	2008-09-15
Urban Wall	Vattholma	SkyRanger Swift SKR0806901-1405	2008-09-19
Peder Isaksson	Vilhelmina	Zenair STOL CH 701 7-7179-1406	2008-09-19

Nya flygutprovningstillstånd

Johan Kristoffersson	Borgholm	B&F Teknik FK 9 MK IV 327-1368	SE-YJM	2008-09-09
Bo-Göran Olsson	Svedala	Scheibe SF25 C 44138-1374	SE-TOV	2008-05-18



RSA-flygträffen i Vichy

I juli besökte Staffan den 61:a RSA-flygträffen i Vichy. Här berättar han om sin resa och besöket i Frankrike.

Normalt brukar jag alternera mellan franska RSA-träffen och den engelska före detta PFA-träffen, som numera har namnändrat till LAA = Light Aircraft Association. Tyvärr har den engelska flygträffen varit inställd nu för andra året på grund av de höga kostnaderna och brist på frivilliga fly-in arbetare – det är en tråkig utveckling att det ideella arbetet försvinner och därmed en stor fin flygträff. Engelsmännen som besökte Vichy nämnde att en flygträff 2009 var under planering – det är bara att hålla tummarna att LAA-flygträffen återuppstår.

Avfärden med gul-röda Jodel DI13 SE-XDA blev redan på tisdag förmiddag på grund av inpassning mellan lågtrycksfronterna från Irland. I år blev det EAA:s kassör som blev copilot när vi styrde ned till Mikael Carlsons trevliga och intressanta ställe vid Hörby i Skåne. Mikael senast byggde som snart blir klart kommer att presenteras i en separat artikel. Färden gick vidare på onsdag förmiddag och

det blev tankning i Maribo EKMB, nära färjeläget Rödbby-Puttgarten, för där var bensinen billigast (1,54 €/liter). Efter tankningen följde en långflygning direkt till Thionville LFGV som ligger mitt emellan Luxemburg och Metz, ett 1000 m långt gräsfält nära staden. Denna färdväg är som ett perfekt långt rakt sträck på kartan med en kursändring på 3 grader vid Porta Westfalica, EDVY. Inga CTR eller TMZ (Transponder Mandatory Zone) kommer man in i och TMA:na går bra att gå under. Det enda tråkiga saken på denna flygning, som tog 4 timmar och 40 minuter, var den eländiga motvinden. Flygningen startade med 28 kt, efter Hamburg minskade vinden till 25 kt och nere vid Koblenz var motvinden endast 20 kt. Det positiva med den hårda vinden var en hög molnbas och kanonsikt.

UTFLYKTSHINDER

Samma onsdag startade Josef och Magdalena Toth med sin Glasair SE-XFK från Barkarby och efter tankning också de på Maribo flög de till Koblenz. På kvällen ringde Josef och berättade att deras planer för morgondagen var en flodfärd på Mosel och vi

berättade att vi funderade på att flyga till Verdun och kolla den gamla befästningslinjen från andra världskriget, för att på kvällen flyga till Vichy en resa på 2,5 tim. Torsdagsmorgonen visade sig med en klarblå himmel, men morgon-TV:n visade att en ful kallfront från England var på väg att svepa in över Frankrike så därför beslöt vi att åka direkt till Vichy.

Josef och Magdalena såg samma fula front och skippade deras planerade flodfärden och flög även de direkt till Vichy. Där träffades vi över en svalkande öl på aeroklubben, mycket trevligt och svalkade efter en solig och varm dag.

Varför denna tidiga start så många dagar före flygträffen? Jo, för på fredag mitt på dagen startade EFLEVA-mötet som varade ca 4 tim, mer om detta skriver Kjell Franzén som valde att flyga ned till Frankrike med Ryanair. På fredag kväll räknade vi in endast 19 flygplan på grund av det dåliga flygvädret och på lördagen ökade antalet med 100 flygplan till. Dock valde många att komma med bil och husbilar.

INTRESSANT ELFLYGPLAN

Årets nyhet på träffen var Electra F-WMDJ som flög första gången i de-

cember 2007, med en flygtid 48 min. Maxvikten på denna lilla ensitsiga flygmaskin är 265 kg, tomvikten 134 kg varav batterierna (LiPo) vägde 47 kg. Detta ger en tillsatsvikt på 131 kg för pilot med bagage. Eftersom det inte är aktuellt att resa behövs inget bagage så batterivikten bör gå att öka med ca 20 kg om piloten ej väger över 111 kg. Starteffekten är 20 kw, 27 hk; för stigning 17 Kw, 23 hk, i max 5 min. Ekonomiflygning 7 Kw, 10 hk, i en fart av 70–75 km/ tim. Flygtid 45 min med LiPo-batterierna 74 V, 80 Ah. Tid för laddning 3 h och då åtgår 16 A vid 240 V. Vad jag saknade och glömde fråga om var hur mycket batterierna kostade och hur många gånger det går att ladda upp dem. Elmotorn ersatte en 18 Hp JPX D320-motor och då var tomvikten 130 kg med bensintank osv. Naturligtvis anlände flygplanet i en täckt släpvagn. Önskas mera upplysningar gå in på www.electravia.fr och www.acv05.fr.

NYA TYPER

Nya trenden på utställningsytorna var den snabba anpassningen till nya maxvikten på 600 kg för EASA-certifiering enligt nya ASTM-standard – det är den klassen som kommer att dominera de kommande åren. Tomvikten ligger på 300–325 kg vilket





medför en tillsatsvikt på 275–300 kg. Då blir det lagligt med två personer på 100 kg plus 100 liter bensin (= 272 kg), vilket medger några kilo bagage. Standardmotorn för klassen är Rotax 100 hp som förbrukar ca 18 liter i timmen. Motorn är konstruerad för blyfri bilbensin. Rotax skriver att man ska använda oblyad AVGAS eller MO-GAS. De som använder blyad avgas i Rotax ska absolut läsa SI-18-1997.

Zenair Europa visade upp en ny CH 601 EU och eftersom jag inte kände igen bokstäverna EU frågade jag säljaren om maxvikten och fick svaret att den var höjd till 600 kg. Tidigare modell, CH 601 HD, hade en maxvikt på 544 kg och en tomvikt på 285 kg. Flygplanet var tillverkad helt i plåt och popnitad, dvs lätt att reparera. Värt att notera att EU-modellen hade ett kapoteringskydd i form av en röställning bakom pilotens och passagerarens huvuden helt enligt normala certifieringskraven. Snarlika Sport Cruiser från Tjeckien har också en maxvikt på 600 kg och tomvikt på 345 kg, vilket ger en tillsatsvikt på 255 kg. Flygplanets tankar rymmer 2 x 57 liter. Bredden hela 118 cm, eftersom huven baktill ej går ned så långt erhålles kapoteringskyddet i den befintliga kraftiga huvvramen. Frågan ställdes om kapoteringskravet på 3 gram nedåt och

1,5 gram framåt – bakåt av maxvikten vilket inte var något problem. Kostnad för en byggsats var 33000€, motor + prop. 20000€, valfri Rotax 912 100 hp eller Jabiru 6 cyl 120 hp.

TREVLIGT AVSLUT

Resan hem startade på söndag eftermiddag före flyguppvisningen och vi valde Porta Westfalica för övernattning, måndag tankning i Maribo där efter en härlig medvind till Barkarby, flygtid 3 timmar och 20 minuter. Hörde i Maribo att bensinskatten skulle komma i Danmark den 1 januari 2009, tyvärr.

En trevlig liten ensitsare hittade vi på flight line från Avion Colomban

LUCIOLE MC 30 No 6. Motorn är liten och söt, allt var lätt och fint.

Dieselmotorväxel (remväxel) som var fäst på standard 110 alternativt 150 hp PSA dieselmotor. PSA är den stora bildieseltillverkaren i Frankrike. Inga ingrepp sker i grundmotorn, endast remväxel bultas fast mot motorblocket, därmed kommer propellern i övre delen av motorn. Samma standard tvåbladiga träpropeller användes som satt på flygplanet före motorbytet. Den ökade motorvikten kompenseras med att startbatteriet åker bakåt.

Staffan Ekström



PLANKET

Köpes:

RV-6

Fint skick max 450 000 kr. Tel 0480-10129 eller 0706620795. Maila gärna bilder till karlsson-jorgen@telia.com

ROTAX 503

eller reservdelsmotor med bra vevaxel. Tel 0430-42060, mobil 0736782350. Peter Johansson, Norra-Össjö 302, 31021 Hishult.

TREBLADIG PROPELLER

passande till Rotax 912 80hk. Ny eller beg i bra skick.

Söker även ett styrbart sporrhjul med fäste, är intresserad även om hjulet saknas.

Åke Steen. Tel 070-6904231.

Säljes:



CESSNA 172F SE-EHW

I perfekt skick.

Pris diskuteras.

Lennart Nordström.

Tel nr 040 49 62 70.

MITCHELL WING B10

Ensitsig ultralätt flygande vinge byggd 1982.

Motor: 3-cylindrig König stjärnmotor, 20 hk. Marschfart 85 km/t, stallfart 45 km/tim, glidtal 16:1, sjunk 1,3 m/s. Drar 8 l/tim.

Enda flygande exemplaret i norra Europa. Plan och motor 280 timmar, varav nuvarande ägaren 140 timmar. Räddningsskärm inbyggd.

Baserad på Barkarby. Pris 30 000 kr. Carl Hyllander 0708-555 423



VARI-EZE

Sveriges mest utprovade Vari-Eze är nu till salu efter 26 år i min ägo. Total flygtid: 975 tim. Motor 1150 tim. Ekonomifart: 140 kt med en bränsleförbrukning på 22 lit/tim. Godkänd för avancerad flygning. Modern avionik. Ytterligare info angående utrustning och prestanda lämnas per telefon eller vid demo på ESKB Barkarby alternativt på internet adress: xec@home.se.

Priset diskuterar vi beroende på utrustning mm. Erling Carlsson, tel 08-647 0661 el mob 070-5270716.



JODEL D112/108

Jodel D112/108 med Lycoming O-235, cirka 800 timmar, korrosionskontrollerad juni -08.

Mobil: 0704233017.

NYTT MOTORFUNDAMENT

passande Eurocub / Rotax 912 säjes.

Tel: 0278-19709 eller 070-5711621.

RENEGADE SPIRIT EXPERIMENTAL

Ny Rotax 912 80hk motor -07. Gångtid ca 15h. Ny Propeller -07. TT 290h. Två ägare. Byggt år 1995 i Linköping. Godkänd för AVA med 1 person ombord +7g/-4g.

Normalklassad: Maxvikt 470kg.

OBS! Kan klassas om till Ultralätt.

Nyrenoverad efter haveri 2006.

Flygplanet står i hangar på Ljungbyheds flygklubb. Pris: 240 000 SEK

Kontakta: Ulf Hagstedt. Tel. 070-7831010. Email: ulf_hagstedt@hotmail.com



AVID AMPHIBIAN N9233N

Säljes pga annat FPL köp. Flygtid 5 tim (USA). Mörkerutrustad. Elektriskt hjulställ. Fallskärm. 50 000 kr.

Tel mobil: 070-69 61 165

Tel bost. kvällstid: 08-530 415 02

KÖNIG 3-CYLINDRIG STJÄRNMOTOR

400 cc 25 hk. Inklusive startmotor och propeller. Aldrig körd. Inköpt för 25 000. Säljes till bästa pris. Bo Oldenberg 08-731 90 97.



RYAN NAVION SE-FUR

Byggår 1949. Motor av typ Continental E-185-8, under renovering. Står i hangar på Barkarby, motordelar finns på annan plats i förrådslokal.

Finns endast två exemplar av Ryan Navion (inklusive denna) i Sverige.

Pris: 69 000 SEK.

Mårten Lind: 070-444 0705.



SUPER KOALA-UL SE-YSC

Säljes pga annat fpl-köp.

90 000 kr eller bud.

Tel mobil: 070-69 61 165

Tel bost. kvällstid: 08-530 415 02

TOMT PÅ SILJAN AIR PARK

För mer info kontakta Iris Stenbom 0708-488787.

Avsändare:
EAA Sverige
Hägerstalund
164 74 KISTA



Har du registrerat din PLB?

Har du inte registrerat din PLB så är det hög tid att göra det nu. När du köper den så är den ju oregistrerad. Registrering är en förutsättning för att eftersök ska starta om nödsändaren utlöses t ex efter haveri.

För att registrera så går du bäst in på Luftfartsstyrelsens hemsida (www.luftfartsstyrelsen.se) och klickar på "Tillbud och olyckor" i vänstra spalten och därefter på "Registrering av nödsändare (PLB) med inbyggd GPS" och där finns en länk till Post- och Telestyrelsens hemsida där det finns mer information och blankett.

Du kan också gå in på Post- och Telestyrelsens egen hemsida (www.pts.se) där Du väljer "Radio", "Utrustning" och sedan "Nödsändare".

De nya kraven på nödsändare i luftfartyg, som gäller från halvårsskiftet, finner du i Luftfartsstyrelsens föreskrift LFS 2007:30.

The image shows a screenshot of the PTS (Post- och Telestyrelsen) website. The main heading is "Nödsändare (Cosmos/Sersat)". Below it, there is a detailed description of the device and its features. To the right of the text, there are two images of PLB devices: a yellow one and a black one. The yellow one is labeled "COSMOS" and the black one is labeled "SERSAT".

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!

Eltech
Svensk och Norsk agent

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

Garmin GPS 496
Display: 256 färger.
480 x 320 pixels TFT skärm med justerbart bakgrundslys. 65x83mm.
Smart Airspace feature gör det lättare än tidigare att identifiera lufttrum.
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 volume/speaker kabel ansluten.

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.

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

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

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