



MOTORBYTE

Andra delen om när en RV7 blev med Subaru E6.



FLY-IN-SOMMAREN

Vi har besökt massor av fly-in. Häng med till bland annat Eslöv, St Yan, Siljansnäs och Härjedalen!



BESTMANN

Efter kanske 40 år finns Safirs föregångare åter i flygande skick i Sverige.

EAA-NYTT

#4
2010

MEDLEMSTIDNING FÖR EAA SVERIGE • #4/SEPT 2010 • ÅRGÅNG 43

Flygfest på Gärdet

Pietenpol Air Camper var
EAA:s dragplåster under firandet





Flygkalendern

15–19 SEPTEMBER:

Reno Air Races, Reno, Nevada, USA. www.airrace.org.

29 MARS – 3 APRIL: Sun'n Fun, Lakeland, Florida, USA. www.sun-n-fun.org.

25–31 JULI: EAA fly-in, Airventure i Oshkosh, USA. Alla hembyggares Mecka! www.airventure.org.

Om du vet något evenemang som borde finnas med här, mejla ea-nytt@eaa.se!

Redaktörerna har ordet

HEJ, ALLA EAA:ARE och andra läsare! Här kommer lite läsning nu när hösten är här. Vi hoppas mixen av artiklar är bra. När vi började med detta nummer hade vi en (1) artikel. Som tur var kom det fler efter lite påminnelser och det blev till slut ett helt nummer. De speglar väl en del av vad som hänt under sommaren och en del hur några medlemmars projekt fortskrider.

Staffans och Hans-Olavs flygning till Frankrike inspirerar till att ge sig ut i Europa, så nästa sommar då... Inte värt att lova nåt. Några tekniska artiklar har vi också lyckats få, mer sådant.

EAA:s deltagande på Gärdet i Stockholm kan ni läsa om och att vi deltog där verkar ha startat något. Tekniska Museet vill ha mer av Pers Pietenpol, kanske i en slags workshop miljö där Per bygger och svarar på frågor från publiken. Vi får se om det går att genomföra.

En premiärflygning vill vi ha med i varje nummer så även detta. Bilder till 2011 års kalender efterlyser vi! Vi har fått in en (1) bild, och det räcker inte! Se blänkaren i tidningen. Dagarna kring manusstopp slog en Van's RV-7 ett rekord. Det kan inte redaktörerna undanhålla er...

Men alla EAA:are, RV-flygplan är trevliga, men det finns ju många andra typer som vill vi veta mer om! Åter igen: ni skiver! Så nu har ni lite att läsa, kolla igenom era foton, och skriva om ert projekt, vare sig det är en Warbird eller något nytt på panelen. Maila till ea-nytt@eaa.se. Ha det bra. Flyg mycket.

REDAKTÖRERNA LENNART ÖBORN
OCH KJELL-OVE GISSELSON

INNEHÅLL



10 Jodel med ljuddämpare. När avgassystemet från 60-talet bara dög till att plocka bitar ifrån insåg Hans Strähle att han var tvungen att göra något rejält. Varför inte ett rostfritt system med ljuddämpare som fanns avbildade i Bingelis bok »Firewall Forward«?

4 Vi firade hundra år av svenskt flyg. Den 21–22 augusti firades »Flyget i Sverige 100 år« på Gärdet i Stockholm. EAA var där och visade prov på sin verksamhet.



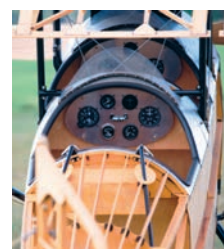
24 Figgen 40 år! En gammal trotjänare firas på Eslövs flygfält.

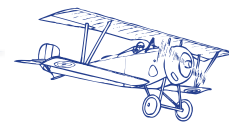
14 En RV7 som blev med Subaru E6. Bengt Bergsten fortsätter berättelsen om de problem – och lösningar – han stötte på när han bytte motor i sin RV7.



Dessutom: FLY-IN-FROSSA! Vi tittar till flygdagar och fly-in i Stockholm, Höganäs, Härjedalen, Eslöv, Siljansnäs och S:t Yan i Frankrike. **SID 6:** Bestmann flyger igen! **SID 7:** Så fixades problem med oljetemperaturen. Och mycket mer...

Omslag: Per Widings Pietenpol Air Camper var EAA:s dragplåster på Stockholms Flygfestival som avhölls på Gärdet i augusti. Här i ett tidigare skede under byggandet utan dukning. FOTO: FREDDY STENBOM





EAA-NYTT

NR 4/2010 | SEPT 2010 | ÅRGÅNG 43

Medlemsorgan för EAA Sverige och EAA Chapter 222 Sverige

Redaktörer: Kjell-Ove Gisselson och Lennart Öborn. Grafisk form: Urban Gyllström. Ansvarig utgivare: Ord-förande Sven Kindblom.

Manus och bilder sänds enklast till eaa-nytt@eaa.se, eller per post till EAA:s kansli.

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

EAA Sverige och EAA Chapter 222

Postadress: Hägerstalund, 164 74 Kista
Telefon: 08-752 75 85 Telefax: 08-751 98
16 E-post: kansliet@eaa.se Hemsida:
www.eaa.se Postgiro: 66 45 96-4
Kansliet har öppet: vardagar 08.00-
16.30 samt torsdagsfika kl 18.00-20.30
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 2010: 350 kronor.

Medlemskap i EAA Sverige innebär inte medlemskap i EAA:s USA-organisation.

Föreningservice

Kontakta EAA kansli (Fredric Lagerquist) beträffande

- köp av Bygghandbok, Flyghandbok, märken, T-shirts etc.
- Försäkringar

Infoteket

Kontakta Ingvar Lif. Rökinge 82, 560
34 Visingsö, Tel. 0390-40413
E-post: ingvar.lif@gmail.com

EAA USA

Postadress: EAA Aviation Center
P O Box 3086, Oshkosh, WI 54903-
3086 USA Hemsida: www.eaa.org
Medlemsavgift, \$56, betalas med kreditkort eller internationell check direkt till USA.

Medlemskap innebär bland annat 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 Rotorflygklubben

EAA:s intressegrupp för rotorflygning. Klubben verkar specifikt för att på ideell basis hjälpa medlemmarna bygga och flyga rotorflygplan.

Kontaktman: Ingvar Carlsson
070-5794614. www.rotorflygklubben.se.
Medlemskap erhålls genom att inbetala medlemsavgiften till postgiro 813469-4.

NU ÄR största delen av sommaren över och flygeriet har löst sig rätt bra. Jag har flyttat till Skå Edeby, tack vare Per Widing som var vänlig nog att erbjuda mig en plats i sin hangar. Så det har blivit några timmar i luften den här sommaren också.

Fredric Lagerqvist har kommit igång med sitt jobb på kansliet och det ser ut att fungera bra. Det är en bra period att börja nu då belastningen inte är så hög. Vi kommer även att ha Anders Österholm till hjälp för Fredric att komma igång. Under hösten kommer vi att börja använda det nya datasystemet som kommer att bli till stor hjälp för kansliet och besiktningmännen.

Under den kommande hösten kommer Transportstyrelsen att göra en verksamhetskontroll av den tekniska verksamheten. Detta är första gången för oss men jag tror att vi uppfyller kraven på de flesta områden. Vi kommer att justera en del rutiner när vårt nya datasystem är i drift. Vårt delegeringsavtal skall också förnyas under hösten vilket säkert innehåller en del justeringar gentemot det nuvarande.

ESLÖV HADE ETT mycket lyckat fly-in, med många besökare och flygplan. Vädret var fantastiskt och allt fungerade mycket bra. Eslöv har en mycket bra disposition av hangarområdet som ger möjligheten att ha utställningsområdet ganska koncentrerat. Det är uppmuntrande att det finns kommuner som Eslöv som faktiskt vill satsa på flyget.

Under, fly-innet hölls ett möte som blev startskottet för region Syd med Mattias Jönsson som interimsordförande. Detta är nu den första regionen och vi ser fram emot bildandet av fler.

PÅ MÅNGA FLY-IN på senare år märks en vikande trend vad gäller besökare till middagen, lite tråkigt då det är ett fint tillfälle med många samlade. Vi ser också att vi inte heller lyckats samla särskilt

” Vårt delegeringsavtal skall också förnyas under hösten vilket säkert innehåller en del justeringar gentemot det nuvarande.

många besökare till våra medlemsmöten (årsmötet undantaget). Marknadsför vi oss för dåligt eller har vi inte lyckats göra mötena tillräckligt intressanta, eller kanske båda?

FLYGET 100 ÅR på Gärdet i Stockholm blev en mycket lyckad tillställning. En stor del av besökarna var »vanliga« människor utan någon direkt koppling till flyget. Dock fanns ett intresse för flyg, annars hade de nog inte kommit. Att nå ut till så många som inte redan är »frälsta« är unikt.

Per Widing hade ställt ut sin fina Pitenpol och Åke Jansson kom med sin nästan färdigrenoverade Topsy nipper, Åke flög också med sin DC-3a. Båda flygplanen drog en strid ström besökare till sig. Sannolikt första närbakkontakten med flygplan för många. Ett stort tack från EAA till våra ansvariga från EAA Per Widing, Magnus Kjellberg, Mikael Svensson, och övriga EAA:are samt Åke Jansson med Vallentuna Aviatörsförening och Lions som ställde upp med utrustning. Detta var säkert det hittills bästa marknadsföringstillfälle vi haft. Jag hoppas verkligen att vi får möjlighet att medverka vid fler liknande evenemang.

Dagen avslutades tyvärr med en mycket tragiskt händelse. Bertil Gerhardt som tidigare på dagen visat upp sig med Biltamas Mk18 Spitfire omkom vid en landningsolycka i Norska Tynset. Främst går våra tankar till de anhöriga och samtidigt har Sverige förlorat en stor förebild inom flyget.

SVEN KINDBLOM

Manusstopp för nästa nr: 15 november

Material till tidningen lämnas helst elektroniskt till eaa-nytt@eaa.se. Texter lämnas i något ordbehandlingsformat, som ren textfil eller direkt i mailet. Bilder ska vara så högupplösta som möjligt. Material kan även skickas per post till EAA-kansliet, helst i god tid. Bilder i form av papperskopior, negativ eller dia kan scannas av redaktionen.

Vi firade hundra år av svenskt flyg

Den 21–22 augusti firades »Flyget i Sverige 100 år« på Gärdet i Stockholm. EAA var där och visade prov på sin verksamhet.

ATT FÅ GLÄDJEN att vara med att arrangera firandet av första flygningen från Gärdet för 100 år sedan har varit ett stort nöje och givetvis också ett mått av vanda.

En lite grupp med mig Mikael Svensson, Per Widing, Magnus Kjellberg och Curt Sandberg sattes ihop i våras för att ordna en utställning som skulle representera EAA genom tiderna vid firandet av Flyget 100 år på Gärdet.

Tyvärr så blev det inte som vi tänkt oss, riktigt. Vi ville få en display som speglade bygge i trä, plåt och komposit. Av någon anledning uteblev komposit-delen.

Vi fick i alla fall dit min plåtvinge med bilder från renoeringen av min Stinson dit vingen hör och Per Widings mycket fina Pietenpol bygge och Åke Janssons Tippsy Nipper som representerade träbyggen. En mycket fin modell av Loppa fick vi låna av Olle Eriksson.

Vi hade information om EAA:s verksamhet i dag och delade ut vår tidning, EAA-Nytt gratis till de som var intresserade av våran verksam-

het. En del seriösa eventuella byggare var där för att informera sig om tillvägagångssätt och kan tänkas att en del samtal till vårt kansli kommer där av. Hoppas också att en del nya medlemmar kommer till med.

Tyvärr så märkte jag som ansvarig för att hitta personal till eventet på Gärdet, att intresset att aktivt hjälpa till från oss aktiva i EAA var mycket dåligt. I det närmaste var det bara vi ovan nämnda som fick jobba men tacknämligt kom Anders Österholm och Hans-Olav Larsson som gjorde en god insats för oss i EAA under dagarna.

VI ÄR PÅ DET stora hela i alla fall mycket nöjda med detta och har lärt oss en del hur upplägget skall

vara och givetvis ändras till nästa gång vi skall visa upp oss på liknande sätt.

VI HOPPAS ATT ni som var och tittade på vår lilla utställning tycker att den var bra och representerade EAA i stort. ■

MIKAEL SVENSSON
FOTO: LENNART ÖBORN

”Vi hoppas att ni som var och tittade på vår lilla utställning tycker att den var bra och representerade EAA i stort.”



Per Widings Pietenpol
Air Camper agerade
publikmagnet.



Anders Österholm ryckte in och svarade på publikens frågor. En radiostyrd Flygande loppa finns i vår monter.



Mikael Svensson och Per Widing, EAA:s hjältar denna helg, som planerat och genomfört evenemanget på bästa sätt. Trots konkurrens från många andra utställare var det alltid fullt vid EAA.



Åke Janssons Topsy Nipper är snart i flygande skick. Till dess flyger Åke med sin DC-3 som han också visade upp i luften över Gärdet!



Sk 25 Bestmann flyger åter i Sverige

FLYGPLANET TILLVERKADES 1945 i Örnsköldsvik, detta av Hägglund & Söner. Totalt 120 stycken Bestmann byggdes där på licens 1944–46 och typen kallades i flygvapnet för Sk 25. Den 10 oktober 1945 godkändes Bestmannen efter leverans till flygvapnet (Fv) och blev som de flesta andra Sk 25 baserad på Krigsflygskolan, F 5, på Ljungbyhed. Fv-nr var 25084 och planet fick koden F 5-284.

På F 5 användes Sk 25 fram till tidigt 50-tal. I mitten av maj 1953 medgav regeringen att

flygvapnets hela bestånd av Sk 25 – då 95 flygplan – fick säljas utomlands. (Leveranserna av ersättaren Saab 91B Safir, Sk 50B, var då i full gång. För övrigt kan man med fog påstå att Bestmann är en föregångare till just Safir även ur konstruktionshänseende – »pappa« till båda planen var Anders Johan Andersson!). Under 1954–55 såldes dessa via Svensk Flygtjänst och en dansk mellanhand främst till Västtyskland. Några exemplar hamnade också i Österrike och Schweiz. Just 25084 blev alltså

tysk, D-ELAM och registrerades som sådan i mars 1956.

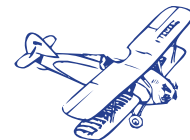
I slutet av 70-talet kom D-ELAM bli avställd i Pirmasens, nära franska gränsen. Kärran annonserades ut... och Björn Löwgren nappade. Faktum är att det var en och annan »trött och tysk« Hägglundstillverkad Bestmann som vid denna tid – sent 70-tal – kunde ses i olika annonser här och var, till exempel i Flygrevyn. Fem-sex stycken letade sig tillbaka till Sverige. Någon av dessa har (orestaureerad) dock sålts tillbaka till Tyskland på senare år igen.



12 FLYGTIMMAR (fördelat på två dagar med en övernattnig i Danmark) loggade Löwgren hem till Skå-Edeby med D-ELAM anno 1978. Ganska snart därefter hamnade Bestmannen hos meken Carl Skogsbergh i Norrtälje. Meningen var att iordningställa planet, experimentklassa det och flyga... men det var kanske mer jobb än vad man kanske från början trodde. Efter några år kom »den gamle Hägglundaren« tillbaka till Skå. År 2007 blev det en ny ägare och projektet tog fart igen – Joakim Westh köpte flygplanet och Åke Jansson, Val-lentuna, tog tag i restaureringen.

MÅNDAGEN DEN 23 AUGUSTI klockan 11.30 provflög Mikael Carlson den nyrestaureerade klenoden med registrering SE-BMN på flygfältet i Val-lentuna. Det finns numera alltså en Bücker Bü 181 Bestmann i flygande skick i Sverige – det var nog minst 40 år sedan sist. ■

TEXT OCH FOTO: FREDRIC LAGERQUIST



Oljetemperaturen steg sakta mot rött...

Ett problem och en lösning

JAG ÄGER EN Piper Colt eller – som någon kallade den, »Neurosedyn Cub« – och är stationerad på ett privat fält några mil söder om huvudstaden. I den sitter en Lycoming O-235-C1B utan riktigt oljefilter. Där sitter i original endast ett oljescreen-filter, modell tesil, som fångar upp större kvistar, löv, kvarglömda verktyg med mera. Jag vill ju ge min motor de bästa förutsättningar för lång livslängd så i våras så inhandlade jag ett spin-on filter adapter av märket B & N från Aircraft & Spruce. Allt fanns med inklusive ett Champion oljefilter och installationen gick galant utan problem och är för visso inte svår att utföra heller, i alla fall om man är van mekaniker sedan tidigare.

Vid första provflygningen så upptäckte jag att oljetemperaturen sakta steg efter att relativt snabbt intagit normal drifttemperatur. Sakta, sakta steg den upp mot rött område. Vad kunde nu detta bero på och betyda... Vad var felet?

EFTER FUNDERINGAR SÅ kom jag på att det gamla oljescreen-filtret hade ett litet rör som sprutade kall luft på oljefilter-screenhuset. Men kunde detta lilla räcka tro? Jag tog och riktade detta rör igen mot själva oljefilter-adaptorn och tog mig en flygtur på ca en timme. Problemet kvarstod men nu steg för visso tempen långsammare en förut.

Vad beror nu hela problemet på då? Jo det kan inte vara på något annat sätt en att det är större motstånd i det nya spin-on oljefiltret, varvid oljan cirkulerar något långsammare än tidigare varvid oljan befinner sig i de varma delarna av motorn en längre tid en förut och därför blir varmare.

Denna motor har ingen oljekylare heller så hur kyler man oljan på lämpligaste sätt utan att installera oljekylare, tänkte jag? Jo, jag tillverkar en sköld som sitter runt själva oljefiltret med en luft spalt mellan filtret och skölden på ca 10 mm, ansluter kylflödeslang till denna var vid kylflöde sköljer runt oljefiltret!

Provflygningen blev en kyttig flygning ner till SVFF Fly-in i Eslöv. Ganska vågat men hade det inte funkade så hade det ju bara varit att vända om.

Nu höll sig oljetemperaturen inom normala värden i förhållande till effektuttag och yttre temperatur... och glad var jag som själv hittat lösningen.



Nu skall bara en mer permanent och snyggare lösning göras än den provisoriska kylflödeskölden som jag snabbt totade ihop för att om möjligt kunna flyga ner till Eslöv.

LÖSNINGEN BLIR en komposit burk med anslutning av kylflödes slang på sidan.

Komposit burken träs sedan över oljefiltret och låses fast med tråd i de för ändamålet befintliga hålen i oljefiltrets översida.

Själva burken är så pass stor att det bildas ett mellanrum på 10 mm mellan komposit burkens insida och oljefiltret samt att en halvcirkel formad tätning finns längst ner på den sidan som kylflödeslangens anslutning finns.

Detta för att hindra att kylflödet ta den snabbaste vägen ut ur burken. Med denna halva tätning tvingas kylflödet att gå hela vägen runt oljefiltret innan den kan passera ut och på så vis

hinna transportera bort mer värme från oljefiltret och oljan. Oljefilter kylaren tillverkades med hjälp av Lennart Görstrand som många år jobbat endast med komposit på helikopter basen Berga. Bl.a. har han varit med och byggt 2 st MF1 i helt i komposit i försvarets räkning. Dessa flyger fortfarande. Han var också den enda i Sverige som fick reparera rotorblad av komposit.

Jag hoppas också att Lennart i framtiden vill hålla kurser i komposit för oss i EAA. Frågan är ställd och Lennart var inte avviesande för detta.

FINNS DET FLER bland er som har samma problem som jag och vill ha hjälp med liknande lösning kan ni höra av er på min mail: beagle_pilot@yahoo.se.

MIKAEL SVENSSON

Traditionellt RV Fly-in i Höganäs

ÅRETS RV FLY-IN på ESMH, Höganäs Flygplats var det sextonde i ordningen. Som för alla FlyIn och flygträffar är det vädret som bestämmer antalet deltagare och varifrån de kommer.

Ett djupt lågtryck hade placerat sig genom norra Europa ner till Frankrike och stängde effektivt vägen för tyska rv att ta sig till Höganäs.

Norrifrån var det stängt över Småland, som vanligt nästan, så inga rv från norr om Hallandsåsen kunde ta sig fram.

På fredagkvällen fanns dock 11 rv parkerade på flightline med två SE-, en PH-, en OH-, en OY- och sex G-. (G – England, OY – Danmark, OH – Finland och PH – Holland).

Ytterligare 9 rv kom på lördagen, några bara för några timmar pga sammanfallande väder, så inalles mötte 20 rv upp för det sexonde Fly-in:et.

”

Att notera är att fler tillverkare kommer med blyfritt bränsle under den närmaste tiden.

Vi hade ingen Navrunda i år, istället hade vi ett lotteri, med flygplansregistreringarna som vinstnummer, där vi lottade ut de rv-materiel vi alltid får från Van's. Traditionellt får varje deltagare också en minnessak från en lokal keramiker, i år för femte gången, från vår bensinleverantör fick alla var sin keps.

Under lördagseftermiddagen pratade Lars Hjelmberg, Hjelmco Oil om framtida bränslesorter för våra flygmaskiner och ersättare för 100LL, mycket uppskattat då våra utländska gäster ju endast har 100LL att tillgå. Att notera är att fler tillverkare kommer med blyfritt bränsle under den närmaste tiden, se även Hjelmcos hemsida om detta [www.hjelmco.com/news.asp?rid=24208].

De flesta deltagarna lyckades leta sig hem till sina baser under söndagen, två valde att stanna till sen måndag eftermiddag pga dåligt väder.

OLLE



Helt omålad rv8 från Finland.



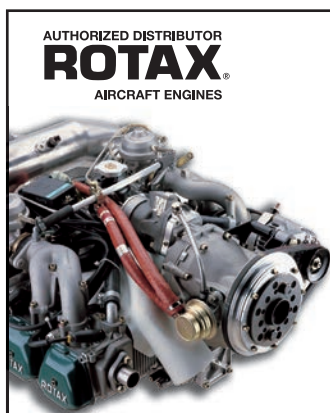
Ny rv7A på Höganäs flygplats, ägare och byggare Niklas Bengtsson.



Danskarna kommer alltid med fyra rv.



Ernst kommer alltid i SE-XOI, om än bara för någon timme.



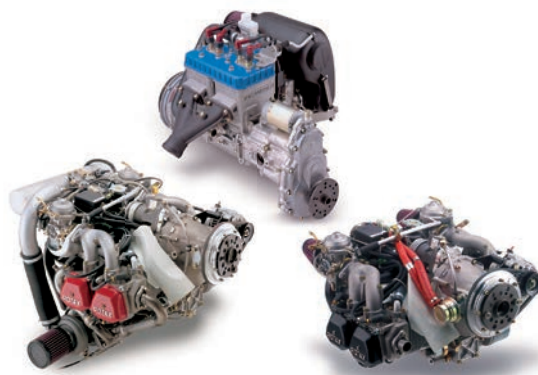
AUTHORIZED DISTRIBUTOR
ROTAX
AIRCRAFT ENGINES

LYCON
ENGINEERING AB

Motorer - Reservdelar - Tillbehör

Tel 0171-414039
www.lycon.se
e-mail: info@lycon.se

Härkeberga 16
745 96 Enköping



Auktoriserad distributör för Rotax Aircraft Engines i Skandinavien och Baltikum



En pärla i Härjedalen!

Internationell Jodelträff på trivsamma Hedlanda flygfält

DEN 14 JULI började den internationella Jodelträffen på Hedlanda, ESNC och pågick ca en vecka. Det är klart att även jag måste flyga dit, som nybliven Jodelägare! Det har jag verkligen inte ångrat. Det var min första långflygning i min Jodel D 113-3 SE-CIB.

Flygningen skulle ta ca tre timmar utan mellanlandning. Nästan halva flygningen går över fjällterräng. Fjällutrustning måste man ha. Gjorde färdplaneringen i GPS:en. Enkelt och smidigt. Kartor för hela sträckan måste man också ha med sig i planet ifall GPS-en skulle lägga av.

FÄRDLINJEN GICK FRÅN Falköping, ESGK rätt över Väneren på längsta sträckan över vatten till Hagfors, ESOH och vidare till Malung, ESMV. Norr om Malung började fjällterrängen. Mossar, sjöar och lagom höga berg. Inte många ställen att kunna landa på.

Ringde in färdplanen och fick lägga till ett par brytpunkter med koordinater på färdlinjen så att man kunde säkra min position efter varje halvtimme.

Tankade fullt. Det skall räcka för minst fyra och halv timmars flygning. Då var det dags att starta. Vädret skulle vara bra på hela sträckan! Ropade upp kontrollen och fick färdplanen aktiverad med en ny transponderkod. Steg till 3000 fot och fortsatte norrut mot Vänerens södra strand och ut över vattnet.

Det var lite disigt i luften så den norra stranden vid Karlstad kunde man inte se! Det var bara att fortsätta på GPS-linjen norrut. Fick besked att Karlstadstornet var stängd. Det var bara att flyga vidare. Färdlinjen gick straxt öster om Karlstad. Mina gamla »jaktmarker« på 50–60 talet. Många danskvällar i Folkets park och bilkörning runt torget.

Passerade Munkfors, Hagfors, Ekshärad och var snart framme i Malung, Skinnlanda. Banan såg fin ut från luften! Kommer säkert att landa där någon gång i framtiden.

NU BÖRjade flygningen över fjällterräng. I början var inte så höga berg, sådär runt 2000 fot. Passerade Mångsbodarna, känd från Vasaloppet. Längre västerut ser man Transtrandfjället som är över 3000 fot. Första större kraftverksdamm är vid Åsen, men ännu större är Trängseldammen med sitt imponerande dammbygge. Ser ut från luften som en stor röd vägg som stänger av en hel dal. Vattenmagasinet sträcker sig nordväst ut så långt man ser! Mycket imponerande!

Hela området ligger i ett restriktionsområde ES R 13. Ett stort militärt övningsfält. I höjd med Sveg passerar man lite högre berg som Sömplinghågna, 3921 fot, Glötesvålen 3307 fot. Det sista höga berg man passerar före Hedlanda är Sånfjället 4193 fot.

Det är hög terräng runt fältet så man ser det inte förrän man är nästan framme!

Efter 2 timmar och 45 minuter landade jag på Hedlanda. Oförglömlig flygning!

FÄLTET SKÖTS AV Hedlanda Flygförening. Asfaltbanan är 1200 X 35 meter. De har inte ens ett eget flygplan på plats utan flyger i Sveg. Flygplatsen är i mycket fint skick och har restaurang med alla rättigheter, stugor för övernattnings och flygbränsle att tanka. Enligt uppgift så säljer de ca 7 kubik om året. Vilka entusiaster! Beundransvärt! Ett sådant fint flygfält mitt i »ödemarken«.

Om jag fattade det hela rätt, så är Ragnar, »Ragge« Dillner med sambo och Åke Åstrand de mest drivande på stället. Missa inte denna flygplats om ni flyger uppåt norr!



Ragnar Dillner med sambo – några av de mest drivande bakom Hedlanda.

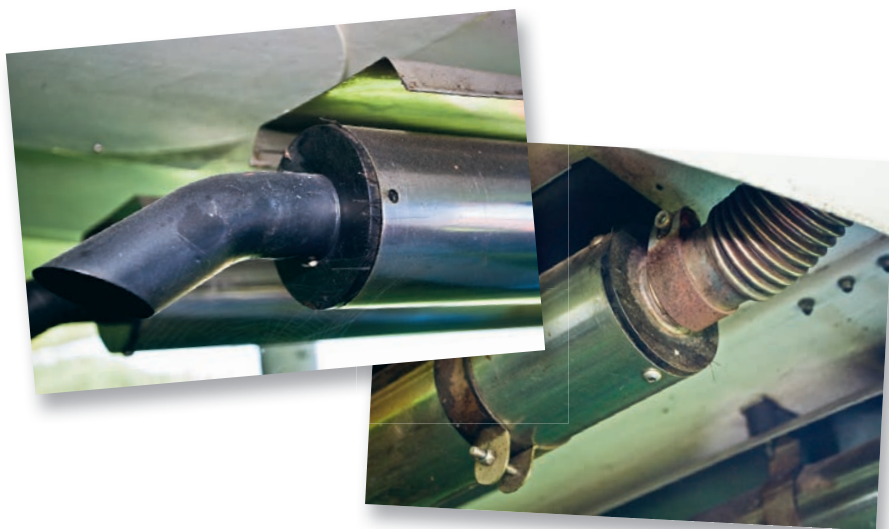


JAG KOM DIT på fredag eftermiddag. Ett 20-tal Jodeller har anmält sig till mötet. Flygparkeringen var fullt med Jodeller från Europa, Frankrike Tyskland och Schweiz. Det var bara en svensk Jodel och det var jag. Det borde ha varit fler, tycker jag. Vi har många flygande i det här landet. På lördagen kom visst en svensk Jodel till och var där några timmar.

HELA MÖTET VAR fint arrangerat med utflykter till olika sevärdheter. Mat till frukost, middag och grillningar på kvällen. Jättetrevligt!

Jag själv bodde ca 6 km från flygplatsen på Vemdals Camping i en trevlig liten stuga. Åke och Ragge eller hans sambo skjutsade mig fram och tillbaka mellan fältet och campingen. Det var en oförglömlig flygning, möte och helg. Tack alla! Ingen nämnd, ingen glömd. Nästa jodelmöte ordnas den 14–20 juli 2012. Jag kommer – om vädret tillåter – och hoppas att det blir fler Jodeller från Sverige då!

OTTO DELI



Jodel med ljuddämpare

När avgassystemet från 60-talet bara dög till att plocka bitar ifrån insåg Hans Strähle att han var tvungen att göra något rejält. Varför inte ett rostfritt system med ljuddämpare som fanns avbildade i Bingelis bok »Firewall Forward«?

FÖR ETT ANTAL år sedan (1998) kom den oundvikliga korrosionskontrollen av cylindrarna på min Jodel. De uppvisade korrosion och skickades till Yard Johansson. Yard ringde en vecka senare och meddelade att korrosionen var för djup och att det inte skulle gå att hona dem. En omborrning skulle man kunna göra men då ville Yard göra en sprickindikering, vilken gav den slutliga dödsstöten – det var sprickor i alla cylindrar. Det var bara att försöka få tag nya eller bättre begagnade till ett bra pris. Som tur var hade vi i klubben en medlem som hade vänligheten att sälja nya cylindrar till ett bra pris.

NÄR DESSA VAR monterade kom turen till avgassystemet från 60-talet. Det hade lagats tidigare men spruckit igen. Nu dög det bara till att plocka bitar ifrån. Jag insåg att jag var tvungen att göra något rejält och tänkte mig ett rostfritt

system med ljuddämpare som fanns avbildade i Bingelis bok »Firewall Forward«.

JAG Började med avgasrören som jag byggde upp av rostfria mejerirör på en träjigg. Det blev en del ritande, beräknade, borrande, fräsande och filande innan jag kunde ta med jiggarna och få allt svetsat.

Sedan kom turen till själva ljuddämparna som jag först gjorde i aluminium (enligt Bingelis) och sedan gjorde om i rostfritt. Innerdelen av dämparna skulle bestå av ett rör tillverkat av rostfritt metallnät som rullats ihop.

Jag köpte en bit nät med maskstorlek 3 mm från en firma i södra Sverige och började försöka rulla den för hand och det gick ju inte. Nätet var alldeles för styvt och jag hörde mig för hos ett antal verkstäder om de kunde valsä nät till en diameter av 1,5 tum men några sådana

klena valsar fanns inte. Det blev att göra en egen rullapparat.

JAG GJORDE OCKSÅ ett besök hos en smidesverkstad och fick nätet värmebehandlat för att minska hårdheten. Ett 1-meters rör med diametern 20 mm slitsades med en kapskiva och ändbitar av stål svetsades på. I dessa svetsades en axeltapp och en hemmagjord vev fast, en i vardera änden. Dessa båda ändar stacks in i fästen som skruvades fast med tvingar i ett stadigt verkstadsbord och så var rullverktyget klart. Jag tog nätet och vek en 1-centimeters fals som jag stack ner i rörlitsen i hela rörets längd, fixerade nätet där med ståltråd och började vrida på veven. Efter 1½ varv klippte jag av nätet, tog bort det från rullverktyget, justerade innerdiametern till 1½" (38 mm) och fixerade det genom att träckla ihop röret med rostfri ståltråd.





NU VAR TUREN kommen till ytterhöljet. Jag lät en verkstad valsa två rör till en diameter av 80 mm och punktsvetsa ihop och så var det klart! Nu återstod gavlarna och det blev ett krångligt arbete både i svarven och med svetsen men i korthet blev det följande arbetssteg:

1. Skära ut en gavelplåt med diam 80 mm.
2. Sticka av ett 10 mm brett stycke av ett 80 mm stålrör med godstjocklek 5 mm och svarva rent samt svarva ett urtag för ytterröret.
3. Hårdlöda gaveln mot röret med mässingslod.
4. Sätta in allt i svarven och ta upp ett 38 mm (1,5") hål i gaveln.
5. Hårdlöda en bit 38 mm (1,5") stålrör i gaveln meddels silverlod. Silverlod har lägre smälttemperatur än mässing och tillåter att man löder detta utan att gaveln samtidigt släpper från det grövre röret.

För att lättare kunna montera allt trädde jag på närröret på ena gaveln och fäste med naj-

tråd. Därefter lindade jag ett antal lösa varv med glasfiberväv runt närröret och trädde in detta i ytterröret och därefter monterade den bakre gaveln.

LJUDDÄMPARNA MONTERADES under Jodel:en med egentillverkade byglar och därefter skulle de anslutas till avgasrören också. Vanlig böjlig flexslang av rostfritt valdes som skulle klämmas åt med slangklämmor. Det fungerade inget vidare, slangklämmorna var för klena och kunde inte hålla tätt. Byte till rörklämmor skulle ha fungerat men de är ju så klumpiga och fula och inget man vill ha på ett hembygge så det var bara att hitta ett annat alternativ. Firma Tykoflex i Tyresö hade rostfria speciella flexslangar som de kunde svetsa på speciella röranslutningar på. Mycket elegant men ganska dyrt men jag hade inget val.

Ljuddämparnas placering under kroppen oroade mig när det gällde värmeutvecklingen, speciellt när man taxar eller står stilla och inte får kontinuerligt kylande luftflöde. Jag tillverkade och monterade tunna, blanka rostfria plåtsköldar mellan kroppen och dämparna så att det är två luftspalter mellan kroppen och dämparna.

Jag vet inte om det är nödvändigt men det känns säkrare och undviker en säker missfärgning av duken på sikt. Hela installationen blev ganska lyckad tycker jag och under den tid de har varit i drift på min Jodeln har de hållit måttet, inga läckage eller andra problem och ljudnivån har blivit betydligt lägre. Inifrån flygplanet är det ingen skillnad, lika lite / mycket buller som förut. ■

HANS STRÄHLE
Jodel SE-XEV



Rutten med tankstopp.



Charles«Chalkie» Stobbarts Osprey GP-4 från 2009.



Steve Noujaim från 2010.



Alex Henshaws Mew Gull från 1939.

Van's RV-7 slår rekord

DEN 3 SEPTEMBER landade Steve Noujaim sin Van's RV-7 på Southend öster om London efter att ha flugit sträckan London – Kapstaden – London på 3 dagar, 11 timmar och 16 minuter. Han innehar därmed rekordet på sträckan för enmotoriga propellerdrivna flygplan med högst 200 hp motor och det skall vara solo.

Steve tog rekordet från Charles«Chalkie» Stobbart som i maj 2009 lyckades slå Alex Henshaws flygning från 1939. Alex Henshaw flög

sträckan i en Mew Gull på 4 dagar, 10 timmar, 16 min.

Den tiden stod sig alltså ända till maj, 2009 då Stobbart tog sig an uppgiften. Han startade med sin Osprey GP-4 i Kapstaden mot London och sedan åter och lyckades göra det på 3 dagar, 15 timmar och 17 minuter. Hur skulle Steve Noujaim kunna slå det?

En GP-4 är en maskin som nog får sägas vara lite snabbare än en RV-7 så hur skall man då

kunna flyga samma sträcka snabbare? Genom att göra kortare uppehåll vid tankning och vändning. Steve hade två stopp på varje sträcka för att tanka, i Tamanrasset i Algeriet södra Algeriet och i Brazzaville i Kongo, förutom då i Kapstaden.

Steve tog inte bara rekordet på hela sträckan utan även varje delsträcka, London – Kapstaden och Kapstaden – London. Över södra Frankrike var ETA någon minut före Stobbarts gällande rekord, målgången blev en sekundstrid som Steve vann.

TEXT: LENNART ÖBORN

TEKNISKA CHEFEN

Uppmaning från TC! Detta måste läsas!

Till alla byggare under flygutprovning

GLÖM INTE ATT under hela flygutprovningen skall kontrollanten signera alla åtgärder på flygplanet. Flygutprovningen är del av byggtillståndet och det avslutas inte för än du får flygplanet slutligt besiktigt och EAA utfärdat ett Flygtillstånd.

Kontrollanten skall signera, reparationer, mindre modifieringar, tillsyner och URB.

Det är även viktigt att du slutför flygutprovningen så skyndsamt som möjligt.

Alla handlingar, ansökan för flygutprovning och URB skall skickas till EAA-kansliet och inte

till Transportstyrelsen som det står på blanketterna.

Jag ser till min förtvivlan att många inte läser vad som gäller. Det gäller bygghandbok EAA-Nytt och det som står på vår hemsida.

Ofullständiga handlingar tar mer tid av oss än nödvändigt. Den tiden skulle vi i organisationen kunna nyttja till er hjälp.

EAA kan komma att få det svårare att uppfylla delegeringsavtalet från Transportstyrelsen om Ni inte gör Er del i arbetet.

Vår sport är kringgärdad av bestämmelser som vi har fått förtroendet att administrera.

Hjälp oss som jobbar för dig!

Läs på, följ vad som gäller. Är du osäker fråga oss på kansliet.

PAUL PINATO TC

Kom ihåg besiktningen!

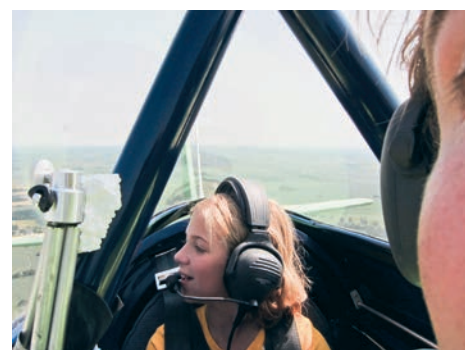
TILL DIG SOM SKALL besiktiga flygplanet under 2010 så är det bara några månader kvar.

Nästa år kommer det att kosta dig extra och inget flygtillstånd kommer att utfärdas förrän du betalat och besiktigt.

Läs den uppmaning du fått.

Hjälp oss som jobbar för dig!

PAUL PINATO TC



Nära 200 flygplan besökte Eslöv

South Swedish Vintage Fly-in 2010 var välbesökt och populärt

SOUTH SWEDISH Vintage Fly-in 2010 i Eslöv 2-4 juli blev en mycket populär tillställning. Närmare 200 flygplan syntes på fältet under de tre dagarna och solen sken i kapp med besökare och piloter.

2010 var temat för fly-in:et Piper Cub och därför gick en speciell inbjudan ut per brev till alla registrerade Piper longwing-ägare i norden. Uppslutningen från Piper-ägarna blev relativt god och ungefär hälften (23 st) av dem var även med på massflygningen som satsade på Guinness världsrekord.

Under fly-in:et bjöds det bland annat på EAA-info och bildandemöte för EAA:s södra region. Piper Cub-historia berättades av Sven Stridsberg, ett välbesökt och mycket uppskattat anförande.

Flyguppvisningsprogrammet under lördagen innehöll en hel del godbitar som T-6 Harvard, T-28 Trojan, två Spitfires, avancerad flygning med Cub, Pitts, YAK:ar med mera. Kul var att ha SFF:s stora utställningstrailer på plats.

Under lördagen erbjöds också alla barn som fick målsmans tillstånd på en gratis kortare flygtur. Det här var något väldigt uppskattat både av barn och föräldrar men gladast blev nog de frivilliga piloterna. Sällan har leendena spritt sig så snabbt. Vi såg det som ett sätt att sprida lite god PR för flyget och det verkar ha varit en väldigt uppskattad bit av dagen. Lärdomarna av detta är att frivillighet kommer man långt med, men också rent praktiskt att med lite organisation

och ett fåtal flygplan kan man flyga ett förvånansvärt stort antal barn och ungdomar på mycket kort tid.

Runt 3000 markbundna åskådare kom under lördagen under detta år. Inför 2011 räknar vi med betydligt mer åskådare eftersom Eslövs kommun anordnar 100-årskalas för kommunen på flygfältet samma helg som fly-in:et. Fly-in:et blir då i praktiken blir en del i firandet och bland mycket annat erbjuds det konserter på flygfältet. Väldigt roligt med en kommun som ser det goda i ett flygfält och passar på att utnyttja det.

Fly-in:et 2011 sker första helgen i juni och jag hoppas att vi alla ses då!

En RV7 som blev med Subaru E6

Bengt Bergsten fortsätter berättelsen om de problem – och lösningar – han stötte på när han bytte motor i sin RV7.

JULDAGEN 2009 MONTERAS den nya motorn på brandskottet i 25 graders kyla.

Är lite orolig, skall de gamla fästena för motorfundamentet mot flygkroppen passa eller har de skett förändringar i fundamentet i samband med svetsarbetena för modifiering till den nya motorn? Detta vill jag få bekräftat snarast varför jag tillsammans med en vän ber mig till hangaren trots att det är en kall juldag. Det visar sig att grabbarna vid Eggenfellner har gjort ett gott jobb och allt stämmer exakt. Det är med stor tillfredsställelse jag ser motorn på sin plats.

Arbetet med att fastställa placeringen av de nya komponenterna på brandskottet påbörjas. Det visar sig snart att det gamla batteriet inte får plats på brandskottet och inte heller medger att kunna nås på ett praktiskt sätt.

EFTER ATT JAG skickat över fundamentet till Eggenfellner för konvertering till E6 samt montering av motorkitet på fundamentet började jag arbetet med anpassning av bränslesystem och elsystem i min RV till den nya motorn. Det är en hel del förändringar som är nödvändiga då det är betydande skillnader mellan den nya motorn och min gamla O-320.

Bränslesystemet måste kompletteras för att klara av att både mata bränsle från tankarna till motorn och retur av oförbrukat bränsle tillbaka till respektive bränsletank.

Den gamla 3-portiga bränslekranen ersätts av en 6-portig sådan. Den kran som finns tillgänglig för detta är en Andair fuel selector, ett mästerverk i finish men också en kran som betingar ett högt pris, 535 dollar hos Aircraft Spruce. I manualen skriver författaren »*I know what you're thinking, but please don't get creative with this. Its far to easy to make mistake and find your fuel has gone somewhere you didn't intend*«.

”Det är klart, med det priset på en bränslekran får många alternativa lösningar att vakna hos oss byggare, men glöm det.

Det är klart, med det priset på en bränslekran får många alternativa lösningar att vakna hos oss byggare, men glöm det. Returledningarna från motor till bränsletank monteras på så sätt att den tank som används också tar emot returbränslet som har en större volym än den motorn förbrukar. Denna loop av bränsle skapar ett betydande flöde av bränsle, ca 35 galons/timme och är samtidigt ett sätt att kyla av bränslet vilket eliminerar risken att det bildas ånglås i bränslesystemet. Ingående bränsletrycket efter att det trycksatts av el-pumpen är 35–40 psi varför slangar och kopplingar anpassas för



detta tryck. Den höga trycksättningen av bränslet är också en garant för att förhindra att det bildas luftbubblor och att andra störningar i bränslesystemet skall uppkomma.

För att säkerställa bränsleflödet till motorn har dubbla högtryckspumpar installerats varav den ena fungerar som backup-pump. Bränslepumparna skall monteras så lågt som möjligt i systemet varför dessa placeras på durken på insidan av brandskottet. Efter det att bränslet passerat insprutningssystemet regleras trycket ned till ett flödestryck i ledningarna tillbaka till respektive tank. Denna regulator sitter monterad på framsidan av brandskottet.

Returflödet in i tanken sker ca 30 cm från placeringen av munstycket för bränsleledning till motorn. Denna åtgärd är också för att säkerställa att returbränslet hinner blanda sig och kylas ned med bränslet i tanken innan det åter går tillbaka till motorn.



De gamla reglagen för bränslemagring och förvärme demonteras då dessa inte längre har någon funktion. Reglaget för throttle behålls och fungerar som tidigare.

När jag först provade cowlingen till den nya motorn förväntade jag mig en del justeringar av denna för att passa. Det visar sig att dessa justeringar blir mycket begränsade. Vissa justeringar krävdes av den undre cowlingen för att ge plats för oljekylaren som är monterad under reduceringsväxeln varför jag behöver ta upp ett två mindre öppningar. Ett nytt luftintag för oljekylaren har tagits upp i cowlingen strax under propelleraxeln. Det gamla förgasarlufintaget blir kvar och används som luftintag till den nya motorn samt för kylning av grenrör och ljuddämpare.

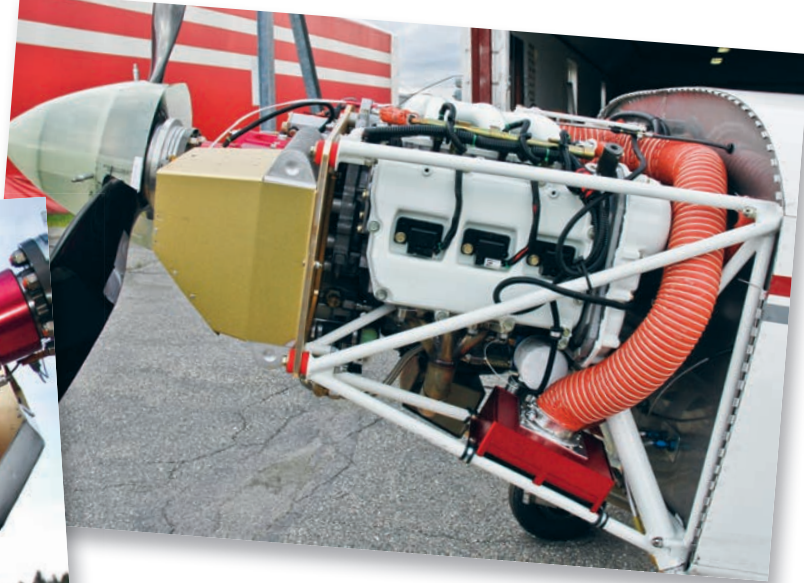
ELSYSTEMET HAR anpassats till det nya systemet. Motorn kräver kontinuerlig elförsörjning

till EFIS, ECU (motordatabox) och bränslepump för att fungera. För att säkra elförsörjningen till motorn vid eventuella bortfall i ordinarie elförsörjning kompletteras elsystemet med ett backupsystem (reservsystem) som kan arbeta oberoende av standardsystemet. Detta möjliggörs genom att dubbla batterier har installerats som kan arbeta oberoende av varandra, varför sig eller arbeta tillsammans. Huvudbatteriet och extra-batteriet placeras inne i cockbit vilket också underlättar en bra vikt och balansfördelning i flygplanet. För att möjliggöra en sådan placering måste batterierna vara helt slutna varför två sådana batterier har inhandlats och monterats.

Systemet med dubbla elkällor måste vara lätta att förstå och vara lätta att operera. Att skifta över till backupsystemet skall ske med god överblick och med så få handgrepp som möjligt, detta för att underlätta för piloten i en

stressad situation. Switcharna har placeras mitt framför piloten ovanför bildskärmen till flyginstrumentet, en Dynon D 100. Motorn kan köras även om ordinarie elsystem är ur funktion efter det att backupsystemet slagits till. De båda systemen för motorns el och bränsleförsörjning kan alltså köras var för sig eller med båda samtidigt genom de dubblade elförsörjningarna till ECU, bränslepumpar och bränsleinsprutning/tändning.

När det gäller motorövervakningsinstrument så har det krävts nya givare och instrument som klarar de varvtal, tryck och flöden som gäller för den nya motorn samt temperatur för kylarvätska och reduceringsväxel. Här har jag valt att demontera de gamla motorinstrumenten och ersätta dessa genom att installera en EFIS, ett elektroniskt motorövervakningssystem där värden visas digitalt på en display som är monterad på instrumentbrädan. Systemet ►



har inbyggt varningssystem som signalerar om något av värden avviker från »gröna värden« Detta kan ske både visuellt och audiellt genom koppling mot varningslampa placerad mitt framför piloten och genom intercom.

ELEKTRISK STÄLLBAR 3 bladig propeller har installerats.

För att fullt ut kunna nyttja de 200 hp och den ekonomi som motorn ger möjlighet till blir valet en IVOPROP. Enligt Jan Eggenfellner har man goda erfarenheter bortom i USA av denna propeller till rv med Eggenfellners Subaru 6. Detta är en trebladig kompositpropeller som är elektriskt ställbar i luften, bladvinkeln ändras genom torsion av propellerbladen. Efter en mindre komplettering kan den konverteras till en constant-speed-propeller mot en kostnad av ca 300 dollar. Efter att ha monterat propellern på motorn finner jag till min glädje att mätten stämmer mot cowlingen med den nya propellern. Förutom att jag får en ställbar propeller så får jag också en tystare propeller.

VIKT OCH BALANS efter genomförd konvertering.

Efter att ha placerat samtliga komponenter på dess plats i flygplanet har en ny vägning av flygplanet gjorts. Resultatet visar att planetets vikt har ökat vilket också var förväntat. Vi har nu en tyngre motor och propeller, ljuddämpare samt dubbla batterier och ett värmeelement i cockpit, men å andra sidan också 50 hk mera, ställbar snurra och bättre värme och inte minst en bättre bränsleekonomi. Viktökningen med E6 blir mycket liten i jämförelse med en Lycoming 10-360 200 hp som väger ca 25 kg mera än en O-320.

Den nya tomvikten är efter konverteringen

” Vid vikt och balansberäkningar vid de flesta tänkbara lastförhållanden håller sig tyngdpunkten inom godkänt tyngdpunktområde upp till max flygvikt 816 kg.

ca 516 kg vilket betyder en tillsattsvikt av 300 kg. Planet blir nu inom godkänt tyngdpunktsområde med bagagevikt från 0 kg till maxvikten 45 kg i bagageutrymmet oavsett bränslevikt, pilot o passagerarevikt 200 kg upp till max flygvikt 816 kg. Tidigare lastdiagram gav reduceringar av bagagevikt vid hög personvikt då planet i det tidigare utförandet var mera baktungt än vad som nu gäller.

Vid vikt och balansberäkningar vid de flesta tänkbara lastförhållanden håller sig tyngdpunkten inom godkänt tyngdpunktområde upp till max flygvikt 816 kg. Tillsattsvikten för bränsle, pilot, passagerare och bagage är i den nya versionen 300 kg vilket medger flygning med fulla tankar, 160 liter, pilot som väger 80 kg, passagerare 80 kg och 28 kg bagage.



Vid avanceflygning är max flygvikt satt till 725 kg samt 0 kg i bagaget. Planet är godkänt för +6G och -3G. Vid flygning avance med passagerare får man tänka på att anpassa bränslevikten till personvikten. Med normala personvikter av 2x80 kg kan 68 liter bränsle tas med inom max flygvikt 725 kg och räcker till drygt 1 timme avance + reserver vilket torde vara tillräckligt för de flesta.

VAD HÄNDER NU? Enligt det löfte jag har fått av Jan Eggenfellner så skall jag få min ECU levererad under september månad så att jag äntligen kan påbörja min flygutprovning, först med tester på marken och därefter komma upp i luften. Jag kan inte förneka att väntan på styrboxen har varit minst sagt irriterande men jag har nu gott hopp om att det skall ordna sig.

Jag avser att återkomma med en tredje artikel där jag kommer att berätta om maskinens olika prestanda och hur det är att flyga med en E6 i nos. ■

BENGTT BERGSTEN,
VILHELMINA, SE-XUX



Välbesökt Kräftstjärtsväng i Siljansnäs

DET BÖRJADE MED dimma. Toffe sa på telefon att det var dimma på Siljansnäs, men att den började lättas. Vi var några stycken på Skå-Edeby som hade Siljansnäs som mål för dagen, så vi bestämde oss för att försöka. Dimman borde ju hinna lättas innan vi var framme. I värsta fall fick vi väl rasta halvvägs.

Vädret var fint en bit förbi Avesta. Sen började molnen sänka sig samtidigt som terrängen höjde sig, ingen bra kombination. Vi fick vända tillbaka och landa på Avesta. Där stod redan några flygplan och en gyrokopter som också var på väg till Siljansnäs. Vi tog en promenad till Rembostugan som ligger bara 500 meter bort, vid landsvägen. Där intog vi en god lunch. När vi var klara var det flygbart i Siljansnäs, så vi startade och flög den sista halvtimmen.

Det var fler som blivit fördröjda, så det rådde en febril flygaktivitet kring Siljansnäs, men vid 13-tiden kom vi i alla fall fram. Negativ landningsavgift tillämpades, dvs alla som flugit dit fick varsin påse med info, knäckebröd, dekal mm.



I väntans tider
på Avesta-fältet.

Flyguppvisningen var i full gång, med bl.a. avancerad flygning med Bellanca och en radio-styrd jetdriven segelkärra (7 meter i spännvidd, samma som min rv-6!). En promenad genom området visade att det fanns ett antal stånd på marknaden där man kunde köpa bl.a. begagnade flygtidningar, böcker och flygplansdelar.

På Biggles Cafe var nu fasaden inklädd med träpanel och därinne berättade Lars Hjelmberg om ansträngningar i USA att ta fram

ett nytt blyfritt bränsle som påminner om den 91/96 som vi i Sverige haft i 19 år.

Framför Biggles Cafe framfördes ett teaterstycke i Siljan Flying Circus. Det handlade om fransosen och tysken som var kära i samma dalkulla. Detta ledde till en hel del förvecklingar, bl.a. ett bombat tält... Vid Biggles Cafe stod även en lastbilstrailer fylld med en utställning med anledning av 100-årsjubileet av svenskt flyg. I airparken hade några nya hus vuxit upp och taxibanorna var klara.

Sedan vidtog den traditionella kräftstjärtsvängen, en rundflygning i grupper över Dalarnas landskap. Sammantaget, fly-in:et var välbesökt, jag hörde siffran 100-150 flygplan nämnas, och vädret var soligt och varmt resten av lördagen.

Kvällen avslutades med en hejdunderande kräftskiva har jag hört, med det vet jag ingenting om då jag var tvungen att åka hem innan dess.

KJELL-OVE GISSELSON

Vi vill ha era bilder i kalendern för 2011!

NÄSTA NUMMER AV EAA-Nytt är årets sista nummer och då skall kalendern för 2011 vara bifogad. Nu får du chansen att få en egen bild på ditt flygplan i kalendern, eller en bild du tagit på ett av våra flygplan.

Skicka in dina bästa bilder till redaktionen! Vi väljer ut de 12 bästa bilderna av alla som skickats in.

Ställ in kameran så att bilden blir minst 2480x3508 så skall den gå bra att trycka i A4-storlek. Bilderna skall vara skarpa, håll kameran stadigt och låt den fokusera på motivet. De skall ha bra ljus och kontrast.

Ta många bilder, en digital bild kostar inget! Om du tänker ta bilder flygandes, tänk på att formationsflygning är en konst man måste utbildas i, inga dumheter för en bilds skull! Bilderna skall vara liggande för att passa i kalenderns format. Ni har säkert bilder som är bra, om du är tveksam så skicka bilden ändå och låt oss välja. Mejla bilden till eaa-nytt@eaa.se.



Ikarus Flying Centre

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



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

Den bästa klubbkärnan enligt expertis!

Elitech
Svensk och Norsk agent

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

Tappade sugar

Jan Svensson har försökt flera gånger men inte nått ända fram. Ska det bli en tredje tappad sug? I tanken ligger bygget längre fram än det gör i verkligheten...

TROLIGEN HAR JAG råkat ut för någon av Staffans »tappade sugar« två gånger.

Första gången med Vision projektet, som jag från början var mycket entusiastisk inför. Dock dalade inspirationen efterhand även om Kjell peppade mig med sitt snart färdiga projekt. Eftersom det uteslutande handlade om att bygga från scratch. Inte ens en ritning, men det var nog inte detta som fick mig att avbryta utan kladdet med epoxi och arbete i rymddräkt var nog det värsta.

Det är bara att gratulera Kjell Dahlberg till ett tålmodigt och väl genomfört bygge.

ANDRA GÅNGEN BYTTE jag bort min tredjedel av en gemensamt ägd PA28 som såldes till en klubb i Västsverige. Jag fick en avställd Robin 2100 i stället.

Den här gången hade jag fått WAM-120 diesel på hjärnan och ansökte om att konvertera Robin 2100 till X-klass under förutsättning att en dieselmotor installerades. Efter hjälp från Staffan och EAA gick detta igenom.

Glad i hågen beställdes en motor, 1000 pund i handpenning och så var det bara att vänta och vänta och vänta. Under tiden ville jag göra en renovering av kroppen. Samt måla om maskinen, men kontakterna med Wilksch i England blev knapphändigare och mer kortfattade, jodå motorn skulle komma i sinom tid.

Men inte kom det någon motor och jag vågade inte vänta för länge i fall firman skulle kursa (var just inne och tittade på hemsidan och den har inte ändrats vad jag kan se sedan

jag avbröt kontakten. Det ska i sanningens namn sägas att motorer har levererats även till Sverige och sitter bl.a. i en Europa).

Min kompis Finn hjälpte mig att få tillbaka insatsen och nu stod jag med ett flygplan utan motor. Någon annan motor var inte aktuell i denna diesel eras början.

JA VAD GÖRA nu, köpa färdigt, nej jag ville ju ha något eget byggt.

Finn föreslog en rv. Han hade in köpare i Laholm som ville beställa en QB RV7A. Lockande med låg dollar och import via DK och en komplett byggsats, motor, propeller, inredning från Classic Aero Designs, och en maskin som många har byggt, och allt för en relativt billig peng.

På min hemsida finns lite berättat och bilder (jannesrv7a.se) så därför ska jag inte upprepa vad som redan finns att läsa. Innan jag bestämde mig talade jag med bl.a. Lennart Öborn och några andra byggare i olika stadier och fick ett så positivt intryck att jag slog till hösten 2007. Leverans april 2008.

NU DRYGT TVÅ efter öppnandet av containern i Danmark har jag kommit till det stadiet där det borde ta emot efter att byggt empennaget alla roder en vinge och är inne på den sista vingen (har tyvärr inte mer än 30 kvadratmeter byggyta så därför blir det en pryl i taget.)

Men jag är fortfarande entusiastisk och ser fram mot att få sätta igång med kroppen.

Min kontrollant Niklas i Laholm, som köpte sig ett antal timmar genom en QB-sats, har fått

sin rv i luften nu till sommaren, vilket jag givetvis blivit informerad om, och gratulerar till.

DET KAN INTE undvikas att man ibland i tanken ligger långt före i bygget och tänker på bl.a. instrumentering. På hemsidan finns några exempel under »kristallkulan«. Jag använder ett program som heter XPanel (xpanelsoftare.com) och där kan man via en databas installera och testa nästan alla fabrikat av instrument som finns att tillgå, på paneler som har autentiska mått från olika byggsatsleverantörer.

I databasen finns klockinstrument, EFIS och EMS, lampor, säkringar och mycket annat för en komplett panel. Även en kostnadskalkyl ges. När det gäller kabeldragning i maskinen så kan man ju ligga lite före. Under bygget bör viss elinstallation göras innan man försluter t.ex. vingen för att underlätta åtkomst senare under bygget. Till schemaritning använder jag ett enkelt Cadprogram vid namn ExpressSCH.

Detta program är egentligen ett komplement till ett annat program som heter ExpressPCB gjort för att ta fram prototypkretskort. Hittade programmet via en amerikansk byggare som ritat el-schema till sin RV9 på just ExpressSCH. (expresspcb.com). Programmet kan laddas hem fritt och både PCB och SCH läggs som ikoner på skrivbordet.

GLASSPANEL HAR HELA tiden varit mitt mål, inte för att jag har något emot gamla hederliga klockinstrument, utan för att den nya tekniken intresserar mig och som programmerare och



konstruktör av elektronik, ser jag möjligheter utöver det vanliga.

Jag intresserade mig tidigt för Dynons EFIS och EMS och har följt deras utveckling. Dynon har ett intressant koncept och priser som inte många slår om ens någon. Innan det fördelaktiga med inköp vi DK ändrats, tänkte jag köpa hem en komplett sats med EFIS100 och EMS120 och alla givare därtill. I samma veva så presenterade Dynon sin SkyView och utlyste en tävling om vem som kunde gissa de nya priserna på sju moduler. Jag och en byggare från Texas vann tävlingen.

Ganska kul med namnen Jan från Sverige och Dan från Texas samt att båda var rv byggare vilket i och för sig kanske inte är så konstigt. Jag menar att av andelen X-byggare så är väl en stor del, just rv-byggare.

NU BLEV DET lockande att satsa på Skyview i stället eftersom min vinst var Navigation Map-

ping Software (Jeppesen data) eller rabatt på inköp (\$500). Skyview konceptet rymmer ju alla funktioner som tänkas kan komma i framtiden t.o.m. Radio och Transponder. Systemet med moduler och nätverk för olika funktioner ger ju obegränsade möjligheter. Eftersom jag redan planerat och tagit hem servon för tvåaxlig autopilot och dessa var fullt kompatibla för Skyview så jag beställde en tio tums skärm (avvaktar med skärm nummer två), SV-EMS-220, SV-ADAHR-200 och 201, GPS modul, kablar och givarkitt till IO360.

Som backup finns extra batteri ett för vardera skärm. Vill man ha hängslen kan man lägga till höjd och fart mätare i form av 2 ¼ tums instrument (se bild).

KAN TYCKAS TIDIGT men jag tror på deras koncept och det verkar andra göra också. Nu tar det ju något år eller två innan jag kan montera systemet och då kanske även det finns radio

modul. Transponder modul presenterades nyligen (Mode-S).

Frågan är om det ska bli en tredje »tappad sug« om inte denna instrumentering anses var duglig nog i myndighetens ögon.

DEN MOTOR SOM togs hem i samband med byggsatsen är en YIO360 M1B. Här gjorde vi en liten miss när vi försåg den med ett Unison's LASAR Ignition System. Detta tändsystem är det enda som är FAA godkänt och tyvärr fungerar det inte med mindre än att man flyger på 100 oktan i tanken d.v.s. fungerar gör det säkert men med risk för knackning vid full effekt och lägre oktantal.

Ett koncept med ett tillförlitligt och säkert elektroniskt styrsystem för våra gamla

motorer ligger i någons byrålåda, och bara väntar på att bli hittat. Jag tror mig veta var jag ska börja leta. ■

JAN SVENSSON, BERGHEM

Sommarens resa till RSA-rallyt i S:t Yan

Med en WT-Dynamic och en Glasair tog sig Staffan Ekström och tre vänner ned till den franska flygträffen. Här berättar han om åtta soliga sommardagar som gick i flygets tecken.

FRANSKA FLYGTRÄFFEN startade på nationaldagen, onsdagen den 14 juli, med avslutning på söndag vilket betydde fem hela fly-in-dagar. Frågan var: kommer det flest besökare vid nationaldagen eller blir det som vanligt flest deltagare på fredag och lördag?

Magdalena och Josef Toth planerade att under onsdagen flyga från sitt nya hemmafält Norrtälje via Landskrona (tankning) till Koblenz (EDRK) med Glasair – XFK. Hans-Olav Larsson och undertecknad flög WT-Dynamic – XYV, som har en 81 hp Rotax 912 i nosen, vi valde att starta från Skå-Edeby på tisdagen och via Kalmar (lunch på flygplatsen) till Höganäs. På Höganäs serveras det sillmackor varje tisdag kväll vilket medförde att vi fick träffa en rad trevliga EAA medlemmar denna soliga fina kväll, övernattnings i klubbstugans fina gäst-rum.

Onsdag morgon, soligt och fint men blåst. Färdplan till Koblenz ringdes in. Eftersom det var rak motvind var det bara att hålla sig på låg höjd, 1500 fot vilket är undersidan av Kastrups TMA. Efter start och aktivering av färdplanen med Sweden kontroll fick vi egen transponderkod över Danmark, byte till Copenhagen info som under resan varnade oss för två andra flygplan. När vi närmade oss Rödbyhamn fick vi skifta till 7000 och Bremen info och vi önskades god flygtur.

Det är enkelt att flyga i Tyskland, det är bara köpa nya VFR-GPS kartor skala 1:5000 000 hela Tyskland är numera på 4 kartor. Alla CTR är tydligt rödmärkta, TMA som också kräver färdtillstånd har rödmärkta gränser. Blåmarkerade luftrum klass E och F kräver inga färdtillstånd det är bara att ha transpondern på 7000 mod S eller C.

Ska du flyga över 5000 fot krävs S transponder, det är kravet i år. Informationen läser alla registreringar på sin dataskärm om du har S

transponder och ropar upp flygplan på infokanalen och varnar. Läs aktuell info frekvens på kartan och skifta frekvens vid behov. Själv så pratar jag ganska sparsamt men följer med på frekvensen.

EFTER DEN LÅNGA flygningen i 25 kt motvind och kraftig termik var det bara att tanka mogas från flygplatspumpen och förtöja flygplanet, därefter belöningen, en kall öl på flygplatsrestaurangen och invänta Josefs landning i den 30 gradiga värmen. En gemensam promenad företogs ned till byn som ligger vid floden Mosel. I byns början ligger det ett bra relativt billigt hotell vars namn börjar med Nora...

Lite senare middag och intressanta studier av hur högt vattenståndet har varit i Mosel. Häftiga årtalsmärkningar högt upp på en husvägg visar översvämningsnivåerna långt tillbaka i tiden.

Torsdag, ny färdplan till S:t YAN (LFLN) och efter som vi tankade dagen före kom vi iväg 30 min före Josef men landade 15 min efter Glasairen som ju har 100 hp mera i motorstyrka. Samma eländiga motvind på 20 kt.

Trafikledningen talade en perfekt engelska och inflygningsvägen var väl beskriven och flygplatsen hade tre parallella banor två asfalt och en gräsbana. Efter landning skifte till taxifrekvens lika perfekt engelska orsaken visade sig var att S:t YAN är en utbildningsflygplats för flygvapnet och numera går allt på engelska.

EFTER LANDNING OCH registrering, tältuppsättning vid flygplanen blev det en promenad in till den närlägnade staden, endast en km bort.

Under de olika fly-in dagarna utfördes en rad olika flyguppvisningar med militära flygplan från Rafale (tvåmotorig med ebk) och många äldre mysiga klenoder.

Uppvisningarna var samlade i två block på eftermiddagen och var mycket uppskattade. Merparten av flygplaner var tvåsitsiga med ca 100 hp, många nya byggen av MCR. Antalet flygplan var ca 500 men var kväll åkte ca 150 – men var förmiddag landade ca 200 nya flygplan.

Briefing med metinfo fungerade utmärkt och på söndag förmiddag lämnade vi en färdplan till Bremgarten (EDTG) och åkte på 15 kt motvind medan Josef och Magdalena fick 20 kt medvind ned till Beziers vid Medelhavet för bad och sol.

Efter tankning flög vi till Würzburg (EDFW) som har en 640 m lång asfaltsbana belägen på en höjd med fria inflygningar. Mysig stad som det rinner en flod igenom. Måndag förmiddag flygning rakt sträck på kartan till Peenemünde (EDCP) som har en 2400 m lång bana (en f.d.

ryske jaktflygbas). Vi hyrde cyklar för 4,5 € och cyklade bort till V2 museet beläget i det nedlagda kolkraftverket ca: 10 min bort, det tar några timmar att gå igenom och se de två filmföreläsningarna som tar 28 min vardera.

Det var här rymdåldern startade. En nyhet är att en startplats för V2 är under renoivering så om några år är det mera att se. Missa inte

Peenemünde och Anklam (EDCA) 10 min flygtid söderut där Liljental's fina lärarika museum är beläget.

När vi var på väg att lämna museet sent på eftermiddagen så ringde vi in vår färdplan till FPC Arlanda. Start Peenemünde, landning Tommelilla, enklast så.

Vid flygningen längs Rügens östkust mellan Ostseebad Binz och Sassnitz såg vi Hitlers 3 km långa semesterhotell som inte blev helt färdigställt och ligger längs sandstranden.

Flygningen över var Östersjön behaglig, ingen termik och motvind. Efter övernattnings hos EAA bekanta hemflygning till Stockholm tisdag. Det blev en trevlig solig resa på åtta dagar. ■

STAFFAN EKSTRÖM



Veteranbilar var utställda på flygplatsen, några modeller ser man inte i Sverige numera, kul nostalgitripp.



En nykonstruktion, JPM 03, flygplansindivid nr 11. JPM står för konstruktören Jean Pierre Marie. Jabirumotorn på 85 hp är den flygmotor med lägsta vikten, tomvikten är 260 kg, maxvikt 450kg, vilket ger en lastförmåga på 190 kg. Stallfart 60 km/h, maxfart 250 km/h. Bensinförbrukning 15 l/h och då flyger den med 95–100 kt. Trenden är tydlig i Frankrike med lätta snygga tvåsitsiga flygplan med låg bensinförbrukning (15–18 l/h).



En Gaz'aille 2 med PSA 1,4 liters bil-dieselmotor. 53 hp vid 5000 rpm, reduktionsväxel på 1.875, 7 l/h och 200 km/h, aktionstid 9 timmar, Tom-/max-vikt är 280/470 kg.



Verhees Delta konstruerad och byggd av Bart Verhees. Det har en Subaru-motor på 50 hp och flyger i 120 kt. Det finns i ett exemplar.



Formel 1 racer av egen konstruktion.



Rutten vi flög.



I Jodellens hemland går det att finna alla behövliga delar.



FÖRENINGSNYTT

Nytt flygutprovningstillstånd

NAMN	FLYGPLAN	DATUM
Joakim West, Stockholm	Bücker Bü 181 B-1 25084-93. SE-BMN	2010-08-18

Nya medlemmar i EAA

NAMN	ADRESS	TELEFON
Kallax Flygklubb	c/o Jan Viklund, Stormgatan 291, 976 34 Luleå	
Carl Bergqvist	Logementsgatan 20, 976 31 Luleå	073-535 25 52
Jyrki Laine	PL4647, 760 42 Björk	070-522 32 23
Anders Göhlin	Palatsvägen 11, 746 96 Skokloster	073-925 02 00
Mark-Anton Winter	Bockerorder Weg 39, 38542 Leiferde, Tyskland	
Olaf Kruth	Glockwiesen 12, 38550 Isenbuttel, Tyskland	
Sven-Åke Svensson	Eriksbergagatan 5, 441 43 Alingsås	070-826 01 39
Sune Johansson	Värendsgatan 33, 352 35 Växjö	070-848 38 23
Ingemar Bengtsson	Gimmerstavägen 18 A, 135 60 Tyresö	08-770 38 16
Paul Einar Tresjö	Furutorpet, 725 97 Västerås	021-211 54
Patrik Kjellén	Ödbyholmsvägen 3, 388 50 Påryd	0480-915 80
Magnus Nordqvist	Stortorp 527, 705 95 Örebro	0192-372 73
Daniel Axelsson	Klockaregårdsgatan 42, 341 35 Ljungby	072-233 55 42
Erik Björkman	Lindersgården, Linders Väg 12, 245 91 Staffanstorps	046-25 40 06

Säljes:

STINSON 108

Jag säljer nu min Stinson 108 av första varianten med tillverknings år 1946 och tillverknings nr: 543. Hon är alltså inte en -1, -2 osv utan endast 108. En av de tidigaste kvarvarande Stinson 108:an över huvud taget i världen. Hon är helt nedplockad med påbörjad renovering som nu är vilande då jag saknar godkänd renoveringslokal efter Barkis nedläggning. Motor Lycoming O-435-1 TCO 5 h. Aeromatic 220 helt automatiskt omställbar propeller TCO oh med o:ad HUB och nya blad (värde 50 000 kr). Mycket nya delar medföljer inköpta i USA för ca 95 000:-. Priset för allt är 140 000 kr. Hon finns idag i Nynäshamn 5 mil söder om Stockholm. Intresserad av henne maila eller ring! Mikael Svensson, 073-6615736, beagle_pilot@yahoo.se



Säljes:

Lycoming AEIO-320-E2B

953 tim., med inverterat oljesystem ,starter MZ4204, alternator ALY 84201 S, vac.pump, bränslepump, motor instrument och magneter. Prop: Sensenich 74DM6S8-0-58. Eldsläckare 2-10 Halon1211. Batteri 12v. För invert.flygning. VHF radio Bendix/King KY97ATSO. Transponder Narco AT150. Encoder AK-350. Höjdmätare. Fartmätare. T&B 52-12. ELT Merl 79007-P. G-mätare AN5745. Horisontgyro C661055-0103. bjorn.recen@telia.com. Tel. 0121-15568

Säljes:

JODEL D-119, 1975

Totalrenoverad 1998-2005. TTSN: 287 tim, efter renovering ca 150 tim. Danskyggt, hög tillsatsvikt, extratank i bakkropp. Radio Micro-air, XPDR Narco mod C, PLB. Nybesiktigad i mars 2010 utan anm. Luftvärdighet går ut 31/10 2010. Motor: O-200, nollställd 2005 därefter ca 150 tim. 2 nya cylindrar, nya magneter Slick 2006. Nytt startmotordrev. Prop: Bo Samuelsson exp TTSN 200 tim. Stationerat i Hässleholm ESFA, alltid i hangar. Flygplanet som nytt, måste ses! Säljes pga annat flygplansköp. Pris: 165 000 SEK. Kontakta: Ronny Schyttberg, Mårten Englund, 0705 771716, 044-44207, schyttis@yahoo.com, 0706 486324



Säljes:

Piper PA28-180C

Nu säljer jag min ögonsten Piper PA28-180C, SE-FAD. Planet 8,518 timmar. Motorn 1880 timmar. Luftvärdig till juni 2011, Pris: 170.000 kr. mejl: lars.wallin@pulsen.se. tel: 08-55333306



SKRUVS KEMITEKNIK AB

Proffs på färgborttagning!

Köp RAPID+ Färgborttagare
-direkt från tillverkaren
-inga mellanhänder

0470-77 45 40

www.skruvskemiteknik.se

Industribyn, 360 43 ÅRYD





Medlemmar sökes:

Uppsala aerobatika sällskap - bli delägare i Chipmunk

De Havilland Chipmunk WP 867 alias SE-FNP
Ett strålande tillfälle yppar sig för den som vill flyga och vara delaktig i skötseln av ett veteranflygplan stationerat på Uppsala/Sundbro då två andelsägare avslutat sitt motorflygande. F.n. är ägarskapet fördelat på 4 andelar och marknaden värderar motsvarande flygplan 45-55000 EURO men priset på en andel avser vi anpassa till den lokala marknaden. Vi har under de senaste åren haft ett årligt flygtidsuttag på c:a 35 timmar till en fast kostnad av c:a 28000 SEK och en drivmedelskostnad uppgående till 750 SEK/tim. Sedan vår helrenovering som bla innebar nydukning och motorbyte har vi flugit c:a 400 timmar varför det återstår drygt 1500 timmar på motorn. I övrigt är också Chippen i mycket bra skick och vi är heller inte främmande för att utöka antalet medlemsandelar om detta skulle göra ett medlemskap/delägarskap mera tilltalande. Det viktiga är ju att få en homogen grupp som kan, flyga, sköta flygplan och trivas tillsammans. Känner Du för detta och har lust att njuta av att få flyga ett »riktigt« flygplan



som också tillåter normal avancerad flygning så tveka inte att ta en kontakt med någon av oss i Uppsala Aerobatika Sällskap.

Vi är Torsten »Totte« Pettersson. Träffas dagligen i UFK klubbstuga eller på 018 334 139; Lasse Eriksson 0485 37206; Curt Olsson 0707873807 eller Stefan Carlsson 017431034.

För Uppsala Aerobatika Sällskapet
Lars Eriksson/erk56@telia.com



Säljes:

Brügger MB-2 Colibri säljes

Byggd 1976, total tid 1143 h. Motor VW 1834, 1143 H TT och 264 H TSOH. Bränsleförbrukning 12 liter/h och bränsle för 5 timmar kan medföras. 85 kt marschfart. Transponder King KT76A mode C, AK-350 höjdenkoder, McMurdo PLB, ICOM radio. Välskött och snygg, står i varmhangar. Luftvärdigt till och med 2011-05-31. Filmsnuttar finns här:

www.youtube.com/watch?v=dkm9WNTBKBQ

www.youtube.com/watch?v=535gJclPC-w

Baserad i Linköping (ESSL). Pris: 85 000 kr

Kontakta Anders Persson 070-588 31 16, anspe@live.se

Försäkringsexperten som förstår dig

Överblick och säkerhet kommer inte automatiskt – det krävs erfarenhet. QBE har funnits i 120 år och är nu ett av världens 25 största försäkringsbolag med verksamhet i 45 länder. – detta är våra kunders garanti för säkra produkter.

Som specialister på alla former av flygförsäkring kan vi tillsammans med dig finna en attraktiv lösning för dina speciella försäkringsbehov.

Kontakta QBE - din starka partner!



Stig Aggevall (Agent for QBENAI)

Telefon: +46 85 97 99 901

Telefax: +46 85 97 99 960

Mobil: +46 70 64 50 252

E-mail: stig.aggevall@universallife.se

Universal Life AB är registrerat försäljningsställe för QBENAI i Sverige.

www.qbenai.com

QBE Nordic Aviation Insurance A/S • Tel: +45 33 45 03 00 • E-mail: info@dk.qbe.com



Susette Reuss, Underwriter

AVSÄNDARE:

EAA Sverige
Hägerstalund
164 74 Kista



KORT FINAL



Figgen fyllde 40!

FREDAG 27 AUGUSTI 2010 kl 15:26, drog Ove Dahlén, före detta provflygare vid Malmö Flygindustri, på gasen i »Figgen« och lyfte – exakt 40 år på minuten! – efter sin första start med maskinen. Av förklarliga skäl kunde vi inte använda Bulltofta så starten skedde på Eslövs flygfält, vilket även är hemmabas för SE-FIG. Landningen gjordes klockan 16:06, även det på minuten rätt tid.

Det blev en sväng in över MFI:s gamla lokaler på Bulltofta och en del branta manövrar.

Flygningen avslutades med kaffe och tårter, den senare med texten »Figgen 40 år«.

SE-FIG är en MFI-9C, den enda byggda. För att fungera bättre för bl a segelflygbogsering, utvecklades B-modellen med större motor (Rolls Royce O-240), en meter ökad spännvidd och förstärkt nosställ. Som bogsermaskin kom »Figgen« att bli mycket uppskattad i Malmö Segelflygklubb, dit hon levererades. Sedermera blev beteckningen MFI-9B-130, för att slippa separat typdokumentation.

Kanske ett ovanligt jubileum, men att få förmånen att åka en stund med Ove och få uppleva »historiens vingslag« förgyllde fredagen.

TEXT OCH FOTO: MARTIN FORSBERG

