



BYGGPROJEKT

Anpassa en vanlig domkraft för att passa till ditt flygplan.



DYNAEROBYGGARNA

Vi åker till Huddinge och besöker fyra män som hittills jobbat två år på sin gemensamma maskin.



EUROPA RUNT

Över 3300 nm och 32 timmar i luften. Rapport från tre veckors flygande semester med två Europaplan.

EAA-NYTT

#1
2011

MEDLEMSTIDNING FÖR EAA SVERIGE • #1/2011 • ÅRGÅNG 44



KORT FINAL: Minimum Viking har landat i Norge.

SÅ LIGGER VI TILL: Pågående byggen och renoveringar – hela listan!

GÖR DET SJÄLV: Bygg ett frigolitus i hangaren och håll värmen uppe.

FÖRENINGSNYTT: Kallelse till årsmötet, motioner och verksamhetsberättelser





Flygkalendern

12 MARS: EAA Sveriges årsmöte. Plats meddelas senare.

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

13–16 APRIL: AERO Friedrichshafen, www.aero-expo.com.

3–5 JUNI: EAA Sveriges huvud-fly-in på Eslövs flygplats. Mer info i kommande nummer av EAA-Nytt och på hemsidan.

17–19 JUNI: Aeroexpo UK Sywell Aerodrome, www.expo.aero/uk

15–17 JULI: Jämi International Fly In & Airshow på Jämi Järvi flygplats (EFJM), www.jamiflyin.com

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

12–14 AUGUSTI: Kräftstjartsvängen i Siljansnäs, www.siljansnasfk.com.

26–28 AUGUSTI: Tannkosh Flyin, Tyskland, www.tannkosh.de

14–18 SEPTEMBER: Reno Air Races, www.airrace.org.

Om du vet något evenemang som borde finnas med här, maila eea-nytt@eea.se!

INNEHÅLL

8

Europa runt med två Europaplan

Stefan Ingemarsson berättar angenäma minnen från tre sommarveckor.

4

Inför årsmötet

Miss inte årsmötet den 12 mars i EAA:s kanslilokal på f.d. Barkarby flygfält! Dessutom: Motioner, motioner och några motioner till. Samt några verksamhetsberättelser, för att lätta upp det hela.



21

Schnitzeljakt

Häng med Kjell och Johnny i deras sökande efter den perfekta flygplatslunchen.

Redaktörerna har ordet

DÅ BÖRJAR VI på nytt år, redaktörernas andra år. Vad vi har konstaterat är att det går åt en del tid för att samla ihop och skaffa material till tidningen. När vi börjar tänka på nästa nummer kanske vi har några annonser till Hangaren och undrar hur skall det här bli? Men sen kommer det ett och annat från några medlemmar som räddar situationen. Då blir man glad. Den här gången handlar det om mat, schnitzel på flygplatser och en fantastisk resa till värmen vid Medelhavet. Och varmt vill vi också ha när vi mekar i hangaren på vintern, det kan ni läsa om hur det ordnas. Vi var på besök hos en grupp som bygger en DynAero maskin med stor entusiasm, kanske inte i luften kommande sommar, men nästa... Sen fortsätter vi med tips för att underlätta underhållet, bygg domkrafter, kanske kan dom anpassas till andra typer än redaktörernas RV's?

Så när ni läst, skriv om era flygplan, flygningar, verktyg, erfarenheter, paneler, motorer, propellrar, byggen, modifieringar, fjällflygningar, navigering, incidenter, höga höjder, syrgas och allt annat som ni kan tänka er att andra i EAA är intresserade av. Tjattigt att alltid läsa om att det skall skrivas? Vem skall annars skriva i medlemstidningen? Det kommer att bli uppskattat av alla. Ha en bra vår och nästa nummer är numret inför Fly-in'et som blir i Eslöv.

Lennart & Kjell-Ove



20

Så bygger du ett "frigolithus"

Mats Jansson tipsar om hur ett hemmagjort "frigolithus" i hangaren skapar en behagligare arbetsmiljö under vintern.

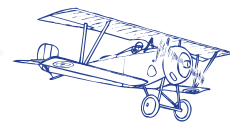
Dessutom: SID 14: Så bygger du en egen flygplandomkraft
SID 15: Teorikurs inför genomförandet av flygutprovningen
SID 22: Pågående byggen och renoveringar – hela listan!
SID 28: Kort final: Minimum Viking har landat i Norge



Omslag: Cassutt III, SE-XCL på Bromma i februari 1976. Efter ett haveri i Holland i slutet av 70-talet är denna Cassutt numera under återuppbyggnad av Staffan Ekström; Robert Wallin och Stefan Sandberg. Från början byggdes SE-XCL av Olle Åhnstrand och Börje Strömberg. Flygplanet måste anses som en sann svensk EAA-klassiker. FOTO: PETER LIANDER

2011

Följande stopp-datum gäller för material under 2011.
2011-2: 25 apr
2011-3: 20 jun
2011-4: 29 aug
2011-5: 14 nov



EEA-NYTT

NR 1/2011 | ÄRGÅNG 44

Medlemsorgan för EAA Sverige och EAA Chapter 222 Sverige

Redaktörer: Kjell-Ove Gisselson och Lennart Öborn. Grafisk form: Urban Gyllström. Ansvarig utgivare: Ordförande 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.

EEA 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.

Föreningsservice

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

EEA 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

EEA: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.
Medlemsskap erhålls genom att inbetala medlemsavgiften till postgiro 813469-4.

Det har varit lite turbulent för EAA den senaste tiden, kanslifrågan, byte av teknisk chef (TC) etc. Jag tror dock att stabiliteten på nytt börjar infinna sig. Vi har några bra TC-kandidater så TC-frågan borde snart vara löst. I mellantiden ställer vår kvalitetsrevisor Greger Ahlbeck upp som TC. Jag räknar med att när detta läses ska rekryteringen vara klar. Var vi slutligen hamnar med kansliet är inte klart ännu, men vi har ett antal alternativ som vi tittar på. Har vi möjlighet att hålla oss kvar på Barkarby ett tag till underlättar det.

När det diskuterats på om kansliplacementer och TC, har man ibland återknutit till EAA:s anda och hur det hela började. Detta ska vi absolut hålla i minnet men vi får inte glömma att tiderna är annorlunda nu. Vi har inte samma byggare nu som då, vi har inte samma "Luftis" som då. På den tiden hade vi ett "Luftis" som var svenskt. Även om detta fortfarande gäller så kommer storebror EASA att inverka en hel del. Då en TC rekryterades på den gamla goda tiden kom han ur våra egna led. Även idag ska han naturligtvis vara representant för våra intressen men också utöva myndighetsrollen och kunna prata samma språk som sina kollegor på Transportstyrelsen. Därför rekryteras han ur samma led som Transportstyrelsen rekryterar sina medarbetare. Kandidaterna för tjänsten har relativt begränsad erfarenhet från mindre luftfartyg, så det ligger helt på oss själva med inskolning. Men om det är någonting vi verkligen kan så är det "experimental" och lätta luftfartyg.

I BÖRJAN AV december var jag och Greger i Norrköping för att träffa Transportstyrelsen. Vi uppfattade dom som mycket trevliga och positivt inställda till oss, men klart är att spelplanen har ändrats både för dem och oss. Vi har idag högre krav på oss att strikt följa alla bestämmelser än tidigare. Det har inte varit någon katastrof tidigare, men både vi och myndigheten har väl tagit lite lätt på en del saker. För de flesta som har experimentklassade luftfartyg innebär inte detta någon praktisk skillnad, då flygplanen är i gott skick. Dock kommer besiktningarna att vara striktare vad gäller uppföljning av komponenter med kalendergångtid och dokumentation. Underhållsprogram kommer också i större utsträckning att granskas. Att detta sköts är en förutsättning för att vi ska kunna fortsätta vår verksamhet.

ETT ANNAT OMRÅDE vi måste utveckla vidare är kursverksamheten. Vi får en allt större andel flygplanägare som inte byggt själva utan har köpt experimentklassat flygplan. Problemet man får är att många nya flygplansägare

”Vi har idag högre krav på oss att strikt följa alla bestämmelser än tidigare.

inte har någon längre erfarenhet att "skruva" själv och att sköta dokumentation på ett acceptabelt sätt. Det förekommer att man installerar ny utrustning eller byter komponenter utan att begära tillstånd hos EAA. Dokumentationen av utförda ändringar är ibland undermålig. För de flygplanägare med begränsad "skruvarerfarenhet" är de kurser vi har idag för komprimerade. Vi arbetar med problemet, lösningen blir nog att man i framtiden kan få ett begränsat underhållstillstånd samt att kurserna blir mer omfattande.

REGIONSBILDANDET ÄR spännande och jag hoppas verkligen att det tar fart. Skåningarna ligger på framkanten. Mälardalen försöker samla styrkorna, men annars har det ännu inte hänt så mycket. För Stockholm är det nog extra akut då Barkarby gått förlorat. Hur det än utvecklar sig med kansliet kommer det nog knappast att bli den samlingspunkt det varit. Det kan tyckas vara ett Stockholmsproblem. Visst ligger det lite i det men man får inte glömma att en så stor samling byggare som vi haft i stockholmsregionen också varit en väldigt lättillgänglig bas för funktionärer.

Vi har inlett en dialog med myndigheterna kring våra veteranflygplan (de med typcertifikat eller exmilitära). En del är normalklassade, andra experimental, samt några normalklassade men i behov av istandsättning. Idag kan det vara mycket svårt att hitta en behörig verkstad som t.ex kan duka om ett flygplan. Ägaren har många gånger mer teknisk kunskap om flygplanet än vad en modern flygverkstad har. Ett annat problem är att kostnaden för en istandsättning vida överskrider värdet på det färdiga flygplanet. Om det går att experimentklassa flygplanet kan det lösa dessa två problem, men man får istället ett nytt bekymmer. Flygplanet blir kanske inte accepterat utomlands vilket naturligtvis minskar värdet betydligt. Vi försöker nu hitta en lösning på problemet där målet är att vi ska kunna göra en hel del av arbetet på ett liknande sätt som experimental men med bibehållande av normalklass. Utöver detta tittar vi även på möjligheten att omklassa från experimental till normalklass i de fall ägaren så önskar.

SVEN KINDBLOM



Kallelse nummer 2 till **Årsmöte 2011 i EAA Sverige**

Du kallas härmed till årsmöte i EAA Sverige. Årsmötet hålls i EAA:s kansli lokal på f.d. Barkarby flygfält kl. 13.00 den 12 mars 2011. Motioner skall vara inkomna senast 10 februari 2011 för att tas upp på årsmötet.

Förslag till dagordning:

Mötet öppnas.

Val av ordförande och sekreterare för mötet.

Val av justeringsman som jämte mötesordföranden justerar årsmötets protokoll.

Val av rösträknare.

Godkännande av fullmakter och fastställande av röstlängd.

Fråga om kallelse till årsmötet skett i behörig tid och ordning.

Styrelsens verksamhetsberättelse.

Resultat och balansräkning.

Revisionsberättelse.

Fråga om ansvarsfrihet för styrelsen.

Val av styrelseledamöter och styrelsesuppleanter.

Val av revisor och revisorssuppleant.

Tillsättande av valberedning.

Presentation av budget för 2011 och fastställande av årsavgift.

Föredragning av inkomna motioner och styrelsens propositioner.

Verksamhetsledarens redogörelse för den tekniska verksamheten.

Övriga frågor.

Mötet avslutas.

Direkt efter EAA Sveriges årsmöte håller EAA Chapter 222 sitt årsmöte.

Dagordningen är densamma i tillämpliga delar.

Därefter kommer Lars Hjelmberg att informera om utvecklingen inom flygblänsle.

Välkommen!



12

Linköping 2010-11-04

ANKOM

2010-11-04

Till
EAA-Sverige
Hägerstalund
164 74 Kista

Motion Rörande avgifter till EAA Sverige.

Önskar att styrelsen och medlemsmöte tar beslut i ärendet.

Medlemsavgiften är idag 350 kr. För detta får alla en tidning och medlemsservice i föreningen EAA Sverige.

Fördelningen av medlemmar är delad i två grupper: Tidningsmedlemmar och aktiva medlemmar/byggare/flygare. Tidningsmedlem är medlem som inte är aktiv byggare eller är inte ägare av ett experimentklassat flygplan.

Mitt förslag är att alla aktiva medlemmar betalar 100-200 kr/ år utöver medlemsavgiften. För detta skulle alla få samtliga EAA-tjänster utan extra kostnad.

Idag skall kanslipersonal fakturera, bevaka, påminna och registrera betalning av alla dessa avgifter. Flera avgifter är dessutom utan motprestation från EAA, bara en pappershantering:

Korrosionskontroll
Motor/propellerarbeten
Flygutprovningspaket
Bygghandbok

Större modifiering
Underhållstillstånd
Flyghandbok

Antalet aktiva är ca. 800, dessa skulle då tillföra EAA-kassan ca. 80 000-160 000 kr. Vad skulle vi vinna på detta?

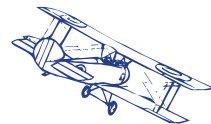
- Förenklade rutiner på kansliet.
- Medlemmarna skulle få en smidigare service.
- En större goodwill för EAA.
- Utskick som tidigare avgiftsbelagts t.ex. revision av bygghandbok skulle bli "gratis"
- Väljer man den högre avgiften skulle ersättning kunna utbetalas till tekniskgranskare. Solidarisk kostnad.

EAA Sverige bör även tänka ut en strategi som bevakar TS avgifter och vår budget. Höjer TS avgifterna kommer dom aldrig att sänkas. Vi skulle kunna reglera detta med egna avgifter och även med delar av vårt kapital. Målsättningen är att avtrubba TS möjligheter till omotiverade avgifter. Det skulle kunna bli så att dom tvingas sänka sina avgifter om vår budget genererar vinst hos TS. Ett aktivt och aggressivt budgetarbete.

För att genomföra detta gäller att EAA informerar medlemmarna om innehållet i varje kostnad. Detta på ett tydligt sätt.

Med vänlig hälsning

Paul Pinato



Linköping 2010-09-15

ANKOM

2010-09-15

Till
EAA-Sverige
Hägerstalund
164 74 Kista

Motion

Önskar att styrelsen och medlemsmöte tar beslut i ärendet.

Sedan två år är jag teknisk chef i EAA. När jag började hade jag en vision att EAA var en framtidsorganisation där tekniska lösningar inom flyget var en stark drivande faktor. Några få har lyckats men annars är det mycket tyst. Jag har träffat ett flertal seriösa medlemmar med innovationskraft men det kommer inte vidare.

Orsakerna har generellt varit två:

- Man har saknat stöd och intresse från EAA centralt. Det är för dyrt eller för krångligt har varit svaren.
- Finansiering har varit den andra frågan.

Jag föreslår till EAA Sverige att man inrättar ett stipendium.

Anders Ljungbergs (Andy) Stipendium för utveckling av flygteknik inom amatörbyggnad.

Stipendiet skulle vara ett stöd och erkännande från EAA Sverige vilket skulle stimulera och få tillbaka "The Spirit" inom föreningen.

Att använda Anders "Andy" Ljungbergs namn i detta sammanhang skulle hedra Andy för det arbete och entusiasm han lagt ner i rörelsen. Utan hans insatser tror jag inte EAA Sverige skulle ha kommit så långt.

EAA Sverige har de ekonomiska förutsättningarna för att ge ett ekonomiskt stöd. Det skulle även vara ett utmärkt sätt att återföra delar av EAA Sveriges kapital till medlemmarna.

Min tanke är att det väljs en kommitté som granskar de projekt som ansöker om stipendium och lägger fram förslag till styrelsen.

Stipendiet storlek bör vara så att det ger stora möjligheter till lyckat resultat. Om beloppen är större bör EAA ha delrättigheter i den teknik eller underlag som tagits fram. T.ex. Yard motorn.

Med vänlig hälsning
Paul Pinato



Motion till årsmöte

Bakgrund

JAG HAR TIDIGARE motionerat om följande:

»Jag föreslår att årsmötet uppdrar åt styrelsen att utarbeta en ordning med arbetsgrupper som förslagsvis får sitt uppdrag och mandat från styrelsen och rapporterar till denna.«

Denna motion avslogs av årsmötet 2009 i enlighet med yttrande av dåvarande styrelsen.

Jag vill dock nu lämna en ny motion i samma anda men i ett konkret ämne.

Motionen

JAG FÖRESLÅR ATT en stående kommitté tillsätts för bevakning och agerande i föreskriftsfrågor. Detta kommitté föreslås vara direkt underställd EAA-s styrelseordförande och rapportera till denne.

Kommittén föreslås få ansvaret för beredning och utarbetandet av yttrande över remisser från myndigheter som Transportstyrelsen, EU-parlamentet, EASA, Eurocontrol, m.fl. samt vara obligatorisk deltagare vid diskus-

sioner och förhandlingar som förs av EAA-S med myndigheter om regler, regelförändringar och avtal som rör EAA-S verksamhet.

JAG FÖRESLÅR VIDARE att kommittén får ansvaret för EAA-S kontakter med den europeiska samarbetsorganisationen EFLEVA i motsvarande frågor.

Motivering

BAKGRUNDEN ÄR ATT det i det nya europeiska perspektivet är svårt för enskilda att sätta sig in i remisser från EU-parlamentet, EASA och Eurocontrol. Dessa är ofta mångordiga, krångliga i upplägget och på en inte alltid så lättbegriplig engelska. Ändock kommer dessa regler att ha långtgående konsekvenser för vår verksamhet både på lång och kort sikt.

Remisser från Transportstyrelsen är dock lättare att ta till sig språkmässigt. Men i detta ligger en fälla. I många fall ger de kommande gemensamma europeiska reglerna utrymme för Transportstyrelsen att anta eller avstå från en viss regel. Detta gäller särskilt så kallade Annex II luftfartyg, d.v.s bl.a. amatörbyggen, veteranflygplan och UL. Här gäller det därför att ha denna

bakgrund klar för sig vare sig vid såväl remissvar som vid en eventuell förhandling.

JAG HAR OCKSÅ förstått av arbetsutkast från Transportstyrelsen att medarbetare där umgås med tanken på operativa restriktioner i BCL-M 5.2 med motiveringen att dessa restriktioner finns i vissa andra europeiska länder. Jag anser bl. a. därför att inga diskussioner regelfrågor ska föras med Transportstyrelsen av andra från EAA-S sida än sådana som är insatta i hur de andra länderna har det, i luftfartslag och förordning, EU- och EASA regelverk, etc.

SOM ÄR UNDERFÖRSTÅTT av ovanstående anser jag att kommittén ska bemannas med i första hand i dessa frågor erfarna personer men för att trygga återväxten och behålla vårt nuvarande stora inflytande i EFLEVA och på EASA:s föreskrifter, även med yngre intresserade personer. De positioner som just nu hålls av Ingmar Hedblom och mig går på intet sätt i »arv« till andra svenskar med automatik utan måste förvärvas genom kunskap och erfarenhet i tävlan med andra länders organisationer.

KJELL FRANZÉN

Förslag till stadageändringar för beslut på årsmötet

MÖJLIGHET ATT "POSTRÖSTA". Ändring av 2 § Mom. 5

Varje enskild medlem, klubb förening eller företag äger rösträtt med en röst så länge plikterna mot EAA Sverige fullgörs. Röstning vid årsmöte och andra av styrelsen utlysta medlemsmöten får ske med *undertecknat brev* eller, fullmakt varvid varje ombud fårföreträda högst 4 fullmaktsröster. Fullmakterna skall presenteras och godkännas av mötesordföranden innan röstning.

EAA SÄTE SKALL vara i Sverige. Ändring av 3 § Mom. 1

EAA Sverige skall vara rikstäckande och har sitt säte i Sverige.

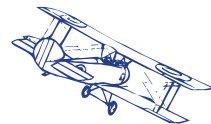
PUBLICERING AV MOTIONER. Tillägg till 8 § Mom. 2

Inkomna motioner skall publiceras i medlemsblad eller hemsida minst 14 dagar före mötesdag.

EXTRA FÖRENINGSMÖTE. ÄNDRING av 9 § Mom. 1

7 dagar ändras till 14 dagar

ÄNDRING AV STADGAR. Ändring av 11 § Mom 1
Genom publicering i medlemsblad eller hemsida ska detta anses uppfyllt.



Ljungsbro 2011-02-06

Till EAA-Sverige

Motion att behandlas inför årsmötet 2011.

EAA- Sverige har idag ett kapital på över sex miljoner kronor. Detta är pengar som delvis sparats av de bidrag som luftfartsmyndigheten genom åren givit EAA för att bedriva flygsäkerhetsarbete och utbildning.

Mycket lite av detta har skett. Pengarna har förvaltats av EAA och nu vuxit till astronomiska sex miljoner.

Under min korta period som TC har jag ett flertal gånger hört diskussioner om hur dessa pengar skulle användas.

Senast försökte ordförande i Barkarby flygklubb genom en motion att dessa pengar skulle, via en EAA investering, främja ett flygfält i Stockholm.

Jag finner det orimligt att föreningen skall ha denna summa på olika bankkonton till ingen nytta.

Kapitalet är dessutom med dagens EAA struktur ganska oskyddat då man genom ett styrelse beslut kan besluta om hur kapitalet eller delar där av skulle kunna användas.

Motionen är i tre alternativ:

Alternativ 1.

Kapitalet skall skyddas i en stiftelse där stadgarna gör det omöjligt att kapitalet används till annat än:

Flygsäkerhetsarbete.

Utbildning.

Investering i ny teknik som kommer alla EAA:re till gagn.

I ändamål som gagnar EAA på ett riksplan.

Stadgarna skall godkännas genom medlemsmöten i hela Sverige.

Alternativ 2

Merparten betalas ut till medlemmarna eller till regionala EAA föreningar som ett engångsbelopp.

Alternativ 3

Om ovanstående alternativ inte passar skall styrelsen under 2011 till medlemmarna redovisa en aktionsplan på hur kapitalet i någon form kommer medlemmarna till nytta.

Detta innefattar inte ett flygfält eller ett kansli som endast ett fåtal har nytta av.

Paul Pinato (353)
Kohagsvägen 41
590 72 Ljungsbro



Ljungsbro 2011-02-06

Till EAA Sverige

Beslut om medlemsmöte.

Under många år har den enda mötesform som förekommit inom föreningen har varit årsmötet.

Man har haft regionala möten under olika flyin men dessa har inte varit beslutande eller protokollförda. Dessa möten har även visat att det är ett felaktigt sätt att ha möten på då intresset är själva flyinnet och den gemenskap man kommit för.

I det hela så har mötet på Barkarby varit det enda organiserade mötet. Mötesformen för ett årsmöte är ett möte där man uppfyller stagarna och beslutar större frågeställningar.

Fram till idag har detta möte hållits på Barkarby. Deltagandet har varit mestadels medlemmar från Stockholm. Alla har givetvis haft möjlighet att närvara men i praktiken så har det blivit att få har tagit sig till Stockholm p.g.a. avstånden och ett svagt intresse för föreningsverksamheten.

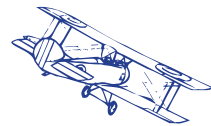
Föreningen är idag så stor att fler måste komma till tals så att styrelsens arbete sker på ett riksplan.

Motion.

Ett medlemsmöte skall hållas tidigt på hösten där medlemmarna och styrelsen beslutar om den arbetsplan som skall ske i föreningen, vilka frågor som styrelsen skall arbeta med och sedan redovisa t.ex. till årsmötet för beslut.

Detta medlemsmöte skall ske regionalt (olika platser varje år) så att så många medlemmar som möjligt kommer till tals och därmed skapar en demokratisk ordning och ett riksintresse för det som sker inom föreningen.

Paul Pinato
Kohagsvägen 41
590 72 Ljungsbro



Flygsäkerhetår 2010

- EAA:s H50p arbete

EAA:S FLYGSÄKERHETSARBETE pågår kontinuerligt och följes upp vid varje kvalitetsrådsmöte i detalj men kunskaperna och resultaten sprider vi bäst via EAA-Nytt som kommer ut fem gånger per år. Endast via tidningen, som alla medlemmarna får, kan EAA nå ut till våra piloter som utför en hel del onödiga pilotfel årligen. Därför måste vi bli bättre, här följer tre bra orsaker.

- Flygolyckorna måste minska, det har Sveriges regering bestämt.
- EAA får behålla sitt förtroende och sin frihet om vi har en låg haverifrekvens. Transportstyrelsens flygavdelning behöver därför inte lägga ner alltför stort arbete på vår verksamhet.
- Vi slipper den negativa PR som det innebär när ett "hembygge" havererar och vi får behålla vår låga försäkringspremie på EAA-försäkringen.

FLYGUTPROVNING BEHANDLAS separat. EAA anordnar vid behov en teorikurs inför genomförandet av flygutprovningen. Kursen ger råd inför första flygning med ett nytt luftfartyg och uppdelning av de nödvändiga proven. Flygutprovningens råd ges på t ex hur Airspeed Calibration ska utföras, hur ska jag utföra stabilitetsprov, stall, ev. spinn, fladderprov och hur jag trimmar planet.

Innan den praktiska flygutprovningen kommer igång måste piloten genomföra nödträningsövningar på en snarlik typ. Nödtränningen ska dokumenteras och godkännas, därefter kan pilotens namn föras in på flygutprovningstillståndet. Endast namngivna per-

soner på flygutprovningstillståndet får vara med i flygplanet under flygning.

UNDER DE SENASTE tio åren har det hänt tio stycken haverier-skador under flygutprovning vilket ger en skadefrekvens på en styck/år. I genomsnitt har EAA 80 stycken luftfartyg som ligger under flygutprovning på årsbasis. Efter att EAA införde nödträningsövningarna så minskade skadorna markant och är nu lägre än vad vi har på våra färdigutprovade normalt luftvärddiga 300 stycken luftfartyg. Detta faktum är klart genant för de redan färdigutprovade, vi måste bättra oss – vi har alldeles för många onödiga pilotfel!

Sammanfattningen av 2010 nedan talar sitt tydliga språk läs och begrunda.

AV ÅRETS ALLA 11 stycken haverier/skador/tillbud som inträffat i Sverige är 9,5 stycken beroende på pilotfel och 1,5 var tekniskt relaterat. Utöver det som måste rapporteras inträffade tre händelser; två stycken helt tillplattade flygplan då hangarer rasat p.g.a. snötyngd och en förlorad i brand. Men de tre fallen berodde på att ägarna av planen varit oförsiktiga (t ex ej brytt sig om att skotta hangartaket).

6,5 STYCKEN AV pilotfelen kunde ha undvikits med bättre daglig tillsyn, bättre förberedelse före flygning - och när motorn startats – kontroll av alla instrument, strömbrytare och reglage, d v s allt som ska vara klart innan taxning.

Resterande tre pilotfel hände vid landning; två hade olika alfavinkelfel (landningsattityd) och en gjorde en ofrivillig groundloop.

De tekniska felen då? Det momentana motorstoppet på tvåtaktaren Rotax 582 är olöst medan felhandhavandet av det dåligt placerade

magringsreglaget som piloten råkade komma åt, renderar i att reglaget måste flyttas.

NU NÄR DET är nytt flygår 2011 vill jag att vi alla i EAA tänker på följande:

UTFÖR DAGLIG TILLSYN ytterst noga kolla bensinmängden med pejlsticka.

Pitotrörets skydd kan förses med rött band som knytes fast i huvbandtaget.

Luftintagskuddar kan förses med röda flaggor som sticker upp över cowlingen. Ett normalklassat flygplan med Continental O-300-motor fick stora skador med blockerade kylflödesintag. Cyklindertempen rusade i topp medan oljetrycket upphörde - en klart dålig och dyr kombination!

ALLT FÖR MÅNGA olåsta huvar och veka dörrlås hade vi 2009 och 2008, så kolla låsen noga! Är det någon risk att ofrivilligt komma åt och därmed öppna huv- eller dörr? Montera då gärna vid behov en microbrytare och en självblinkande lysdiod som indikerar när inte fullständigt låst läge råder.

2009 HADE VI problem med fyra stycken landställsfel på flygplan med infällbara ställ. Inga i år men kolla för säkerhets skull. Känslig mekanik som är rätt utsatt för smuts och dylikt.

Landningshaverier håller i sig: Tre stycken både 2009 och 2010. Tänk på att via en väl genomförd inflygning är halva landningen gjord. Väl genomförd betyder exakt flygning i banans förlängning, dvs perfekt jämn sjunkhastighet och rätt finalfart. Inget joggande med farten eller sjunkhastigheten. Eftersträva alltid sättning på samma punkt. Det krävs en skicklig pilot att reda upp en sned inflygning med för hög höjd och för hög fart. Rådet är dra på och gå om, skulle någon nere på marken kommentera omdraget säg att du ville kolla vindstruten och om det var någon turbulens på finalen.

Gott nytt fortsatt säkert flygår 2011 önskar: STAFFAN EKSTRÖM.

Nya regler ger lägre kostnader för flygplatser som inte ska godkännas

FRÅN OCH MED den 21 januari 2011 gäller nya regler för flygplatser som inte ska vara godkända av Transportstyrelsen. Hit hör framför allt flygplatser där enbart en flygklubb har sin verksamhet, men även flygplatser som enbart används av segelflyg.

Reglerna har bantats jämfört med tidigare versioner vilket kommer innebära lägre kostnader för de flygplatser som omfattas. Sam-

tidigt har reglerna förtydligats flygsäkerhetsmässigt. En viktig förändring från tidigare är att det ska finnas en utsedd person som ansvarar för att driften av flygplatsen, inklusive anläggningar och utrustning, uppfyller kraven. Namnet på denna person ska meddelas Transportstyrelsen.

Den nya författningen heter Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:123)

om utformning och drift av flygplatser som inte ska godkännas. Du hittar den på Transportstyrelsens webbplats (transportstyrelsen.se) under Regler/Regler för luftfart. Reglerna har tagits fram med hjälp av en referensgrupp med deltagare från branschorganisationerna KSAK, EAA OCH AOPA.

Använd den här länken för att komma till föreskriften: <http://bit.ly/tsfs2010-123>



Föreningens verksamhetsberättelse för 2010

ÅRSMÖTET HÖLLS DEN 14 mars 2010 i EAA:s möteslokal, Barkarby Flygplats.

Enligt val vid årsmötet har EAA Sverige haft följande styrelse under 2010.

Ordförande	Sven Kindblom
Vice ordförande	Curt Sandberg
Sekreterare	Alf Karlsson
Kassör	Hans-Olav Larsson
Ledamot 1	Erling Carlsson
Ledamot 2	Kjell-Ove Gisselsson
Ledamot 3	Olle Bergquist
Ledamot 4	Mattias Jönsson
Ledamot 5	Lennart Öborn
Suppleant	Martin Forsberg
Suppleant	Per Widing
Suppleant	Mikael Svensson

Styrelsen har under verksamhetsåret haft sex protokollförda sammanträden.

REVISOR UNDER verksamhetsåret har varit Rolf Kjellman med Lennart Olsson som suppleant.

Valberedning inför årsmötet 2011 består av Kjell-Ove Gisselsson (från styrelsen, sammanställande), Stefan Sandberg och Staffan Ekström.

Vid 2010 års utgång var medlemsantalet 1583 vilket är en liten minskning från 2009 då antalet medlemmar var 1677.

EAA-nytt har utkommit med 5 nummer.

Redaktörer har varit Lennart Öborn och Kjell-Ove Gisselsson. Produktionen av tidningen har under året flyttats från Allt om Hobby till Urban Gyllström. Tidningen har fått en omfattande ansiktslyftning vilket uppskattats av medlemmarna. Redaktörerna ska ha all heder av ett utmärkt arbete. Även 2010 producerades en väggkalmanacka med EAA-flygplan.

ÅRETS HUVUDFLY-IN avhölls för andra året i rad på Norrköping/Kungsängens flygplats den första helgen i juni, dvs 5 till 6 juni. Fly-innet som även denna gång arrangerades av Veteranflyg i Norrköping, hade lite färre antal besökare än året innan. Vädret var gynnsamt och arrangemangen fungerade bra.

Det traditionella Fly-Innet i Siljansnäs i augusti missgynnades av dåligt väder under början i helgen, varför många besökare kunde anlända först sent på lördagen.

Ett Fly in arrangerades även i Eslöv. Det var mycket lyckat med fint väder och många besökare. I samband med Fly-Innet hölls ett konstituerande medlemsmöte för region Syd. Mattias Jönsson valdes till interimordförande.

Intresse för fler regionala verksamhetsgrupper har framförts under året och vi hoppas att vi får se detta komma igång under 2011.

Barkarby har under året lagts ned som flygfält. EAA har fortfarande kvar kansliverksamheten på fältet, men framtiden är mycket oviss. Alla fastigheter skall enligt beslut vara borta

sista juni 2011. Ett intensivt arbete pågår för att hitta en plats att bygga ett nytt flygfält för allmänflyget i stockholmsregionen. Kansli- och verksamheten får troligen flytta till andra lokaler under 2011.

EAA har med Kjell Franzen fortsatt sitt arbete inom intresseorganisationerna EFLEVA, FAI/CIACA.

EAA har under året vidareutvecklat hemsidan med nya funktioner. Bland annat bokningen av kurser teskörts och snart införd. Bygghandbokens masterkopia kommer också att ligga på hemsidan. Sedan vi införde inloggning på hemsidan har ca 25% av medlemmarna registrerat sig. Avsikten är att bygga ut hemsidan så att den blir ett naturligt forum för allmän och teknisk information till medlemmarna.

EAA-FÖRSÄKRINGEN KAN se tillbaka på ett bra 2010. Omsättning och antal försäkringar ligger på ungefär samma nivå som de senaste tre åren. För 2010 betyder det 411 försäkringar totalt. Under försäkringsperioden hade vi 5 skador, men skadebeloppet blev inte så högt då det bara var ett som kostade mycket pengar. Detta i kombination med ett nytt mer fördelaktigt avtal gör att bonus för 2010 är satt till 25,6%!

Barkarby
Sven Kindblom, Ordförande

Flygchefen informerar:

Till ägare/operatörer av experimentklassade luftfartyg under flygutprovning.

PÅ EAA SVERIGES "Generella föreskrifter för flygutprovning" anges under punkt 8 att passagerare får medfölja om flyghandboken upprättats och blivit godkänd.

Detta gäller ej längre!

Under flygutprovning får besättning endast bestå av de i flygutprovningstillståndet namngivna personerna.

Med bästa flygarhälsning,
Erling Carlsson, flygchef, EAA Sverige



Ikarus Flying Center

SE-YVR

Den bästa klubbkärran enligt expertis!



Ikarus C42

Europas ledande skolmaskin
tillverkad i **r-e-k-o-r-d** **NU 1300 ex!**

Elltech
Svensk och Norsk agent

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

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

Tekniska operationella

FÖLJANDE PERSONER har under 2010 varit involverade i den tekniska operationella verksamheten hos EAA Sverige.

VERKSAMHETSLEDARE: Curt Sandberg (t.o.m. 30 september 2010) och Sven Kindblom (fr.o.m. den 1 oktober)

TEKNISK CHEF: Paul Pinato (t.o.m. 14 december 2010)

TILLFÖRORDNAD TEKNISK CHEF: Greger Ahlbeck (fr.o.m. 15 december 2010)

BITRÄDANDE TEKNISK CHEF: Bengt Sjö Dahl och Staffan Ekström

CHEF LUFTVÄRDIGHET: Bengt Sjö Dahl
Teknisk sekreterare: Anders Österholm och Fredric Lagerquist

BULLERMÄTSTATIONSCHIEF: Pierre Wolf

HAVERIUTREDNINGSCHEF: Anders Forslöf

FLYGCHEF: Erling Carlsson

BITRÄDANDE FLYGCHEF: Karl-Erik Engstrand

KVALITETSREVISOR: Greger Ahlbeck

KVALITETSRADET: Curt Sandberg, Sven Kindblom, Staffan Ekström, Erling Carlsson, Greger Ahlbeck, Sakari Havbrandt, Ingemar Hedblom och Paul Pinato. Under hösten har Curt Sandberg och Paul Pinato lämnat Kvalitetsrådet.

BESIKTNINGSMÄN: Staffan Ekström, Anders Glantz, Sakari Havbrandt, Sven-Erik Pira, Mart Reskow, Mats Roth, Stefan Sandberg, Sören Schmidt, Bengt Sjö Dahl, Jan Svensson, Lars-Gunnar Söderlind, Lars Hersgren, Kenneth Holm och Håkan Ljungberg.

Flygsäkerhets- och besiktningsverksamheten

Siffror inom parentes gäller för föregående år (2009).

UNDER 2010 HAR 90 besiktningar genomförts (61).

Antalet utfärdade Flygtillstånd hamnade på 322 stycken (316).

Antalet utfärdade Flygutprovningstillstånd var 78 stycken (68), varav 14 utfärdades för första gången (11).

Det totala antalet experimentklassade luftfartyg som EAA Sverige administrerar var vid utgången av 2010 400 stycken (384).

NYA FLYGUTPROVNINGSTILLSTÅND

14 stycken (11 stycken)
1 st Aerotechnik EV-97 Eurostar
1 st Bleriot XI
1 st Bücker Bü 181B-1 Bestmann
1 st Dyn'Aero MCR 4S
1 st Fokker D.VII
1 st Mignet HM 14 TF290 Loppan
1 st Shaw Europa XS
1 st Steen Skybolt
1 st Rans S-6 ES
2 st Rans S-6S Coyote II
1 st Van's RV-8
1 st Van's RV-9A

NYA BYGGTILLSTÅND

6 stycken (21 stycken)
1 st Autogyro Humlan
1 st Best Off Nynja
1 st Beagle 6A Tugmaster
1 st Esqual VM 1 C
1 st Progressive Aerodyne Searey LS
1 st Van's RV-7

IMPORTER

5 stycken (6 stycken)
1 st Aviat Eagle II
1 st Beagle Terrier II
1 st Lancair 360
1 st Parson TwoPlace
1 st Van's RV-8

OMKLASSNINGAR

1 styck (0 styck)
1 st Saab 91C Safir

STÖRRE REPARATIONER OCH MODIFIERINGAR

58 stycken (38 stycken)
Hit hör främst till exempel omdukningar, motoröversyner och -reparationer, propelleröversyner, korrosionskontroller, autopilotinstallationer med mera.

Omklassningar, istandsättningar, ombyggnader och haverireparationer har blivit betydligt svårare att genomföra efter det att Sverige, sedan något år tillbaka, följer EU-förordningen 1592/2002 och Transportstyrelsen blivit restriktivare beträffande omklassning av luftfartyg, dock utan att man gjort någon revision av BCL M 5.2.

V_A' vet du om V_A - hur hanterar du dina roder?

Snabba maxroderutslag kan ge förödande resultat

AV GREGER AHLBECK, TEKNISK CHEF

FAA GAV NYLIGEN ut en Special Alert Service Airworthiness Information Bulletin (SAIB: CE-11-17 Daterad: 18 januari, 2011) med anledning av vad som framkommit vid haveriutredning, av AA587 som havererade 12 januari 2001 då 265 personer omkom varav 5 på marken. FAA säger att det, som framkom vid en utvidgning av undersökningen, även om utredningen av AA587, som var en Airbus, så kan det beröra flygplan i normalklass, experiment klass, och ultralätta flygplan.

Den troliga orsaken till haveriet, som skedde strax efter start från JFK, var att stjärtpartiet bröts av på grund av att allt för stora krafter (högre belastning än det som förutsatts vid konstruktionsberäkningarna), som orsakades

av både onödiga och alltför stora sidroderutslag av styrmannen. Den efterföljande och vidgade undersökning, som FAA har gjort visar att piloter inte alltid förstår vad V_A (Design Maneuvering Velocity) innebär. Många piloter tror att man kan göra vilka roderutslag som helst utan att skada flygplanet, bara man inte överskrider V_A. Detta är inte sant!

V_A (Design Maneuvering Velocity) är den maximala hastigheten man kan ha om man gör ett fullt roderutslag en gång kring en av flygplanets 3 axlar (looping, roll eller gir) i lugn luft utan att skada flygplanet. Det värde på V_A som finns angivet i AFM (Airplane Flight Manual) eller POH (Pilots Operating Handbook) är det värde som gäller vid max startvikt. Det är inte

alltid som V_A angivits för amatörbyggda flygplan. Det bör noteras att V_A avtar med minskande flygplanvikt, vilket verkar motsatt till vad det skulle vara helt intuitivt.

FAA ger följande rekommendation, som även gäller för amatörbyggda flygplan, ultralätta och experimentklassade flygplan:

Ge inte fullt roderutslag för manövrering under flygning, vid eller under V_A omedelbart följt av fullt motsatt roderutslag (gäller höjdroder, skevroder såväl som sidroder)

Ge inte flera fulla roderutslag samtidigt under flygning (gäller höjdroder, skevroder såväl som sidroder) även om hastigheten är under V_A

Reducera V_A vid flygning under max startvikt enligt följande formel:

$$V_{A-NEW} = V_A \sqrt{(W_{NEW}/W_{MAX-GROSS})}$$

REFERENSER:

EASA, CS 23.335 *Design airspeeds*
EASA, CS 23.333 *Flight envelope*
EASA, CS 23.423 *Manoeuvring loads*
EASA, CS 23.1507 *Manoeuvring speed*
FAA SAIB: CE-11-17, http://rgl.faa.gov/Regulatory_and_Guidance_Library/rgSAIB.nsf/LookupSAIBs/CE-11-17?OpenDocument
NTSB trolig orsak se: <http://www.ntsb.gov/ntsb/GenPDF.asp?id=DCA02MA001&rpt=fi>

verksamheten 2010

Vår site - eaa.se

LISTOR MED VÅRA flygplan, projekt och flygande, finns att tillgå via inloggning på vår hemsida. Dessa uppdateras ett antal gånger per år. Den tekniska delen av eaa.se utvecklas vart efter och nya LVD m m läggs ut. Gör återkommande besök på eaa.se till en vana!

Haverier

AV ÅRETS ALLA 11 stycken haverier/skador/tillbud som inträffat i Sverige är 9,5 stycken beroende på pilotfel och 1,5 var tekniskt relaterat. Utöver det som måste rapporteras inträffade tre händelser; två stycken helt tillplattade flygplan då hangarer rasat pga snötyngd och en förlorad i brand. Men de tre fallen berodde på att ägarna av planen varit oförsiktiga (t ex ej brytt sig om att skotta hangartaket).

Personskadorna det gångna året blev tack och lov endast två stycken. En pilot erhöll en kotkomprimering som enda skada och han lämnade sjukhuset dagen efter haveriet. Vid det andra tillfället ådrog sig piloten endast mindre skador när han lämnade planet efter uteländningen.

Haverianalys

FÖR EN DJUPARE redogörelse och haverianalys för 2010 – se artikeln med rubriken Flygsäkerhet år 2010 publicerad i detta nummer av EAA-Nytt.

Teknisk utbildning

UNDER 2010 HAR ett antal kurser hållits på olika platser i landet, bland annat genomfördes under våren en dukkurs i Göteborg, en plåtkurs i Hässleholm och en underhållskurs i Söderhamn. Sammanhållande har Anders Forslöf och Martin Forsberg varit. 2009 betades av ett stort uppdämt utbildningsbehov av, därför har inte samma tryck inom området förekommit under 2010.

Verksamhetsövervakningen

KVALITETSREVISIONER HAR under året utförts och dokumenterats av EAA:s kvalitetsrevisor enligt granskningsplanen och rutiner som finns beskrivna i EAA:s Kvalitetshandbok. Kvalitetsrådet har haft 3 möten enligt plan.

Transportstyrelsen har ännu inte get ut nya bestämmelser för styrning av Amatörbyggnad av luftfartyg utan fortsatt gäller BCL M 5.2. Ett väl genomarbetat ändringsförslag översändes i december 2009 till Transportstyrelsen, där det blivit liggande under hela 2010. Arbetet med implementering av de nya amatörbyggreglerna får därför anstå tills de nya bestämmelserna kommer ut från Transportstyrelsen.

Under september gjorde Transportstyrelsen Luftfartsavdelningen en verksamhetskontroll inför utfärdandet av ny delegering från Transportstyrelsen. Den nu gällande delegeringen löper ut 31 mars 2011.

Sammanfattning

ANTALET PÅBÖRJADE luftfartygsbyggen har under 2010 sjunkit till en mycket låg nivå. Det totala antalet flygande amatörbyggda luftfartyg har ökat något från föregående år och förväntas ligga på denna nivå under de närmast kommande åren.

Av de tillbud/haverier som inträffade under året var det bara ett som var relaterat till teknisk grundorsak och de övriga var relaterat till operatörsfel. Vid några av haverierna förekom endast smärre blessyrer dock fick en person sjukhusvård under ett dygn efter ett haveri.

Under sommaren gick Anders Österholm i pension från sin tjänst som teknisk sekreterare och efterträddes i slutet av augusti av Fredric Lagerquist.

Under senhösten lämnade Paul Pinato sin befattning som teknisk chef. Sökande efter en ny teknisk chef startade omgående och vi förväntar oss att en ny på denna befattning finns på plats i mitten av februari.

EAA fortsätter att förenkla för den enskilde medlemmen att underhålla sitt luftfartyg rimlig arbetsinsats och administration, dock måste pappersarbetet skötas omsorgsfullt. Vi fortsätter även att rationalisera arbetet på kansliet.

SVEN KINDBLOM

Verksamhetsledare

En av få flygande Riley Heron

SÅ HÄR SER baken ut på det (antagligen?) enda fyrmotoriga privatägda propellerflygplanet i landet, en Riley Heron. Med andra ord, det är frågan om en de Havilland Heron konverterad med Lycoming 10-540-motorer istället för de engelska Gipsy Queen. Åtta fyrmotoriga proppkarror finns också i flygvapnet, TP 84 Hercules. Men sedan är det tunnått, eller snarare öken...

DET VAR DEN förre ägaren Arnold Sundquist som renoverade denna Riley Heron, N415SA, 1987 till -92 och interiören skvallrar vad den då var tänkt att användas för: Att flyga folk till Las Vegas på uppdrag av ett casino. Det verkar inte



blivit så många sådana resor och 1998 flög Sundquist N415SA till Sverige. Flygplanet har funnits i hangar i Söderhamn och Karlsborg, numera finns det utställt på Hässlö i Västerås flygmuseum.

N415SA ÄGS SEDAN ett par år av Janne Andersson och är en av de få kvarvarande av sin typ. Ganska troligen är karran den enda flygande Riley-konverterade Heron i Europa. Av de totalt 150 tillverkade de Havilland Heron flyger nog tre, kanske fyra, stycken fortfarande: En i UK och en i USA, förutom N415SA...

FREDRIC LAGERQUIST

Till Minne

FLYINGENJÖREN Karl-Bruno Ljungberg har stilla insomnat.

Han var född den 27 augusti 1928 och avled den 7 november 2010. Efter en tids sjukdom drabbades han av lunginflammation, som ändade hans liv.

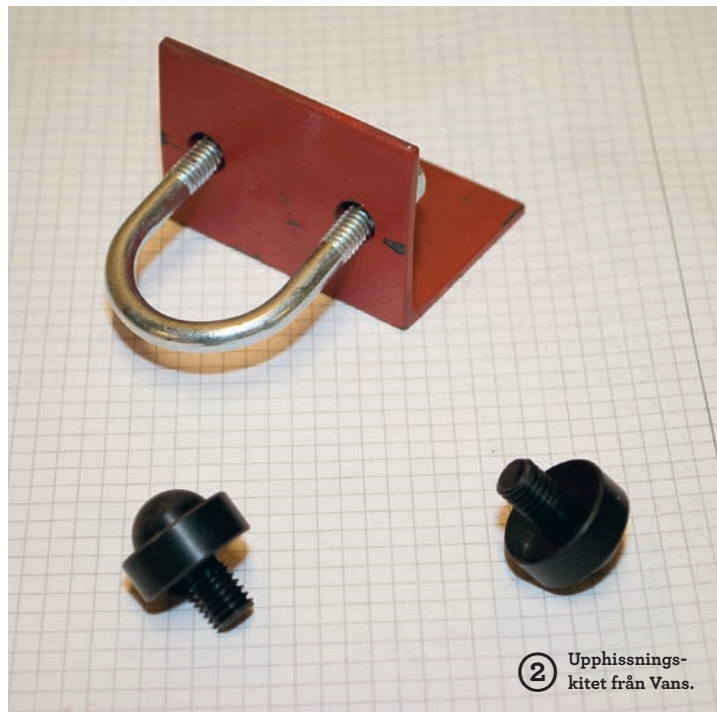
Karl-Bruno var en kunnig och omtyckt person, som med stort intresse hjälpte medlemmar i flygklubbar med råd och anvisningar.

Vi som kände Karl-Bruno kommer att sakna honom som en god vän.

SVEN KARLSSON, VÄXJÖ



① Den färdiga domkraften. Spännbandet sitter där för säkerhets skull för att förhindra att benen åker ut i "spagat".



② Upphissningskitet från Vans.



③ Kula + fördjupning.



④ Domkraften "in action".

Hembyggd flygplandomkraft

NÄR MAN UNDERHÅLLER sin egen kärra uppstår ibland ett behov av att kunna hissa upp flygplanet. Det kan handla om tillsyn av hjulen vid en 100-timmars eller man kanske behöver byta däck. Det finns speciella domkrafter för flygplan, men de är dyra eller svåra att få tag på i begagnat skick. Men vi är ju hembyggare, det är klart att man bygger sin egen domkraft då!

Tanken går först till att använda en hydraulisk domkraft. De går att köpa för en billig penning. Men när man håller på att meka med kärnan kan det hända att man blir tvungen att skaffa delar. Eller också tar helgen slut och man

får lämna kärnan upphissad för att fortsätta nästa helg. Om då hydrauliken inte är helt tät kan man inte lita på att kärnan fortfarande är upphissad när man kommer tillbaka nästa helg. Därför valde jag en mekanisk skruvdomkraft istället.

TVÅ SAXDOMKRAFTER inhandlades på Julia. Ett par bockar av trä snickrades ihop och domkrafterna skruvades fast på dessa. Jag valde att göra bockarna med tre ben för att de inte skulle stå och vippa ifall golvet var ojämnt. Bockarna kan med fördel göras i metall om man har till-

gång till svets. På RV-6:an finns skruvhål under vingarna för förankringsöglor. Där är det lämpligt att anbringa domkrafterna. Jag hade sedan tidigare köpt ett litet kit på Vans Aircraft som skulle användas för att hissa upp flygplanet. Det bestod av en klämma som skulle anbringas längst ner på landställsbenet för att utgöra stöd för en garagedomkraft, till exempel. Dels tyckte jag inte det verkade tillförlitligt, dels skaver man av färgen på landställsbenet om man använder den. Men det kitet innehöll en bonus: ett par kulformiga domkraftsstöd svarade i plast. De var avsedda att skruvas in i skruvhålen under vingarna. Jag svarade till ett par bultar så att de fick fördjupningar som motsvarade plaststöden, se bild 3. Därmed har jag ett komplett system för att hissa upp flygplanet.

EN SAK ATT tänka på: domkraftsfästena på RV-6 under vingarna sitter bakom tyngdpunkten, så stjärten måste tyngas ner när man hissar.

KJELL-OVE GISSELSÖN



Teorikurs inför genomförandet av flygutprovningen

I EAA:s lokal på Barkarby lördagen den 5 mars

KURSEN GENOMFÖRS PÅ Barkarby i EAA:s lokal lördagen den 5 mars. Anmälan sker genom att skicka ett e-mail till kansliet, kansliet@eaa.se. Avgiften är 100 kr och betalas in före kursen på postgiro 66 45 96-4.

Kursledare är Flygchef EAA Erling Carlsson (EC). Inspektör SHK Sakari Havbrandt (SH). Biträdande Teknisk chef EAA: Staffan Ekström (SE).

Kursens innehåll:

10:00–10:20 Varför denna kurs? Jo, för att vi ej ska haverera och öka förstäl-sen för flygutprovningen. 20 min. (SE)

1. Flygolyckorna måste minska, det har Sveriges regering bestämt.
2. EAA får behålla sitt förtroende och frihet om vi har en låg haverifrekvens, d.v.s. vår tillsynsmyndighet Transportstyrelsen behöver inte lägga ner arbete på vårt flyg.
3. Byggaren slipper uppleva ett haveri som kanske ödelägger 5–10 års eget arbete och piloten dessutom löper stor risk att skada sig vilket givetvis är det allvarligaste.
4. Vi slipper den negativa PR som det innebär när ett ”hembygge” havererar och vi får behålla vår låga försäkringspremie på EAA-försäkringen
- Presentation av haverikurva för EAA. Fråga gärna direkt.
- Examining Homebuilt Aircraft Accidents USA. Ron Wanttaja
- Presentation av deltagarna. Namn, Ort, vad som byggs, när planeras flygutprovningen?

10:20–10:30 Dokumentationspaketet. 10 min. (SE)

Dokumentationspaketet består av:

- Teknisk journal
- Resedagbok
- Samlingspärm
- Flyghandboksmodell
- Underhållsrapport (UR)-B
- Handbok – Flygutprovning av amatörbyggen

- Byggarens och kontrollantens slutrapport 19.7 utan denna signerad och insänd till kansliet = ingen besiktning.

10:30–11:05 Besättning under flygutprovningen. 35 min. (EC)

- Val av besättning
- Ansökan om flygtjänst och flygerfarenhetsredovisning (De vanligaste felen redovisas)
- Syftet med nödräningen
- När ska jag som pilot genomföra nödräningen? Vad ska jag nödräna på? Val av flygplanstyp? (De vanligaste felen och vanföreställningarna redovisas här).
- Förhandlingen med flygchefen när allt är insänt till EAA.

11:05–11:15 Paus – Bensträckare. 10 min.

11:15–11:35 Miljövårdighetsbeviset. 20 min. (SE)

Miljövårdighetsbeviset är det andra dokumentet som brukar ta lång tid att ordna eftersom bullerprov endast kan utföras vid bra väder och svag vind.

- Vad säger ICAO annex 16 Chapter 6 respektive Chapter 10? Sverige följer ICAO, andra länder inte t.ex USA för amatörbyggen.
- Hur går provet till enligt Chapter 6, vad ska jag öva på?
- Hur går provet till enligt Chapter 10, vad ska jag öva på?
- Presentation av mätstationerna i Sverige.
- Presentation av mätresultatet.
- Om luftfartygstypen, motorn propellern, avgassystemet och eventuell växel är lika som på något annat luftfartyg med utfärdat miljövårdighetsbevis kan EAA använda detta som underlag istället för att utföra ett bullerprov. Men kom ihåg att alla parametrarna måste vara *identiska*.

11:35–12:05 Flyghandboken, en av de viktigaste dokumenten för luftfartyget. 30 min. (EC)

- Flyghandboksmodellen enligt GAMA, använd EAA:s förlaga
- Vilka kapitler kan vara färdigskrivna före besiktningen?

- Skriv kontinuerligt i flyghandboken, vänta inte med att sända in den i juni månad som 10 st andra gör. Är den dåligt skriven så kommer den i retur både en och två gånger och hamnar i köns botten. Tänk på att juli är normal semestermånad.
- De vanligaste felen som resulterar i återsändande till byggaren (sidnumrering, kontrollista, elschema saknas, tillsynslistor ej kompletta)
- Godkännande av flyghandbok samt upprättande av referensblad samt förminskning av flyghandboken till A5

12:05–13:00 Lunch. 55 min.

13:00–13:50 Första flygningen, planering, uppdelning och redovisning. 50 min. (EC + SH)

Redovisning sker enligt protokoll 19.9. Detta protokoll (6 sidor) hänvisar till den svenska översättningen av FAA AC-90-98 (en 40 sidor).

13:50–16:20 Flygutprovningsråd. 2 tim 20 min. (EC + SH)

- Hur utföres Airspeed Calibration?
- Hur genomför jag stabilitetsprov, stall, ev. spinn, fladderprov, hur trimmar jag planet, fallskärm som säkerhet osv. Redovisning enligt flygutprovningsprotokoll Blankett 19.9

15:00 Kaffe – bensträckare. 10 min.

16:20–16:30 När flygutprovningen är klar. 10 min. (SE)

När flygutprovningen är klar och dokumenterad, flyghandboken godkänd och miljövårdighetsbeviset utskrivet är det dags för en förnyad besiktning och utskrift av det normala flygtillståndet. (I klassen Exp. / Privat)

Transportstyrelsen utfärdar Nationalitets- och Registreringsbevis.

Nu blir det tillåtet att flyga utomlands och Din självrisk sjunker om Du har EAA:s kaskoförsäkring.

Sommarresan 2010

Europa runt med två Europaplan

TEXT OCH FOTO: STEFAN INGEMARSSON, SE-XRX

CLAUS OCH ALICE kom med en fråga i våras om vi ville med på en sommarresa med vårt lilla Europa flygplan. Noll betänketid, vi är med!

Claus har lagt ett stort arbete med planeringen men eftersom jag har ett stort kontrollbehov så har även jag gjort min "läxa" och gått igenom allt och gjort egna färdplaner för den tänkta resan.

Detta är viktigt för att man skall klara sig själv om man inte har kontakt med varandra hela tiden i luften.

Tänkt start var söndag den 11 juli. Vi flög ner till Grube i norra Tyskland, där Claus mor bor, lördagen den 10 juli. Fick vara med om en mycket trevlig fest på kvällen. Vi gick och lade oss i våra tält relativt tidigt, vi skulle ju snart flyga igen.

Söndag, start från Grube, kurs mot Kortrijk i Belgien, drygt tre timmar, tanka, sträcka på benen, lite kaffe och en smörgås. Start igen och vidare på nästan samma kurs, passerade in i Frankrike och efter ytterligare tre timmar flygning var det dags att landa i Quiberon nästan längst ner på en halvö. Fin inflygning mot flygfältet, precis i kanten på havet, bara en bilväg mellan. Trevligt och hjälpsamt från en ensam man som skötte allt på flygplatsen. Landningsavgifter runt om i Europa är mycket rimliga. Någonstans mellan 4 och 10 euro. Ok, bränslet är lite dyrare man har nästan bara 100 LL. Kostar från 1,55 upp till 2,95 Euro.

Vi slog upp tälten igen på en campingplats strax bredvid flygplatsen. Hyrde cyklar och besökte bland annat de stora fälten med megaliter dvs. stenar eller raukar uppställda i långa rader.

Nu skulle vi söderut! Startade en morgon och flög längs Biscaya-kusten söderut, utan färdplan. Följde kustlinjen, man säger att det är 40 mil sandstrand och jag betvivlar inte detta. Claus och Alice låg en liten bit längre ut över havet. Efter drygt två timmar landade vi i Biarritz/Bayonne nästan på Spanska gränsen. Tältet upp igen efter vi åkt runt för att finna efter en bra campingplats, bra med hyrbil. Fransk nationaldag, 14 juli. Fyrverkerier längs hel kusten. Besökte även San Sebastien och Hondarribia precis på andra sidan gränsen i Spanien som var klart sevärda.

Hela Biscayabuktens vågor vill in i San Sebastian och vågorna är stora.

NU VAR DET tänkt att vi skulle flyga vidare till Porto i Portugal men väderprognoserna var inte speciellt bra åt det hållet...

Fick fint sällskap när vi skulle vidare efter några dagar, Hela Bretlings uppvisningsgrupp, 7 jetplan, ställde upp bredvid våra små vita Europa, jag tror dock att vi hade större bagagerum än de hade i nosen på sina plan.

Nya planeringar, nu över de riktigt gröna Pyrenéerna, höga och vackra, kurs mot Pamplona. Fick order svänga via en kontrollpunkt, många sådana punkter i Europa. Fortsatte via

spanska högplatån mot kusten, stor hög bergkam att flyga över innan vi behövde sjunka mot Reus söder om Barcelona.

Tankade och drack kaffe. Helt nytt kontor för färdplanering, knapp att det gick att hitta.

FÄRDPLAN MOT MALLORCA. En dryg timme rakt ut i havet sedan ser man bergstoppar i moln.

Fick hjälp med radion via en svensk flygkapten på en Ryan-kärre när vi låg i radioskugga med Palma kontroll. Palma är lite hektiskt. Vi hörde att sas låg som nummer 11 i kön för landande plan. Vi fick självklart inte landa på samma ställe och tur var väl det, inte riktigt gratis heller...

Till oss dugar Son Bonet som bara ligger några kilometer från och parallellt med den stora flygplatsen. Blindsändning på engelska på en hektisk flygplats, många helikoptrar och flera flyg på väg att landa med spanska som modersmål. Det blev inga problem, utan allt gick fint. Vi hade flugit till "Mallis" med egna hembyggda flygplan, rätt häftigt! Varmt var det också ca 35 grader, skönt och flygmaskinen fungerade bra efter att jag byggt om och ändrat på kylsystemet i vinter.

Använder dessutom Engine-ice som kylmedel och som fungera riktigt bra, det går riktigt fort efter start för temperaturen att stabilisera sig, under 100grader på cylindertemp och ca 90-92 på oljan, bra.

VI FICK ETT par nätter på hotell, skönt efter tältandet, Hyrde en liten lägenhet i fem dagar och utforskade ön med bil och cykel. Badade i blått, varmt vatten och bara njöt av värmen.

”Landningsavgifter runt om i Europa är mycket rimliga. Någonstans mellan 4 och 10 euro.



Nu skall vi vidare, Mot Korsika via Menorca och Sardinien som brytpunkter.

Tankat fullt gjorde vi varje gång men denna gång kändes det ännu viktigare, nu skulle Medelhavet korsas på längden. Det var nästan 200 nm mellan Menorca till Sardinien, kust till kust. Claus hade lagt in tre brytpunkter på färdlinjen till Sardinien som jag också programmerade in på min GPS.

Skoj med egna namn på GPS:en, vi var ju på väg till Sardinien, så det fick bli, 1/4 Sardin, 1/2 Sardin och 3/4 Sardin.

Kontrollen på Menorca var inte smidiga! Visserligen var det A-luft över 1000 ft men vi kom på 4500 ft och kunde passera rakt över flygfältet utan problem precis som vi gjorde i Luxemburg förra året. Nej då, ner med er under

1000 ft dessutom fick vi inte passera flygplatsen utan hänvisades till att flyga norrut och minst 25 nm innan vi, fortfarande under 1000ft över havet fick fortsätta mot Sardinien. Sned kurs mot 1/4 Sardin, ok nu är det bara 3 fjärdedelar kvar till land. Claus låg långt före då han var lite smidigare vid svängandet på Menorca, mellan 6–10 minuter före. Några frekvensbyten, nu till Frankrike som sköter luften över havet. Vi fick också reda på att om vi tappar kontakten så finns det en annan frekvens som vi kunde använda. Nu passerar 1/2 Sardin och vi har mindre kvar än vi flugit, skönt. Planen gick perfekt, fast jag erkänner att man sitter och lyssnar på motorn mest hela tiden.

Vi steg lite till och hittade en rätt kraftig medvind, nu krusar vi över 140 kn. Det ligger moln under oss i långa stråk. Inga som helst problem på 7000 ft. 3/4 Sardin, nu är det inte långt kvar, och plötsligt ser vi Sardinien, bra

”Planen gick perfekt, fast jag erkänner att man sitter och lyssnar på motorn mest hela tiden.

känsla. Fick flyga direkt mot Korsika efter vi pratat, nu med italienarna. Claus fortfarande före och snart är vi nästan framme vid Korsika, nu fransk kontroll igen. Figari Syd, mycket trafik och vindar upp mot 42 kn. Ryan flyger mycket och även Air France. Claus fick vänta en stund på landning och även vi blev hänvisade till att vänta, Ok tänkte jag kostar inget att fråga om jag får göra en snabb decend och komma in precis bakom Claus. Fick Ok om jag var riktigt snabb, vi dök rakt mot baslinjen och svängde in på final i full fart. Kort final, upp med nosen, throttle off, ner med farten och ut med klaff, med 42 knop motvind var det inga som helst problem, landade precis när Claus lämnade banan och fick ett tack från tornet. Ryan väntade snällt och var snabbt iväg efter jag svängde in mot tankplatsen.

BRA, MAN TAR inga landningsavgifter under två ton. Skapligt billig bensin också. Planen var att vi skulle till ön Elba ca en timme bort och Italien igen. Startade och fick snart ett dis som var lite besvärligt, sikten var sämre än väntat men vi flyger vidare utan problem. Elba dyker upp och vi svänger in i en vik och där ligger flygplatsen, uppförssbacke åt det hållet vi kommer in.



Full service med "follow me" bil och allt annat. Hyr 2 cyklar och lastar in bagage i en taxi som kör oss andra till en fin campingplats, rakt under inflygningen till flygplatsen. Vi fick frågan om det var vi som kom i de där små tysta planen. En annan roligt sak var att det var calm, dvs. vindstilla på Elba mindre än en timme från Korsika med 42 kn. Inte speciellt lång bana och en riktning rakt mot berget, bara att svänga ut i en dalgång, samma väg in. Tufft när det kommer en Citation under bergshöjd genom dalgången, svänger på lågan nästan 90 grader och landar i nedförbacken.

Det finns reguljära flyglinjer till Elba, skoj och tuff flygning för dessa piloter.

Skönt med en öl efter all flygning över vatten denna dag.

EFTER ETT PAR dagar så var vi på väg mot Venedig, utan färdplan. Alla hjälpsamma och smidiga.

Några timmar senare var det dags att följa de inflygnings vägar som finns mot ett 1000 m

lång gräsfält på ön Lido utanför Venedig. Enda problemet var att man fick se upp för stora kryssningsfartyg som var på väg ut eller in vid Port Venedig. Mitt i vägen för in eller utflygning. Fartygen är ju stora som höghus och inte snabba heller. Inga i vägen när vi kom och vi tankade direkt och fick tvätta av planen, det var faktiskt nödvändigt efter all flygning vi haft. Gick ut och tog en buss några hållplatser till den stora båt-stationen på Lido. Nu köpte vi ett 72 timmars båt-kort för den tid vi skulle vara i Venedig. Vilken stad och vilken logistik, allt frakts via båtar, jag menar allt... Från flyttlast till sopor och ambulanser som kör så vattnet står rakt ut/upp genom kanalerna. Hotell tre nätter var skönt vid Academica bron.

Kanal Grande har mycket trafik och vi fick se trafikkaos i vissa kanaler, gondoler och nytto båtar i massor. Vi besökte ön Murano där det venetianska glaslet tillverkas. Häftigt att se hur en glaskonstnär trollar fram en "ferrarihäst" på någon minut. Är man i Venedig, besök även ön Burano där man målat alla hus i olika färger. Kyrktornet där lutar nästa två meter!

NU BESTÄMMER VÄDRET när vi ska över Alperna! Vi kollar varje dag och samma dag som vår planering var tänkt, är vädret rätt, åtminstone till eftermiddagen då man väntar in sämre väder över alperna. Vi kom iväg efter lite strul

Hur var det nu man sa på flygutbildningen? De barn som ljuger när de är små blir ofta meteorologer...

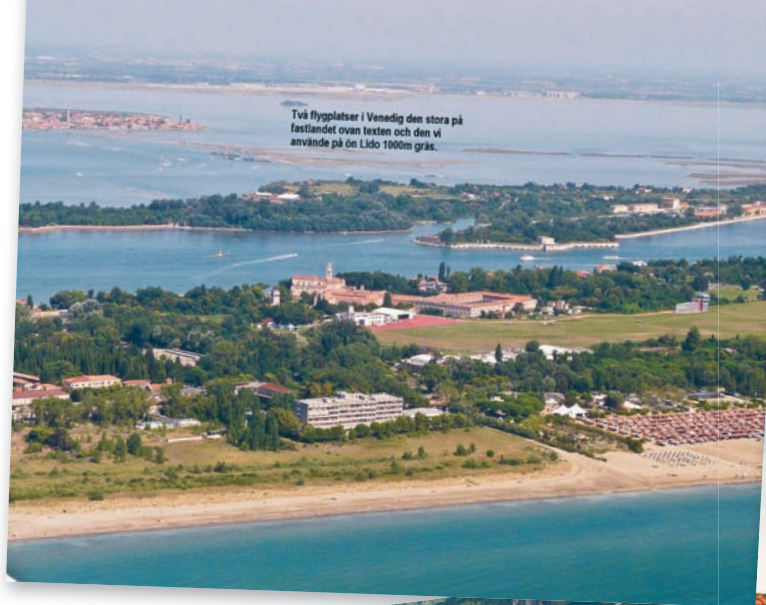
men inget alvarligt. Samma väg som inflygningen, men nu under 1000 ft. Vidare mot Trento och Bolzano, nu börjar alvaret. Följ motorvägen och järnvägen genom dalgången, fick en rapportpunkt som skulle passeras. Nästan som över havet, tappar man kontakten så fanns en "nödfrekvens".

Vidare mot Brennerpasset, vi ser att molnen är på väg att bli lägre, topparna är inte synliga och vi flyger under moln, mellan bergen. Ändå är rätt högt och ingen kris, häftigt med berg så nära.

KOMMER UT I dalgången, där Innsbruck ligger, svänger västerut och får frågan vilken av de två dalgångarna vi vill ta ut mot Tyskland. Vi flyger ut via Garmisch och får två rapportpunkter Whiskey2 och Whiskey1. Plötsligt är Alperna bara slut och det är slätt men högt ändå.

Vi flyger vidare mot nästa stopp. Inga svar från tornet och vi kan inte landa så det går vidare mot Rotenburg Ob der Taubern. Tanka, nu Super, första gången sedan Grube. Konstaterar

Enda problemet var att man fick se upp för stora kryssningsfartyg som var på väg ut eller in vid Port Venedig.



Två flygplatser i Venedig den stora på fastlandet ovan texten och den vi använde på ön Lido 1900m gräs.



Burano den lilla ön utanför Venedig där man målar hus i alla färger och kyrktornet lutar nästan 2 meter

att det går inte att flyga vidare pga. regn. Vi hör att man stängt Brenner senare på kvällen.

Claus ringde och hittade ett riktigt gammalt fint hotell, man säger att det är Tysklands äldsta, Rothe Hahn. Bra standard och vi tar en promenad i den fina staden. En absolut sevärd stad med lång fin ringmur och nattvakt.

Middag på kvällen på hotellet med tyska specialiteter, knödel, surkål och sweinaxel. Hu va gott.

EN NATT MED åska och skyfall. På förmiddagen är vi ute på flygplatsen igen och efter att det regnat ett par gånger så startar vi mot norr. Stängt i luften söder och västerut. Har kollat Gafor som är ett bra hjälpmedel. Vi tar oss så småningom till Maribo i södra Danmark. Claus och Alice svängde av en stund tidigare och flög mot Sönderborg och hem till Herning. De kom hela vägen dit, skönt för dem. Jag hade lämnat in en färdplan till klockan 16,00 från Maribo och vi skulle göra ett försök att komma

hem, prognoserna var inte helt lysande med ibland fungerar det ändå. Hur var det nu man sa på flygutbildningen? De barn som ljuger när de är små blir ofta meteorologer...

OK, IDAG HADE de rätt, vi kom till Roskilde ca 40 minuter från Maribo. Regn på alla sidor så det var bara att landa. Vilket väder det blev, åska och skyfall, mer ett helt dygn. Naturligtvis kom vi inte hem på fredagen heller, bara att ligga och slappa. Tåg till Köpenhamn och ett par timmar i regn på "Ströget". Enligt Flight Planing center skulle det vara bra väder på lördagen. Vi var uppe tidigt och åkte taxi till Flygplatsen. Start 8,20 efter en gammal DC3 lättat före oss.

Inga problem över Danmark men när vi närmar oss Halmstad säger kontrollen, att det regnar mycket runt staden. Nya beslut, jag frågar om jag får stiga och se om det går att komma över regnet, fick ett positivt besked och steg till 7000 ft. Medvind, men molnen är nära till att börja med. Det verkar som det var högre moln vid kustlinjen för avståndet ökar till molnen längre in mot land.

140 KN OCH snart behövs ett stort hål i molnen för att komma ner mot Skövde. Mellan Jönköping och Falköping ser vi ett bra hål och vi börjar att sjunka. Ca 500 ft i min. Hinner inte ner

förrän vi får molnkontakt, men inga problem. Väl under så är det så turbulent så vi slår i taket både jag och Tina. Drar åt bältena och landar så småningom i Skövde.

Sitter en stund och bara kikar på varandra. Hemma igen efter tre veckor, över 3300 nm och över 32 timmar totalt. Vår "lilla vita" har inte krånglat utan fungerat perfekt. En liten skvätt olja fick den i Biarritz, ca 3 dl men inget för övrigt. Nu packades allt ut och så blev det tvätt av planet igen. Märklig känsla att vara tillbaka på hemma flygplatsen igen efter tre veckor.

SLUTSATS: ALLT GÅR om man vill och planerar noga. Flygkontrollerna är oftast hjälpsamma och duktiga, vi glömmet Menorca, hon hade väl en dålig dag på jobbet.

Upplevelsen är enorm och man kan knapast smälta alla intryck på en gång.

VFR genom Europa i två Europaplan. Det är en stor trygghet att var två plan.

Och dessutom trevligt att man kan se varandra genom bergspass eller över hav.

Vi vill tacka Claus och Alice för förslaget och mycket i planeringen med resan.

Självklart vill jag även tacka min trogna copilot, Tina, som sköter alla kartor och allt fotograferande från planet. Upplevelsen blir klart större när man är två i planet och kan kika på sevärdheter tillsammans. ■

Hemma igen efter tre veckor, över 3300 nm och över 32 timmar totalt. Vår 'lilla vita' har inte krånglat utan fungerat perfekt.



Bygg ett "Frigolithus"

FÖR ATT SKAPA en bra arbetsmiljö när jag skulle genomföra korrisionskontroll på min rv, så byggde jag ett frigolithus i hangaren.

Bygget består av frigolitblock som används bland annat till grundisolering av hus. Formatet är 2,4×1,2×0,1 och gör att det går åt 10 st för

att bygga ett hus som är 3,6×2,4 med 2,4 meter i takhöjd. Sammanfogningen är gjord som en I-balk bestående av en regel 45×95 med plywoodremsor ("skitplyfa") skruvade från varsitt håll. Detta gör att huset är lätt att demontera när man inte behöver det.

I en av sektionerna monterade jag en dörr, även den gjord i frigolit med en träram och i taket monterades två lysrör. Frontväggen där nosen är inkörd består av en tunn plastpressning som är uppskuren för flygkroppen. Som tätningar runt landställ och kropp används några gamla täcken.

Huset har fungerat perfekt och en 2 kw kupévärmare håller ca 20°C vid en yttre temperatur av -5°C.

MATS JANSSON

Schnitzeljakt i Småland med omnejd

JO DET ÄR rätt stavat; det gäller schnitzel och inte snitsel. Vår ide var att flyga till de mellan-stora flygplatserna, äta en god lunch, och flyga hem igen. Vi, det var vännen Jonny och jag själv. Vi startade från det egna lilla fältet mellan Eksjö och Vetlanda.

DET FÖRSTA MÅLET var Växjö flygplats eller Kronoberg som den egentligen heter. Inga problem. Flygledarna i tornet var vänliga och hjälpsamma. För första gången fick vi parkera vår lilla UL-kärra intill ett riktigt passagerarplan och nu kändes det nästan som om man var bland de stora pojkarna. Restaurangen var snygg och schnitzeln var mycket fin. En femma på vår sexgradiga skala. Efter förfrågan var vi välkomna upp i tornet, där vi under en timmas tid diskuterade, frågade och hade trevligt med flygledarna. Vi lärde oss mycket om deras jobb och fick ännu större förståelse av hur viktigt det att kontakta tornet i god tid, innan man går in TMA. Vi skulle komma tillbaka till Växjö än en gång ett halvår senare, men mer om det längre fram.

NÄSTA RESMÅL BLEV Linköping. Flygledaren lade oss i vänteläge i en kvart. Man hinner cirkla många varv på en kvart. Jag som är van vid ett fält på 400 meter tycker förstås att landningsbanorna på de här mellanstora flygplatserna är oändligt långa. SAAB-fältet har gemensam restaurang med anställda vid SAAB, så lokalen var ordentligt fylld och ljudnivån ganska hög. Schnitzeln var okey och vi gav en trea för restaurang och mat. Före hemresan hälsade vi på vid flygklubben, som har mycket fina lokaler.

JÖNKÖPING STOD PÅ tur härnäst. Det kändes som nästgårds, så vi hade tid att landa på Visingsö. Vättern och Visingsö är mycket vackert att uppleva från skyn. Axamo utanför Jönköping är naturligtvis lättlandat. Även här fick vi stå bredvid de stora maskinerna med vår Eurostar. Restaurangens schnitzel var ingen kulinarisk sensation, men helt ok, så vi gav Jönköping en fyra på vår ranking skala. Snart dags för hemfärd, men då, ve och fasa, Jonnys filmkamera var försvunnen. Efter lite tankearbete insåg vi att den hade legat på vingen vid starten från Visingsö. Tillbaka till ön och redan innan vi hade taxat av banan såg vi golfklubbens vaktmästare komma springande med kameran i näven. Slutet gott. All heder åt en sådan sympatisk och trevlig man.

Det är lätt att fastna vid sitt hemmafält. Ibland behöver man skapa sig egna små uppdrag för att komma iväg och se andra delar av landet. Kjell och Johnny bestämde sig till exempel för att prova schnitzlar på olika flygplatser. På köpet fick de uppleva en hel del annat...



Notera filmkameran på vingen. Igen...

KALMAR VAR TREVLIGT att komma tillbaka till. Jag hade ju gjort värnplikten vid F12 i min ungdom. Det var inte mycket som var sig likt. En stor restaurang, god mat och framför allt en mycket trevlig dam som lotsade oss ut igen till vårt plan. Här skall sägas att personalen på vissa flygplatser vill se certifikatet innan man blir utsläppt på fältet. Det sker inte överallt, så det är väl kanske våra ärliga blå ögon som räcker till ibland. En klar femma blev betyget för Kalmar. På hemvägen blev det förstås en tur till Öland, med landning på Borglanda. Kalmarsund och Öland kan man aldrig se för mycket av.

NORRKÖPING LIGGER LITE längre bort för oss, men ändå bara en timmas flygning i maklig takt. Efter vår måltid (en fyra) besökte vi flygklubben, där vi bekantade oss med flera flygarkollegor. Vi köpte lite bensin och var snart på väg hem igen. För första gången fick vi betala för vårt besök. Det är väl kommunaliseringen av flera flygplatser som är orsaken till dessa avgifter. Även om några hundralappar inte är så stor utgift, så kommer det naturligtvis att minska antalet besök till dessa platser, vilket måste kännas tråkigt för flygklubben vid fältet.

VID ETT ÅTERBESÖK till Växjö en tid senare hade vi en kul upplevelse. Vi hade varit på Smålandafältet utanför Alvesta och jobbat med elstängs-

let. Dags för lunch och Växjö ligger ju bara tio minuter bort. Vänteläge varv efter varv. Vi kunde se några större maskiner starta och snart blev det vår tur att landa. Tornet gav oss order att sitta kvar i planet och snart kom en stor svart bil fram till oss. Två uniformerade, men vänliga, vakter (Säpo eller poliser) skjutsade oss sedan till vänthallen. Vi kryssade fram mellan regeringsplan från Tyskland, Italien, England och flera andra länder. Nu fick vi förklaringen. Vår jordbruksminister Eskil Erlandson hade just avslutat ett stort möte med Europas jordbruksministrar. Vänthallen vimlade av höga tjänstemän, ministrar och säkerhetsfolk. Jonny som hade en slidkniv i bakfickan (efter vårt arbete på Smålandafältet) blev genast stoppad och avvärnad. Nåja, han blev väl inte misstänkt för att var terrorist. Ingen schnitzel den dagen. Det blev en fika och skjuts tillbaka till vårt plan och sedan hemresa.

VÅR UPPMANING TILL andra flygare; ut och rör på er. Lämna hemmafältet och landa då inte bara på små klubbfält. Flygledarna vid de något större fälten är alltid hjälpsamma och trevliga. Det är deras jobb att lotsa även oss småflygare rätt. Man träffar ofta trevligt folk och så kan man ju få lite riktig mat, i stället för de medhavda smörgåsarna. En god schnitzel till exempel.

KJELL OCH JONNY, SE-VKR



Pågående byggen och renoveringar

Inom EAA pågår 191 byggen och renoveringar. Här är listan. P = Pågår, V=Vilande och sedan uppskattat procenttal av byggaren. I nästa nummer kommer de flygande.

BYGGLISTA FRÅN EAA-DATABAS 2011-02-01

REG	Typnamn	TillvNr	Totalt färdig	Byggare
SE-BKB	Acro Sport II	2047-637	P 70%	Håkan Ljungberg, KATRINEHOLM
	Aeronca 65-CA	Ca 14141-1180	V 70%	Johan Janlöv, SOLLENTUNA
SE-ENC	Aerospool Dynamic WT-9	157-1341	P 20%	Hans Collste, ENEBYBERG
	Andreasson MFI-9 B	105-1104	P 30%	Åke Duvander, VARA
SE-EFR	Andreasson MFI-9 B	38-1072	P 75%	Sune Larsson, GISLAVED
SE-EPR	Andreasson MFI-9 B	29-1434	P 60%	Fredrik Pehrson, KÄVLINGE
	Andreasson MFI-9 HB	-1389	V 0%	Christer Lundholm, VALLENTUNA
SE-XJK	Andreasson MFI-9 HB	81-714	P 80%	Christer Stenman, KLAGSHAMN
SE-XVU	Andreasson MFI-9 HB	8512-70-844	P 98%	Jan Sundin, LJUSDAL
SE-EFF	Andreasson MFI-9 Junior	19-623	V 70%	Magnus Lundström, ROSERSBERG
SE-CME	Anglin J6-B Karatoo	J6-648-922	V 95%	Ingvar Karlsson, FJUGESTA
	Auster V	3410-77	P 75%	Johan Ahlgren, OLOFSTORP
SE-ARG	Auster V	1882-936	P 45%	Filip Gerhardt, TORSLANDA
SE-VJT	Autogyro Humlan	293 B-1420	P 50%	Ingvar Carlsson, SVENLJUNGA
	Autogyro Humlan	27-147	V 90%	Mats Ekelund, VISBY
SE-VNC	Autogyro Humlan	275 B-1363	P 100%	Karl-Erik Eriksson, ÄLVÄNGEN
	Autogyro Humlan	274 B-1494	V 0%	Karl Hagström, LIT
SE-VNC	Autogyro Humlan	55-2-1305	P 85%	Nils-Gunnar Ohlson, NACKA
	Autogyro Humlan	281 B-1441	P 40%	Joe Steen, VAGGERYD
SE-XPG	Autogyro Humlan	100 B-1253	P 75%	Lennart Westerlind, HELSINGBORG
	Aventura II	AA2A00151-1431	P 85%	Kent Andersson, ÅRE
SE-GSV	Avid Amphibian	103-1202	P 0%	Berndt Österholm, SORUNDA
	Avid Catalina UL 122	131 AB-908	V 97%	Bengt Samuelsson, SUNNE
SE-XVJ	Avid Flyer Mk IV	1432D-963	V 98%	Olaf Moe, HAFRSFJORD / NORGE
	Avions Pierre Robin R 2100 A	157-1303	P 35%	Anders Fagerlind, SÄTILA
SE-YJX	B&F Technik FK 14 Polaris	B2-074-1386	P 70%	Mats Ekman, ALVESTA
	Baslee Fokker DR 1	-1217	P 70%	Sivert Lundberg, MALUNGSFORS
SE-XHK	Baslee Fokker E-III Eindecker	-1218	V 85%	Olle Modin, MORA
SE-ELB	Beagle 6A Tugmaster	3744-559	P 90%	Ragnar Skanåker, MUNKALJUNGBY
SE-VMX	Beagle Auster 6 A	3732-1154	P 65%	Lars-Erik Lundgren, ESKILSTUNA
SE-BEU	Best Off Nynja	995-40-1498	P 95%	Lennart Forsmark, JÄRFÄLLA
SE-XES	Boeing A 75 Stearman N1	75-3189-1288	P 5%	Bo Axelsson, VARBERG
SE-VGA	Brügger MB2 Colibri	173-101	P 95%	Mikael Brege, VALLENTUNA
SE-XDN	Brügger MB2 Colibri	246-1159	P 93%	Göran Lihv, KARLSTAD
SE-XMP	Brügger MB2 Colibri	96-20	V 60%	Viktor Lindman, LINKÖPING
	Bush Rallye	NB 01-1311	P 60%	Nils Johan Nutti, VUOLLERIM
SE-XCL	Bush SeaCessna	-1344	P 95%	Jerry Edvardsson, ÖCKERÖ
SE-CNA	Bushby Mustang II	1259-520	P 90%	Per-Åge Håkans, SIMLÅNGSDALEN
SE-CNC	Cassutt III M Racer	SE 75-01-920	P 78%	Staffan Ekström, LIDINGÖ
SE-BFH	Champion 7 EC	704-1115	P 97%	Bernt Herrlin, PORJUS
	Champion 7 EC	718-856	V 98%	Peter Öhrman, BORGVIK
SE-BEZ	Chinook Plus 2	2264XS-1264	P 40%	Jörgen Nielsen, SVANESUND
	De Havilland DH 60T Moth Train	1718-703	V 50%	Kjell Franzén, SVÄRTINGE
SE-BYL	De Havilland DH 82 Tiger Moth	3139-1068	P 60%	Mikael Ivarsson, LIDKÖPING
SE-XXD	De Havilland DH 82A Tiger Moth	86072-1146	P 65%	Johan Wiklund, LIMHAMN
SE-TAF	Dyn'Aero MCR 4S	73-401	P 80%	Kenneth Öhrn, SÄTER
	Dyn'Aero MiniCruiser	133-1394	P 70%	Per-Åke Sköld, VÄLBERG
SE-KSO	EAA Bergfalke II/55	392-1413	P 0%	Stefan Amrén, HUDDINGE
SE-GMF	EAA C 172 B Chevy V6 Replica	317-1094	P 65%	Rolf Hollsten, VALSKOG
SE-FVZ	EAA F 150 M	17248484-1251	P 90%	Lars Keskitalo, HARADS
SE-UAR	EAA Pa-25 Pawnee	1288-1119	P 85%	Göran Karlsson, VALSKOG
SE-TMD	EAA SF 25 B Falke	25-5235-1335	P 90%	Börje Gustavsson, BORÅS
	EAA Slingsby T 61 A/C	4678-1224	P 70%	Leif Back, JÄRFÄLLA
SE-XGV	Esqual VM 1 C	1733-1244	P 98%	Anders Rönnemark, ESKILSTUNA
	Esqual VM 1 C	20090209-5-1429	P 0%	Aleksandar Arsic, ALINGSÅS
SE-AMU	Esqual VM 1 C	20090205-4-1424	P 70%	Peter Honkamäki, GRÖNSKÅRA
	Esqual VM 1 C	20090110-2-1422	P 60%	Ronnie Sigsgaard, KLIPPAN
SE-AMU	Esqual VM 1 C	20090115-3-1423	P 95%	Sven-Göran Svensson, HÖGSBY
	Extra 230	11-572	P 80%	Dan Borgström, KARLSKOGA
SE-AMU	Fairchild 24W-41	FK 313-1122	V 0%	Paul Pinato, LJUNGSBRO



PÅGÅENDE BYGGEN OCH RENOVERINGAR

SE-YVE	Filcoa J6 Karatoo	529/9/267-742	V 97%	Mats Svensson, MELLANSEL
	Fisher Celebrity	AV 1102-1083	P 40%	Eqrem Haliti, VÄXJÖ
	Fisher Celebrity	AV1036-847	P 70%	Stig-Olof Öster, RYDEBÄCK
	Fisher Horizon 2	AH 0127-1364	P 15%	Thomas H Lundberg, BODEN
	Fisher Youngster V	YO-48-1062	V 65%	Bengt I Norén, ÅS
	Glasair Super II S	2323-1415	P 0%	Matts Behrens, STAFFANSTORP
	Grega GN-1 AirCamper	991-359	V 75%	Henry Norrby, JÄRVÖ
	Grega GN-1 AirCamper	976-194	P 70%	Krister Pettersson, SKELLEFTEÅ
SE-AHC	Götaverken GV-38	4-1086	P 90%	Filip Gerhardt, TORSLANDA
SE-XYG	Hamilton SH 2 Glasair II RG	2472-1336	P 90%	Leif Nilsson, GÖTEBORG
	Hamilton SH-1 Glastar	5659-1039	P 60%	Lennart Nilsson, FALKENBERG
	Hamilton SH-1 Glastar	5030-1003	P 15%	Lennart Persson, LOTORP
	Hawker Sea Fury MK II	WH 588-1334	P 68%	Dan Borgström, KARLSKOGA
	Huntwing Trike	9812080-1101	P 40%	Johan Frank, TORSHÄLLA
SE-XJD	Jabiru J 400	376-1359	P 100%	Ted Ivarsson, HJO
SE-CIK	Jodel D112/113	71-849	V 75%	Bo Andersson, DÖSJEBRO
	Jodel D18	484-1098	P 70%	Sven Larsson, GÖTEBORG
	Jodel D18	234-3-1099	P 80%	Mats Roth, VÄSTERÅS
SE-VAO	Jodel D18 UL	440-976	P 97%	Bengt Lagerqvist, LEKSAND
SE-VMS	Jodel D18 UL	559-1294	P 93%	Kenneth Pettersson, NYNÄSHAMN
	Jodel D185	541-1229	P 30%	Åge Sintorn, ÅSKLOSTER
	Kaminski Jungster I	-14	P 85%	Svante Andersen, VARBERG
SE-AKN	Klemm Kl 35 D	1783-1212	P 60%	Joakim Westh, STOCKHOLM
	KTH-X1	KTH-1-1437	P 30%	Ulf Ringertz, LIDINGÖ
SE-YJY	Lee Nieuport 11	1416-1215	V 95%	Robert Gustafsson, SILJANSNÄS
	Lee Nieuport 11	1407-1234	P 90%	Lars-Åke Henrysson, BACKARYD
	LMA LM-5X-W	1054-1356	P 20%	Mikael Hallberg, LULEÅ
SE-AZT	Luscombe 8E Silvair	4736-1106	P 29%	Lars-Gunnar Söderlind, NORBERG
	Monnett Sonex	513-1178	P 90%	Carl Bejvel, VISSELTOFTA
	Monnett Sonex	402-1144	P 75%	Björn Ek, ARKELSTORP
	Monnett Sonex	401-1143	P 70%	Gunnar Ouchterlony, ALVESTA
	Monnett Sonex	1179-1432	P 30%	Sven Ursberg, VÄCKELSÅNG
SE-XPO	Murphy Rebel 1650	468 REB-941	P 0%	Vesa Somppi, KIRUNA
	Neukom AN 20 B	15-281	P 46%	Erik Christiansen, ÅRYD
	Nordic 580	-1240	P 0%	Linus Bladh, VADSTENA
	North American Harvard T6	14A-1312-1385	P 0%	Dan Borgström, KARLSKOGA
	North American NA66-4 Harvard	14-566-645	P 39%	Veteranflyggruppen, UDDEVALLA
SE-XYD	Olofsson HB-3	1-915	P 99%	Hans Olofsson, VARBERG
	Orion G 802	43-1127	P 80%	Börje Nyberg, KRISTIANSTAD
	Piel CP301 Emeraude	AB430-544	V 38%	Mikael Brege, VALLENTUNA
	Piel CP750 Beryl	-758	V 20%	Hans Kerfstedt, ÖREBRO
SE-ABI	Pietenpol AirCamper	-1223	P 85%	Ingemar Simonsson, BJÄRRED
SE-ACW	Pietenpol AirCamper	-1093	P 98%	Per Widing, TUMBA
SE-AHP	Piper J3C-40/50S Cub	2371-74	V 2%	Kjell Franzén, SVÄRTINGE
SE-AUK	Piper J3C-65 Cub	11697-1226	P 75%	Jan Eriksson, ÖSTERVÅLA
SE-BCX	Piper J3C-65/90 Cub	12672-1325	P 50%	Tord Lehman, BODEN
SE-KPS	Piper Pa-18 Super Cub 95	18-1423-1190	P 85%	Mattias Jönsson, LUND
SE-XUN	Piper Pa-18 Super Cub 95	50-1774-1228	P 85%	Solweig Orsan, SKOKLOSTER
SE-XUF	Piper Pa-22 Tri-Pacer	22-7608-858	P 100%	Göran Åsemyr, ONSALA
SE-XJB	Pitts Model 12	152-1130	P 98%	Bent Jacobsen, SOLNA
	Pitts Model 12	97-1238	P 75%	Philip Raine, VADSTENA
	Pitts S-1S	9316-930	P 80%	Göran Aggestig, SKÖNDAL
SE-FTY	Pitts S-2A	2049-1194	V 25%	Stefan Sandberg, BRO
	Progressive Aerodyne Searey LS	1LK498C-1501	P 0%	Tord Wedin, SUNDSVALL
SE-IUU	PZL-104 Wilga 35	62165-1204	P 87%	Jan Marcus Uddén, BENGTSFORS
	Rahm Vision	63-1051	P 80%	Kjell Dahlberg, REJMYRE
SE-XOU	Rand KR2	8493-51	P 95%	Lars Dolk, FÄRENTUNA
SE-XJM	Rand KR2 S	833-1067	P 80%	Peric Bratislav, GÖTEBORG
	Rans S-6 S Coyote II	10051698-1291	P 95%	Sauli Aalto, NORRAHAMMAR
	Rans S-6 S Coyote II	6081890-1426	P 75%	Anders Sundström, KIRUNA
SE-XJF	Rans S-6S Coyote II	3011411-1151	P 100%	Ari Salminen, KIRUNA
SE-AXF	Republic RC-3 Sea-Bee	592-1225	P 30%	Sten Arvid Karlsson, MÄRSTA
SE-AXM	Republic RC-3 Sea-Bee	467-878	P 50%	Bengt Persson, BORLÅNGE
SE-AXG	Republic RC-3 Sea-Bee	399-1203	V 65%	Bert-Ale Wählin, TÄRNSJÖ
	Rutan-Puffer Cozy	E728-790	V 90%	Mogens Andersen, VESSIGEBRO
	Rutan-Puffer Cozy	59-122-599	V 10%	Douglas Denton, ALAFORS
SE-FUR	Ryan Navion	NAV-4-1818-562	P 92%	Jens Tottie-Håkansson, LIDINGÖ
SE-FVY	SAAB 91 B Safrir	91-309-1425	P 0%	Pär Erixon, GÖTEBORG
	Safari Helicopter	S-2125-1182	P 75%	Carl Gustaf Söndén, ÄNGELHOLM
	SE 5 A	534-1124	P 30%	Daniel Ryfa, SUNDSVALL
SE-XJL	SE 5 A Replica	531-1185	P 100%	Lars Lindell, FORSHEDA
	Seawind 2500/3000	75-791	V 25%	Johan Forssblad, VITTSJÖ
	Sequoia Falco F.8L	1382-1282	P 80%	Dan Gamble, KLAGSTORP
	Shaw Europa	166-944	P 86%	Kjell Eriksson, SOLLENTUNA
SE-XVR	Shaw Europa	238-975	P 99%	Bo Olsson, SALTSJÖBADEN
	Shaw Europa XS	426-1082	P 85%	Philip Lincoln, STOCKHOLM
	Shaw Europa XS	479-1117	V 50%	Lennart Olsson, SÄTENÄS
	SkyRanger Swift	SKR0806901-1405	V 15%	Urban Wall, VATTHOLMA
SE-XND	Smaragd CP301A Emeraude	3-876	P 68%	Jorma Koskinen, FAGERSTA
SE-XNK	Smith DSA1 Miniplane	7337-891	P 75%	Richard Lindblom, STOCKHOLM



PÅGÅENDE BYGGEN OCH RENOVERINGAR

SE-XOD	Smyth Sidewinder	-17	P 98%	Sune Karlsson, RAMSELE
SE-XCZ	Sooper Coot A	-2	P 87%	Ingvar Lif, VISINGSÖ
	Steen Skybolt R	12004-1428	P 25%	Björn Larsson, KIL
	Steinbach Impulse TO	16-1176	P 85%	Lars Roepstorff, KOLBÄCK
SE-BCC	Stinson 108 Voyager	543-76	P 25%	Mikael Svensson, NYNÄSHAMN
	Supermarine Spitfire PR IV	6S 138536-1295	P 0%	Sven Kindblom, SOLLENTUNA
SE-ANU	Taylorcraft BC	1227-1433	P 10%	Stefan Sandberg, BRO
SE-VGL	TEAM Hi-Max	171-686	V 100%	Helge Nemeček, HYSSNA
	TEAM Mini-Max 1600 R	2463 P-1103	P 70%	Nils Pihlblad, STOCKHOLM
	TEAM Mini-Max EROS 1650	1285 P-968	V 70%	Lennart Olsson, LAGAN
SE-EGC	Tipsy T.66 Nipper	22-132	P 80%	Kjell Thurell, KRYLBO
SE-FUT	Tipsy T.66 Nipper Mk II	T-66-53-781	V 90%	Bror Axelsson, JÄRFÄLLA
SE-XGM	Tipsy T.66 Nipper Mk II	23-541	V 98%	Åke Jansson, VALLENTUNA
	Walker Mohawk	-1032	V 10%	Ingemar Hyttring, SKATTKÄRR
	Van's RV-4	1453-903	V 20%	Karl-Gustav Ericsson, KNIVSTA
SE-XZV	Van's RV-4	3611-906	P 92%	Stefan Johansson, BRUNFLO
SE-XJJ	Van's RV-4	2286-697	V 80%	Hans Stråhle, FÄRENTUNA
	Van's RV-4	4097-967	P 78%	Roland Wennström, PERSTORP
SE-XVP	Van's RV-6	60549-1121	P 99%	Magnus Andersson, LUND
	Van's RV-6	24525-965	P 75%	Gustav Billman, VILHELMINA
	Van's RV-6	23447-921	V 5%	Karl-Eric Engstrand, EKOLSUND
SE-XYB	Van's RV-6	25894-1109	P 97%	Thorleif Gustavsson, LINKÖPING
	Van's RV-6	21007-793	P 95%	Stig Holm, VELLINGE
	Van's RV-6	24939-1002	P 40%	Anders Kedbrant, VALBO
	Van's RV-6	21008-794	P 85%	Jan Lundberg, KLIPPAN
	Van's RV-6	22671-896	V 80%	Mats Widén, VÄSTERFÄRNEBO
	Van's RV-6 A	25619-1059	P 42%	Christer Pending, FALKENBERG
SE-XUA	Van's RV-6 A	23563-937	P 50%	Christer Stenman, KLAGSHAMN
SE-XXG	Van's RV-7	72105-1260	P 95%	Ola Carlsson, VISLANDA
	Van's RV-7	73721-1444	P 5%	Bernth Johansson, MALÅ
	Van's RV-7	72161-1312	P 8%	Ulf Thurban, BARA
SE-XXH	Van's RV-7 A	72107-1262	P 95%	Paul Davoust, GEMLA
	Van's RV-7 A	72106-1261	P 49%	Poul Strömberg, MARKARYD
	Van's RV-7 A	73190-1393	P 35%	Jan Svensson, BERGHEM
	Van's RV-8	82535-1345	P 0%	Mattias Jonsson, JÄRVED
SE-XXM	Van's RV-8	81366-1500	P 0%	Hans-Christer Nilsson, KALMAR
	Van's RV-8	82824-1382	P 60%	Fredrik Pellebergs, SIGTUNA
	Van's RV-8 A	81319-1113	P 85%	Anders Wallerman, LINKÖPING
	Van's RV-8 A	81318-1112	P 85%	Lars Östling, LINKÖPING
	Wheeler Express FT	262-778	P 85%	Sven-Åke Eriksson, SILJANSNÄS
	White Lightning WLAC-1	77-826	P 91%	Bo Peterson, GÖTEBORG
	Zenair STOL CH 701	7-9768-1296	P 26%	Mikael Hemlén, VÄSTERHANINGE
	Zenair STOL CH 701	7-7179-1406	P 20%	Peder Isaksson, VILHELMINA
	Zenair STOL CH 701	7-9467-1247	P 85%	Anders Johansson, ANNERSTAD
	Zenair STOL CH 701	7-9855-1329	P 15%	Carl Johan Paulsson, BÄLSTA
	Zenair STOL CH 701	7-9835-1396	P 70%	Karl-Inge Persson, MARIESTAD
	Zenair STOL CH 701	7-7866-1440	P 75%	Johnny Pettersson, VÄNNÄS
	Zenair STOL CH 701	7-8031-1408	P 35%	Marcus Schwarz, ÅSEDA
SE-VMM	Zenair STOL CH 701	7-6766-1366	P 90%	Tommy Säve, HANINGE
	Zenair STOL CH 701	7-6853-1375	V 65%	Thomas Tegelström, LYCKSELE
	Zenair STOL CH 701	7-3577-1070	V 1%	Alf E. Åhgren, TÄBY
	Zodiac CH 640	640-0054-1376	P 8%	Tonny Andersen, UMEÅ

AUTHORIZED DISTRIBUTOR
ROTAX
AIRCRAFT ENGINES

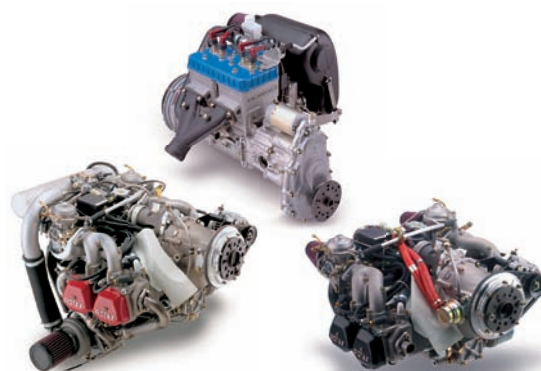


LYCON
ENGINEERING AB

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

I verkstaden



Stefan och Nils visar hur maskinen skall flyga.



Nils Jönsson och Stefan Amrén vid sin MiniCruiser.



Kabinen saknar ännu så länge några detaljer. På panelen en bild på den tänkta EFIS:en.



Vingen har en "double slotted" klaff som är mycket effektiv.

På besök hos Dynareo-byggarna i Huddinge

TEXT: LENNART ÖBORN OCH BYGGARNA. FOTO: LENNART ÖBORN

EN FRANSK COMPOSITKÄRRA av typen Dyn'Areo MCR MiniCruiser är under byggnad i Huddinge söder om Stockholm. Det är ett gäng om fyra som står för byggandet, Stefan Amrén, Nils Jönsson, Nils Sparre och Peter Blomberg.

Att maskinen har fina prestanda kan ni se i faktarutan. Skälet till att man valde en Dyn-Aero MiniCruiser var framför allt den goda prestandan.

Vid besöket som gjordes av dåvarande rc, Paul Pinato och undertecknad så hade de hållit på med sitt bygge i ganska precis två år. Som syns på bilderna har man kommit en bra bit på vägen, målet är att flygplanet skall flyga till sommaren. Stefan och Nils som förvisade bygget noterade att av de två åren hade nog ett gått åt till spackling och slipning och grundmålnings. Det är arbetskrävande att få fram en bra finish på kolfiber. De olika prefabricerade delarna i kolfiber som leverats från fabrik har haft bra passform, medan det tekniska stödet och dokumentationen från fabriken kunde ha varit bättre.

Maskinen står på hjul med motorn installerad och alla detaljer/roder etc. är inpassade. I skrivande stund har man påbörjat monteringen av avioniken.

MINICRUISER ÄR EN maskin som storleksmässigt kan jämföras med Cessna 150 men där tar liknelserna slut... du ställer upp på banan och

ger full gas, då upptäcker du att något har hänt inom det lätta flyget... du accelererar med en otrolig snabbt, redan efter ca 6 sec har du passerat 55 knop och lämnat banan, är du ensam ombord med standardtankar stiger du utan problem med ca 1900 fot/minut de första fem minuterna med 115 hp för att sen med elektronikens hjälp dra ner till 100 hp vilket bibehålls ända upp till nivå 160.

Väl i luften är maskinen mycket lättflugen och stabil, små precisa rörelser med spaken är allt som behövs för att få maskinen dit man vill, så även i turbulent luft då fransmännen valt att ha alla roderlinor och stöstångar förspända med ett antal gummiband vilka hela tiden strävar efter att stabilisera maskinen i pitch och rollplan. Med tanke på den lilla vingytan, 5,2 kvm kan man tro att stallfarten borde vara hög! Men flygmaskinen är utrustad med 'double slotted' klaff vilka ger en lyftkraftsökning med hela 2,5 ggr och en stallfart på ca 47 knop, (för en Cessna gäller ca 1,5 ggr). om du vill så kan du landa riktigt kort, med full klaff klarar du med lätthet av 200 meter.

Maskinen har en imponerande låg bränsleförbrukning, den tar sig hela 1855 km (65 %) på 110 liter.

Eller om man så vill omräknat till liter/100 km så blir det endast 5,7 liter och det att jämföra med t.ex. Cessna 150 där motsvarande förbrukning blir 11 liter/100 km. ■



Fakta

Allmänt

Spännvidd	6,63 m
Vingyta	5,20 kvm
Kabinbredd	1,12 m
Bränslemängd	100 l (2* 55 l)
Tomvikt	250 kg
Max startvikt	490 kg
Vingbelastning	86 kg/kvm

Motorer

Rotax 912 S	100 hp
Rotax 914	115 hp Turbo

Prestanda

Motor R 912 S	100 (hp)
Cruise 75%, FL80	318 (km/h)
Cruise 65%, FL110	312 (km/h)
Bränsleförbrukning 65%	18,5 (liter/h)
Range (65%)	1855 (km)
Startsträcka, VP propeller	152 meter
Stigprestanda FL 0	1750 (ft/min)
VSO (stall speed landing configuration)	91 km/h
Va (Maneuvering speed)	235 km/h
Vne (Never exceeding speed)	320 km/h
Design maneuvering speed	355 km/h
Vno (Normal Operation Speed)	264 km/h
G loading	+3,8/-1,5 g
Vfe (Flaps extended speed)	170 km/h



FÖRENINGSNYTT

Nya medlemmar i EAA

NAMN	ADRESS	TELEFON
Robin Bergstedt	Typografvägen 3 4 tr, 126 53 Hägersten	073-978 53 05
Ove Ivarsson	Berg 323, 830 51 Offerdal	070-625 10 06
Torbjörn Johansson	Skäringsbolsvägen 6, 681 51 Kristinehamn	0550-164 97
Göran Karlsson	Västgårdsvägen 9, 780 51 Dala- Järna	070-654 54 39
Bengt Lagerquist	Norlunda, 575 91 Eksjö	0381-139 19
Arne Lindholm	Catalinatorget 11 lgh 1201, 183 68 Täby	
Thomas Nilsson	Lekattvägen 7, 783 31 Säter	0225-534 26
Anders Nordkvist	Hyllingevägen 290, 265 90 Åstorp	042-771 11
Emil Offermann	Klockarevägen 6, 611 72 Stigtomta	0155-21 29 99
Rolf Ohlsson	Bäräng 216, 860 35 Söråker	070-677 68 66
Mårten Persson	Rolsberga Mariannelund 130, 240 33 Löberöd	0413-301 21
Anders Rångevall	Fosievägen 52, 214 59 Malmö	
Barbara Silén	Ekillå Gårdsväg 60, 195 33 Märsta	08-420 34 176
Tore Svensson	Filsbäck Tallsjö, 531 70 Lidköping	0510-54 63 53
Strömsund Air Team	c/o Robert Färdvall, Kallasbacken 485, 830 70 Hammerdal	
Älvsby Flygklubb	Box 127, 971 04 Luleå	

Nya byggtillstånd

NAMN	FLYGPLAN	DATUM
Tord Wedin, Sundsvall	Progressive Aero- dyne Searey (LSX 1LK498C-1501)	2010-12-16



Säljes:

Auster mk5

Jag vill sälja min Auster mk5, SE-CFN, från 1958. Den är komplett men helt nedplockad och renovering är påbörjad. Kroppen med delar är blästrad och målad och återmonteringen är inledd. Ving-

arna är avdukade men orörda.

Motorn är en Lycoming O-290-3 med metallpropeller. Mycket extradelar följer med: vingar, roder, motordelar, bellytankar mm.

Pris 48 000 kr

Per Olsenmyr, 018-374302, per.olsenmyr@home.se

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



Nya flygutprovningstillstånd

NAMN	FLYGPLAN	DATUM
Björn Zereba, Nyköping	Mignet HM14 TF 290 Loppan (01-1199) SE-XJH	2010-09-13
Cato Eide, Gällivar	Rans S-6S Coyote II (10981275-1054) SE-YVG	2010-10-06
Harry Lind- ström, Lagan	Rans S-6 S Coyote II (08081898-1436) SE-VMR	2010-10-07
Hans-Christ- ter Nilsson, Kalmar	Van's RV-8 (81366-1500) SE-XXM	2010-12-07
Mikael Carl- son, Löberöd	Fokker D.VII (10400/18- 989) SE-XVO	2010-12-13
Erik Karls- son, Sävsjö	Eurostar 2000R (2006- 2727-1301) SE-VLX	2010-12-13



Säljes:

Piper L-4J Cub 1944, SE-BFD

X-klass, TT 6530, Continental A65 TSOH 1048, Sensenich prop, Icom 760 COM & Gulf Coast Avionics headsets. 45 L + 22 L vingtank. Bränsle förbrukning 16-18 L/h. Aluminium vingbalkar, Nordflyg skidor. Totalrenoverad 1998. US Army serial 480239. Piper S/n 12535. Frame no 12363.

Flygplanet är baserat på Lindholmen utanför Vallentuna. Vinnare av Barkarbypriset 2009 för bästa veteranflygplan. Suveränt skick! Billig i drift och enkelt underhåll. Pris: 280 000 SEK. Mats Johansson, E-mail: info@mj.d.se Tel: 070-531 35 31



Säljes: Bolkow 207 SE-XGX

Enda 4-sitsiga Bolkowmodellen. Byggt 1962. Totaltid 3018 tim. Lycoming O-360 A1A 180 hk experimental TSMO 1115 tim. Korrosionskontroll utförd 2007-05-31. Propeller Hartzell HC-92ZK-8D constant speed experimental. Korrosionskontrollerad 2010-05-17. King KX175B; KY97A. Audio panel/intercom PMA4000. Narco AT150 med höjdrapportering. ELT Shark 7. Luftvärdig tom maj 2011. Maths Johansson 070-749 15 65 (maths.g.johansson@telia.com)

Köpes

Sporrhjulställ

Jag letar efter ett komplett begagnat sporrhjulställ av typ Scott 3200.

Söker även en metallpropeller passande en 180 hkr Lycoming. Har du något stående som kanske kan passa så ring 070-5303552. Bums!



Säljes: EXTRA 300

EXTRA 300 -89 Sn.06-731 SE-XIZ. Kropp o Motor AEIO-540-L 409 tim. Prop. MTV-14. 2,2 tim. röksystem, Becker Radio, höjdrap. transponder. ELT. Extra ljuddämp. Räddningsskärmar, David Clark Headset+AVA huvor. Luftvärdig till 30/4 2011. 1.500.000 SEK. Harry Moheim, 0706-220002

HARTZELL 68 " hydraulik

säljes 68" 26kg
2002, gångtid 162hr
ny-overhaul, som
ny. experiment,
passande O-320
RV, Lancair
Glasair m.m.
pris 42 000:-
ny pris 85 k, all doc. finns
rolfla@hotmail.com 073-4000 798

www.qbenai.com



Luftfartsförsäkring som täcker din typ

Individuell behandling och säkerhet kommer inte utan erfarenhet. QBE har genom 120 år vuxit till att bli ett av världens 25 största försäkringsbolag med närvaro i 45 länder. Det är våra kunders garanti för säkra produkter.

Som specialister inom luftfartsförsäkringar kan vi också hjälpa dig, så att vi tillsammans hittar den lösning som täcker ditt försäkringsbehov.

Kontakta QBE – din stabila partner!

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

AVSÄNDARE:

EAA Sverige
Hägerstalund
164 74 Kista



KORT FINAL

Minimum Viking har landat i Norge

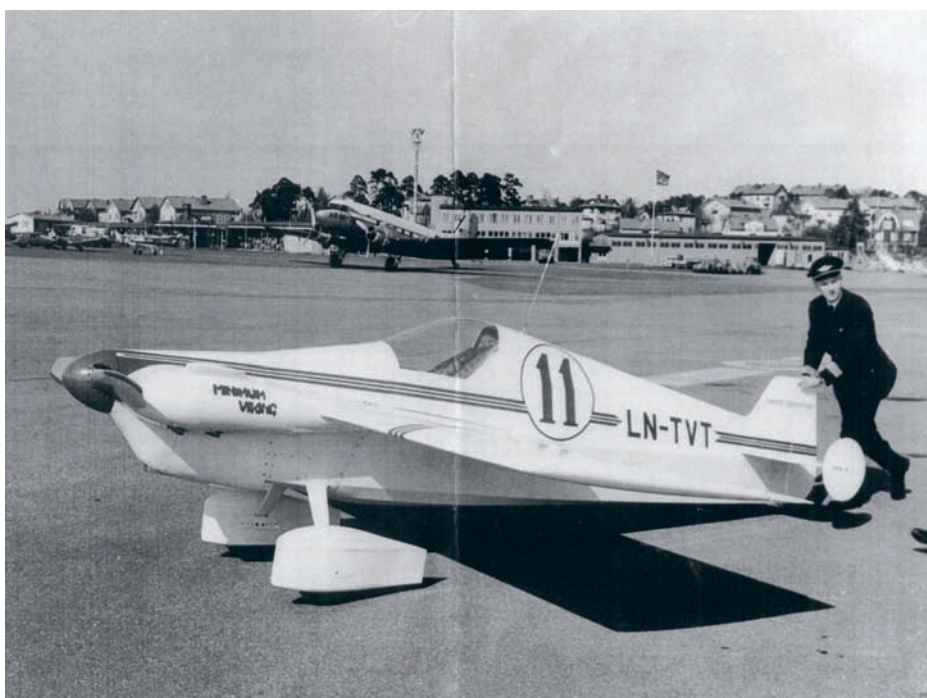
DEN NORSKE FLYGLEGENDAREN Jan Christie, tillika en av EAA Chapter 222 Swedens grundare, har ägt flera spännande flygplan. Bland annat rör det sig om Klemm KL 35 LN-OAV (före detta Sk 15 nummer 5055), Caudron C.635M Simoun LN-TVP (även känd som SE-ALF), de Havilland DH.85 Leopard Moth LN-TVT (även känd som SE-BZM), BHT-1 Beauty LN-JHC (mest känd som SE-ANX), Globe Swift LN-BDE (senare SE-XBH och SE-CBF) och Percival EP.9 N747JC. Men även en Cassutt...

Cassutt N1110 var flygplan nummer två av den egna konstruktionen som Tom Cassutt byggde, med andra ord Cassutt II (eller #2. Flygplan #1 gick för övrigt åt i en brand.). Följande kan man läsa i artikel i Air Progress från sommaren 1972:

Tom's second airplane weighed at least 30 pounds less than any other Formula One, yet was strong enough to take his 400-mph dives and flat-out snap rolls without a murmur. »Actually, weight detracts from strenght. That's the point Wittman made when he was against the 500-pound minimum weght rule: 'I've got a 490-pound airplaneand I put 10-pound wheels pants on it, and now it's 500 pounds - does that make it safer?'«

Tom raced his machine just once, in 1959, turning amazing 206 mph on its first try, on 85 hp. Then he sold it to SAS Captain Jan Christie, who raced it to fifth place in the final Ft. Wayne race in 1960 and then took it home to Stockholm in his DC-7C.

CHRISTIE LÄR BARA ha flugit LN-TVT, som Cassutt II blev registrerat, ytterligare en gång – från Bromma. Detta skedde den 25 september 1964. Sedan ställdes Minimum Viking av i hangaren på Linta-sidan av fältet. 1977 kom flygplanet att hänga med Christies flytt till USA och i mitten av 80-talet tilldelades den amerikanska registreringen N746JC i samband med att man avsåg delta i ett race. Dock



Bromma 1964, Jan Christie poserar vid sin Cassutt II »Minimum Viking«.
Bild via Kay Hagby.

kom inte Cassutt till start, eller alltså ens i luften. .

Förra året såldes flygplanet till Øyvind Ellingsen och anlände i kontainer till Jarlsberg söder om Oslo den 29 november. För närvarande ligger kärran kvar i sin »crate«, men avsikten är

att montera ihop gamla LN-TVT framåt påsk. Även om Øyvind Ellingsen och Warbirds of Norway inte har gett Cassutt-projektet direkt prioritet så avser man att med tiden åter göra denna unika racer luftvärdig.

FREDRIC LAGERQUIST