



OSHKOSH, USA

508 000 besökare och över 10 000 flygplan. Erik Neckling berättar om sitt besök.



RV4-BYGGE

I fjärde delen behandlar Fredrik Pettersson bland annat huven.



MIN VELOCITY

Mårten Persson letade och fann sin drömkärra – i Schweiz. Här berättar han hur det gick till.

EAA-NYTT

#3-4
2012

MEDLEMSTIDNING FÖR EAA SVERIGE • #3-4/2012 • ÅRGÅNG 45



KORT FINAL: Jabiru UL 450 i sjöversion

MUSEALT: Experimentklassat på Arlandasamlingarna

ORDFÖRANDEN: Sammanslagning mellan de delegerade verksamheterna

HÖSTENS KURSER: Dukning, metallarbetning, trä, el och mycket annat





Flygkalendern

24-27 APRIL 2013

Aero Friedrichshafen

29 JULI - 4 AUGUSTI 2013

EAA AirVenture Oshkosh, USA

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

2012

Senaste datum för material till kommande nummer under 2012.
Nr 5/2012: 19 november



Omslag:

Van's RV-6 och RV-7A under en fotoflygning i somras. Foto: Love Öborn.



FOTO: KJELL-OVE GISSELSON

INNEHÅLL



6

EAA:s nationella huvud-flyin i Karlskoga 2012

Vädret kunde gott ha varit bättre, men gemenskapen var det inget fel på!

14

Flygutprovning av Flygande Loppan

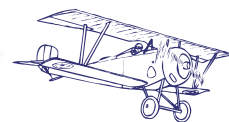
Just denna maskin, SE-XJH, är mycket unik då den är den första i landet som har fått en officiell registrering och är byggd enligt ett regelverk i modern tid.



10

En resa till Blois, Frankrike

Kjell-Ove Gisselson började tröttna på stjärtsvängar kring hemmafältet och ville resa ner genom Europa. Det blev ett besök med RV 6:an på RSA:s fly-in i Blois, Frankrike.



EAA-NYTT

NR 3-4/2012 | ÅRGÅNG 45

Medlemsorgan för EAA Sverige och EAA Chapter 222 Sverige

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

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

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

EAA Sverige och EAA Chapter 222

Postadress: Kanalvägen 1A plan3,

194 61 Upplands Väsby

Telefon: 08-752 75 85

Telefax: 08-751 98 16

E-post: eakansli@eaa.se

Hemsida: www.eaa.se

Postgiro: 66 45 96-4

Kansliet har öppet:

vardagar 08.00-16.30.

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 2012: 350 kronor.

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

Föreningservice

Kontakta EAA kansli beträffande

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

Infoteket

Kontakta Ingvar Lif. Rökinge 82,

560 34 Visingsö, Tel. 0390-40413

E-post: ingvar.lif@gmail.com

EAA USA

Postadress: EAA Aviation Center

P O Box 3086, Oshkosh, WI 54903-

3086 USA Hemsida: www.eaa.org

Medlemsavgift, \$56, betalas med kreditkort eller internationell check direkt till USA. Medlemskap innebär bland annat att man får Sport Aviation, föreningens tidskrift, 12 gånger/år och att inträde kan lösas till flight line på Oshkosh och Sun 'n Fun.

Svenska Rotorflygklubben

EAA:s intressegrupp för rotorflygning.

Klubben verkar specifikt för att på ideell basis hjälpa medlemmarna bygga och flyga rotorflygplan.

Kontaktman: Ingvar Carlsson

070-5794614. www.rotorflygklubben.se.

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

KARLSKOGA HUVUDFLY-IN i juni var en trevlig tillställning på ett fint flygfält som ligger ganska bra geografiskt i landet för många. Arrangörerna hade fått till det bra med trevlig stämning och utan incidenter. Vädret var tyvärr inte det bästa men kan vi inte rå över. Siljansnäs i augusti hade mer tur med vädret och även där fungerade allt bra. I år har vi, än så länge, varit befriade från allvarliga haverier, sedan kan man ju fråga sig om det beror på skicklighet eller lågt flyguttag.

ALLA VI SOM bygger flygplan vet att allting alltid tar längre tid än man tror från början innan det blir färdig. Det gäller ofta även andra processer som har med flyg att göra. Den delegerade verksamheten går idag minus och inget tyder på att det blir bättre i framtiden om inget görs. Detta samtidigt som det behövs investeras. Att det måste till någon form av sammanslagning/samverkan mellan de delegerade verksamheterna som EAA, KSAK och kanske även Segel har, står nog utom all tvivel. Detta påverkar i sin tur mycket annat som har diskuterats under lång tid, som till exempel organisationsstruktur, kansliplacering, eventuella regionbildningar, utbildnings- och kvalitetssystem etc och frågan om vad som egentligen skall ligga på föreningen och vad som skall ligga på den delegerade verksamheten.

MIN FROMMA förhoppning är att vi kan komma till skott nu i höst i delegationsfrågan så pass att vi då kan formulera några tänkbara alternativa

”Att det måste till någon form av sammanslagning/samverkan mellan de delegerade verksamheterna som EAA, KSAK och kanske även Segel har, står nog utom all tvivel.

lösningar på de frågor som påverkas. Förvisso är det styrelsens uppdrag att arbeta och besluta i dessa frågor men jag vill att vi då, förhoppningsvis nu i höst, passar på att gå ut med en riktig enkät till alla medlemmar. Det finns dessutom en och annan fråga där det undrats vad medlemmarna egentligen tycker eller prioriterar, så vi får passa på att ta med dessa nu.

SLUTLIGEN SÅ HÄNDER det intressanta

saker på Kjula/Eskilstuna. Det planeras för utveckling och i detta finns flygfältet kvar som en viktig del och som allmänflygfält.

CARL RÖNN



Höstens kurser!

Se www.eaa.se för information om höstens kurser!

DINA FOTON ÖNSKAS!

Bilder till kalendern 2013

MED ÅRETS SISTA, som också är nästa nummer skall kalendern för 2013 medfölja. I den skall vi ha fina bilder på EAA-flygplan. Nu får du chansen att få en egen bild på ditt flygplan i kalendern, eller en bild du tagit på ett av våra flygplan. Under säsongen har ni kanske tagit några bilder ni tycker skulle passa. Det skall vara en digital bild. Redaktionen väljer ut de 12 bästa bilderna av alla som skickats in, en-

ligt tycke och smak. Ställ in kameran så att bilden blir minst 2480 x 3508 så skall den gå bra att trycka i A4-storlek. Bilderna skall vara skarpa, håll kameran stadigt och låt den fokusera på motivet. Dom skall ha bra ljus och kontrast Bilderna skall vara liggande för att passa i kalenderns format. Ni har nog fina bilder. Skicka in bilden till eaa-nytt@eaa.se.

REDAKTIONEN



Från EU, EASA och TSL horisonter

NEDANSTÅENDE GÄLLER – formellt – inte de som flyger amatörbyggda luftfartyg, veteran-luftfartyg och andra s.k. Annex II luftfartyg, men i praktiken kommer det nog att göra det i alla fall genom beslut av TSL eller genom nationella spegelbestämmelser, varför det har stort intresse för EAA.

EU-kommissionen och parlamentet hade i basförordningen 216/2008 bestämt att både nya certifikat- och driftbestämmelser skulle gälla senast den 8 april 2012. Så blev det dock inte! Trots att certifikatbestämmelserna utkom på hösten 2011 (och var kända långt dessförinnan) var det få stater som överhuvud taget hade gjort något den 8 april varför EU gav de stater som ansåg sig behöva mer tid ytterligare ett år på sig innan EU-bestämmelserna ska tillämpas. Transportstyrelsen har beslutat sig för att utnyttja detta extra år varför de gamla svenska bestämmelserna gäller drygt ett halvår till. Driftbestämmelserna (ops) för privatflyg (NCC och NCO) och speciella operationer (SPO), som också skulle varit i kraft den 8 april, har lämnats som "opinion" till EU-kommissionen men ännu inte fastställts och publicerats. Enligt obekräftade rykten har flera stater haft invändningar mot förslagen varför det blivit stopp hos kommissionen.

EU-regelsystemet bygger (i teorin) i hög grad på en relativt enkel grundbestämmelsen påbyggd med AMC (Acceptable Means of Compliance) och GM (Guidance Material). I praktiken kommer AMC att bli bindande för oss privatflygare medan GM närmast ska ses som allmänna råd som inte behöver följas.

AMC och GM för privatflygbestämmelserna NCC och NCO kom som internremiss den 3 september, men inget har sagts om de kommer ut på allmän remiss. Mycket tyder på att det bara blir en intern remiss till bland annat arbetsgrupperna.

EU-bestämmelserna, AMC och GM kommer att ersätta det nuvarande svenska regelverket. Eftersom vi i Sverige har reglerat mer än i de flesta andra europeiska länderna, kommer det att finnas flera av de nuvarande svenska bestämmelser som inte får någon motsvarande EU-reglering. Återstår att se hur TSL reagerar på detta! Själv är jag rätt fundersam på hur TSL kommer att agera. I sitt så kallade GA-projekt för regelförenkling som generaldirektören kräver av luftfartsavdelningen har i dagarna en enkät sänts ut till några på marknaden (inte EAA och inte jag) med följande fråga:

"Kan några av de nationella reglerna tas bort?"
Ja ☐ Nej ☐

Om svaret är ja vilka regelverk skulle kunna tas bort? Motivera gärna svaret!"

PÅ MIG VERKAR det som om TSL är omedveten om att det inom kort kommer ett näst intill fullständigt regelpaket från EU som avser att ersätta motsvarande svenska. Det är ju rätt meningslöst och slöseri med maktkraft att fråga om vilka av våra gamla svenska regler som kan tas bort när de ändå ska försvinna inom kort!

Däremot tycks man vara på det klara med att Annex II luftfartygen inte omfattas av EU-regleringen. Därför har man nu skickat ut en annan enkät om för- och nackdelar med att ha nationella regler eller adoptera EU-reglerna för Annex II. Dock finns inte organisationerna EAA (amatörbygge och experimentklassade veteran), KSAK-M (normalklassade veteran och UL), Segelflygförbundet (veteransegelflygplan) eller Ballongfederationen (amatörbyggda ballonger/luftskepp) med på utsändningslistan!

Nu har jag varit rätt gnällig men mest frustrerad. Nog bör man kunna kräva viss marknadskännedom från myndighetens sida, eller hur?

KJELL FRANZÉN

EAA:s H50p arbete

EN LÄGESRAPPORT FÖR 2012 är – när det här skrivs den 7 september – följande. Endast ett haveri och två händelser har hänt i år vilket är mycket glädjande. Om året fortsätter så här blir det ett rekordår med få haverier, skador, störningar osv. Vi håller tummarna för ett fortsatt bra flygarår.

Årets haveri ägde rum den 15 augusti med en PA-18 som råkade ut för en Ground Loop. Skador en vingpets + stabilisator och höjdroder i marken. Reparationstillstånd sökt och inga personskador.

Årets brandhändelse inträffade de 18 augusti med en RV-4 i södra Skåne. Efter tankning upptäckte piloten att det dropade bränsle från kroppen. Piloten började felsöka efter läckaget genom att avlägsna durken. Då skedde en gasexplosion och därefter brann cockpit och motor kraftigt.

Dagen efter kunde ca 60 liter bränsle tas tillvara från vingtankarna som var oskadade. Personskador: svedda näshår samt smärre bröstsmärtor (inadad brandrök). Orsaken till explosionen har inte vidare analyserats.

Årets utrikespolitiska händelse inträffade i augusti. En svensk PR-byrå utförde en "Nalle-attack" över Minsk i Vitryssland. Händelsen är ej rapporterad till EAA och ej heller till oss via Transportstyrelsen. EAA har fått kännedom om händelsen via nyheterna på TV och via TT.

Rotax 912 motorn har haft en del störningar i år på UL sidan (inga störningar på EAA:s flygplan) där bränslesystemet varit inblandat. Tänk på följande ha alltid en fingersil monterat vid tankens utlopp, därefter ska ett finfilter sitta före den elektriska bränslepumpen som måste finnas i reserv om motorns mekaniska pump

skulle sluta fungera. Om finfiltret sitter felaktigt monterat efter elpumpen är risken stor att elpumpen lägger av om det kommer föroreningar från tanken. Ha alltid en bränsletryckmätare monterad som visar trycket före förgasarna, det ska ligga runt 0,35 Bar. Före start av motorn slå på elpumpen så trycket går upp till 0,35. Efter motorstart slå av elpumpen och kontrollera att motorns mekaniska pump också ger 0,35 Bar. Kontrollera också att luftutsläppen till tankarna fungerar och ej är täppta. Ingen luft in i bensintanken betyder efter en stund inget bränsle ur tanken = motorstopp. Detta är ett klassiskt fel som ej behöver upprepas.

Gott nytt fortsatt flygarår 2012 önskar
STAFFAN EKSTRÖM



Notiser från Tekniska Chefen

HOPPAS NI HAFT en fin sommar allt regn till trots. Själv vill jag inte klaga även om 2012 inte kommer i närheten av att lämna ett avtryck som en av de där somrarna som de flesta av oss vill minnas man hade som barn. Har upptäckt hur härligt det är att paddla kajak och upptäckt Gräsö skärgård med det samma, turistat i huvudstaden samt hälsat på i grannlandet österut. Under tiden jag var ledig höll vår Ann-Lis kansliet öppet absoluta merparten av juli, så rimligen har ingen blivit utan hjälp, semestertid till trots. Några notiser:

Omstrukturering hemsidan

VI HAR GJORT en liten omstuvning på hemsidan där vi delat upp nyheter och notiser lite mer än tidigare, då vi hade *Senaste Nytt* och *Tekniska Meddelanden* som kanaler. Bortser från rubriken *Mest för medlemmar* som har annat innehåll än nyheter.

Så idag finner ni nyheter beroende på art under fyra olika rubriker:

1. *Senaste Nytt* (mer allmängiltiga notiser)
2. *Operativa Notiser* (som det låter, notiser av flygoperativ art)
3. *Tekniska Notiser* (nyheter av teknisk art)
4. *Tekniska Meddelanden* med tilläggsrubriken LVD/SB/AD/Safety Bulletins (där vi som tidigare publicerar styrande material från tillverkare och myndigheter).

SEDAN HAR DET tillkommit flikar med titel *Kansliet* (kontaktuppgifter till kansliet) samt *Annonstorget* där de medlemsannonser som även finns i tidningen publiceras. Dock utan bilder.

TSFS (Transportstyrelsens Författnings Samling)

DET ÄR TITELN på det regelverk som är det som gradvis fasar gamla BCL (bestämmelser civil luftfart). Den 1 augusti trädde ett antal ändringar av BCL-M (Materielbestämmelser) i kraft. Detta i form av TSFS'er i serie AIR och då som ersätter motsvarande delar av BCL-M.

För info om vilka kapitel i BCL-M som försvunnit och vilken TSFS som ersätter res-

pektive, rekommenderar jag artikeln *Nya regler ersätter BCL-M* på EAA:s hemsida. Under kommande år ersätts resterande delar av BCL-M, inklusive kapitel 5.2 som vi lyder under, av TSFS'er. EAA kommer att vara remissinstans.

XPDR test krav på väg bort

EASA SLÄPpte 21 augusti en "Proposed AD PAD 12-109-CN" för konsultation. I den föreslås att den kontroll av transponderhöjd, som AD'N 2006-0265 från 2006 stipulerar, upphävs. Detta innebär att kravet idag på återkommande transponderstestning var 24:e månad slopas.

Slutdatum för yttrande är 31 oktober 2012.

Bygghandboken och uppdateringar

VILL GÖRA ER uppmärksamma på att bygghandboken, som publiceras på hemsidan (*För medlemmar/biblioteket/bygghandboken*) är den *reviderade giltiga* versionen! Det (web-)publicerade materialet har under tid blivit kompletterat och reviderat. Ta för vana att stämma av kontrollistan i ert pappersexemplar mot den som är publicerad på hemsidan.

Logga in och ladda hem *Kontrollistan* och uppdatera ert pappersexemplar med de ändringar som är utgivna sedan ni erhöll ert exemplar!

(Har du inget inlogg så skaffar du det enkelt genom att registrera dig längst ner på hemsidans vänstra del)

Omklassningar

MED JÄMNA mellanrum kommer frågan om det går att klassa om ett gammalt normalklassat luftfartyg till amatörbyggt Experiment/Privat. Detta då företrädesvis i samband med att man har en tanke om att totalrenovera eller bygga om objektet ifråga.

Svaret är att de för de allra flesta normalklassade luftfartyg idag inte går. Om luftfartyget är upptaget som ett s k EASA luftfartyg eller finns någon (organisation/företag) som har ett ansvar för luftfartygets typcertifikat, så kommer en förfrågan att sluta med ett negativt besked.

Undantaget: För de svenska modellerna av SAAB Safir samt MFI9 finns det sedan tidigare

ett undantagsbeslut som möjliggör överföring från normalklass.

Om ett objekt finns med på någon av följande listor, kommer svaret på en omklassningsfråga bli tyvärr nej:

- Typgodkänd utrustning (TU- Transportstyrelsens sammanställning över godkända luftfartyg, modifieringar, utrustningar med mera)
- EASA Type Certificates – Type Certificate Data Sheets European products
- EASA Type Certificates – Type Certificate Data Sheets NON European products

Registrering av luftfartyg / Nat & Reg

EN DEL HAR frågat varför det kommit begäran från Transportstyrelsen om komplettering av uppgifter för att få ett Nat & Reg utfärdat trots att de ännu är mitt i ett projekt.

Så här ligger det till:

I september 2010 kom en ny luftfartslag som innebar en ändring såtillvida att ett luftfartyg inte behövde vara luftvärdigt för att bli registrerat (se MFL 4-2010).

Tidigare process när det gällde Amatörbyggen, innebar att ägaren/byggaren

- 1) fick en registrering reserverad
- 2) gjorde sin flygutprovning med färdigställande av Flyghandbok och ett bullerprov vid behov och
- 3) när så hela processen var klar tillstyrkte EAA utfärdande av Nat & Reg.

Synbarligen var luftfartyget registrerat under flygutprovningen, när det i själva verket var oregistrerat ända fram till att det fick sitt Nat&Reg bevis efter avslutad utprovning.

I slutet av våren fick Transportstyrelsen/Luftfartygsregistret efter önskemål en lista över pågående flygutprovningar med anledning av ambitionen att fasa in de projekt som påbörjats innan september 2010.

Det som gäller idag, 2012, är att innan du kan påbörja din flygutprovning måste du ha ett Nat & Reg för att din registrering ska vara giltig. *Innan flygutprovning påbörjas.* Därför kan det hända att du som byggare nu får brev med önskemål om komplettering.



Dimmor över fältet.

Rapport från EAA:s fly-in i Karlskoga

DEN 8–10 JUNI ställde nästan 60 piloter kosan mot Karlskoga och EAA:s årliga Fly-in. Vädret hindrade nog inledningsvis majoriteten att flygandes besöka Fly-in:et. Det blev dock en förbättring under lördagen och då vågade sig undertecknad på att flyga dit.

Karlskoga är en utmärkt plats för Fly-in då det finns gott om plats för parkering på gräsyrtorna, närhet till banan som skapar kontakt med de startande och landande flygplanen, ett torn som bemannades av Lars-Åke Eriksson och Anders Gruvald som gav fin information till ankommande och avgående, samt folk från lokala klubben som gjort ett fint jobb med arrangemanget. Det var värt ett bättre väder.

Kvällens middag avslutades med en mysig stund runt lägerelden där våra finska gäster var det exotiska inslaget – *Kiitos paljon!* Marcus Seger fixade elden och mycket annat under Fly-in:et.

Vid varje EAA Fly-in delas det ut ett pris av SFF, Svensk Flyghistorisk Förening, som kallas Barkarbypriset. I år gick det till Björn Hellström och Mats Reher för deras fina iordningställande av SE-AZA, en Luscombe Silvaire 8-A som är baserad på Skå-Edeby. Se "Kort final" i föregående nummer.

Söndagen var dagen för hemfärd men regn och låga moln gjorde det besvärligt. Som tur var fanns Jesper Blomster och Gustav Åström från SMHI Arlanda på plats och gav bra service, vilket gjorde att vi kunde passa på att starta i ett kort uppehåll innan ny omgång vatten skulle anlända från söder. Vi skulle österut så strax före Örebro blev det mer blått på himlen och det stämde även med rapporter från bilåkande besökare på väg hem.

Vi hoppas på bättre väder 2013, dags att slå rekord i antalet besökande flygplan!



Föredrag av Linus Bladh från Nordic Aircraft som talade om sitt kompositföretag och kompositflygplan.



Tornet.



Finska gäster vid lägerelden.



Carl Rönn och Curt Sandberg framför EAA-tältet.



Diplomutdelning.



Lena Eriksson ansvarade för grillen, Johanna Ljungöf på bilden hjälpte till.



Översikt.



Översikt.



Hemflygning.



B-25 från Doolittle raiders.

Oshkosh 2012

508 000 besökare och över 10 000 flygplan. 2 000 landningar och starter på en dag. En yta motsvarande 14 fotbollsplaner av utställare och försäljare både inne och utomhus. Ett eget område för sjöflyg. Mest strålande sol och temperaturer uppåt 37 grader.

EEA:s årliga fly in i slutet av juli i den lilla orten Oshkosh, tre timmar med bil norr om Chicagos O'Hare flygplats, räknas av många som den största av alla flygsportmöten. Erik Necking berättar om sitt tre dagar långa besök på detta enorma område.

EXPERIMENTAL AIRCRAFT ASSOCIATION i USA verkar inte bara för experimentella flygfartyg som i Sverige utan även för normalklassade flygfartyg vilket gör att utbudet vida överstiger det som finns i vårt lilla land. Det gör även att företag som förser flygvärlden med prylar ser ett gyllene tillfälle att visa upp det senaste i både det som kan behövas och det som kan verka överdådigt såsom syrgasmasker för husdjur eller radiostyrda flygplansflyttare av vilka det visades upp minst tre olika fabrikat.

Bland utställarna märktes både stora väletablerade flygtillverkare som Cessna, Beechcraft och Piper samt de flesta stora motortillverkarna Ly-

coming, Continental och Rotax. Bränslepriser i USA har stigit och var ett stort samtalsämne där 100 LL nu kostar ca 11 kr/l och bland andra Continental visade upp planer på större dieselmotorer. Dock inga de kunde visa upp ännu. Det var även stort fokus på elektronik både för styrning och övervakning där Rotax visade sin nya 912iS med bränsleinsprutning och elektronisk motorövervakning.

Det var även stort fokus kring avionik där de stora tillverkarna hade workshops i hur deras nya nav/kom utrustning kan användas och naturligtvis kunde man köpa dessa till mässpriser. En häftig funktion var trådlös överföring mellan

färdplan i Ipad via Aspen Electronics PFD direkt in i Garmin 430. Just denna Wifi-överföringen är nyligen TSO-approved och är säkert en början till en sladdlös cockpit.

Bland kitplanstillverkarna återfanns bland andra Van's Aircraft som visade upp alltifrån sin original RV-1 till nyproducerade RV-14. Kompositkitföretaget Team Tango visade upp sina Foxtrot 4 och Tango 2 vilka hade imponerande prestanda. Lätta stol-kitplan liksom Cubcrafters CarbonCub verkar av besökarmängden omåttligt populära och konceptet med modern tillverkning av äldre beprövade konstruktioner är tilltalande.



En av många P-51 Mustang.

Ultralätt som var en försvinnande liten andel av deltagarna och utställarna visades på ett litet avlägset gräsfält liksom rotorflygarna där Rotorway visade sin nya A600 Talon.

EFTER ATT HA vandrat runt och tittat på otaliga rader flygplan från udda hembyggen som äldre Prescott Pusher som är ett skjutande 4-sitsigt plan utan canardvinge samt Jim Bedes jet BD5J till en uppsjö av forna militärplan däribland P-51 Mustang i överflöd, den enda flygande B-29 Superfortress (lik Enola Gay som släppte atombomben över Hiroshima) flygandes över huvudet och flertalet öststatflygplan som Mig-21 samt L-29 och L-39 på marken var det dags för hamburgare och kontemplation.

Under två timmar med start kl. 13 varje dag var det en föranmäld flyguppvisning med nya flygplan, gamla flygplan, hembyggda flygplan, militära flygplan och udda flygplan. Allt presenterat av en kunnig konferencier i ett ytterst väloljat logistisk maskineri nära bana 18-36 som mäter 2400 x 45 meter där jag rekommenderar att man liksom amerikanerna köper en uppfällbar campingstol, en överdådig läsk, rikligt med solskyddsfaktor och "enjoy the show".

Runt klockan 15 började välarrangerade professionella flyguppvisningar med wingwalkers, formationsflygning, aero batik på högsta nivå både med flygplan och helikopter och fallskärmshoppning i världsklass.



En udda fågel – Prescott Pusher.



Original Vans RV-1.

Under veckan var det olika teman i uppvisningar och höjdpunkten var återskapandet av anfallet mot Pearl Harbour sjunde december 1941 med replikor av japanska Zero och B5N flygplan med imponerande pyroteknik.

Den efterföljande hämndattacken som kall-

lats "The Doolittle raid" då 16 stycken B-25 flygplan byggdes om för att starta från hangarfartyg och som lyckades släppa bomber över Tokyo fyra månader efter attacken mot USA återskapades även den till amerikanarnas stora moralstärkande glädje.

Under hela tiden fanns workshops i dukning, el, metall mm och flertalet föreläsningar om regelverk, flygmedicin och säkerhetsgenomgångar. Medverkande var bland andra piloternas pilot Bob Hoover.

Det framhölls genomgående vikten av för-yngning inom allmänflyget och ett projekt där unga fick bygga en Zenith CH 750 under överinseende av äldre väckte intresse bland besökarna.

Sammantaget var det otroligt upplevelse värt ett besök för inspiration och genomgående välarrangerat och professionellt. Värdet var genomgående bra men övergående åskskurar och kraftigt blåst gör att valet att bo på hotell framför camping var rätt. Hotell fullbokas tidigt och kräver planering. Vi fick bo på ett avlägset hotell för 100 dollar natten och hyrbil var en nödvändighet. Inträdet per dag för medlem blev knappa 30 dollar och väl värt detta.

EAA:s museum i anslutning till fältet sägs vara bra och detta hanns inte med under denna tur men det kanske blir nästa gång. Vi ses kanske där nästa år? Flyghälsningar,

ERIK NECKING,
FLYGINTRESSERAD PILOT I EN PIPER COLT



»Svenskscampen«. Närmast Christer Wretlinds Lancair 4, t.v. min RV-6, bakom den skymtar Josef Toths Glasair och bakom Lancairen skymtar den röda fenspetsen på Staffans och Hans-Olavs Dynamic.



Två välkända EAA-profiler på en uteservering någonstans i Normandie.



Sven-Örjan vid sin MFI-9. Foto: Hans-Olav Larsson



Detta verkar vara en MC-motor som konverterats till flygbruk. Den heter Vija och finns i 2 varianter på 100 resp. 120 hk. Båda väger 84 kg. De kostar 9 500 resp. 13 000 Euro. Se www.vija-engines.com.

En resa till RSA:s fly-in i Blois, Frankrike

TEXT OCH FOTO (DÄR EJ ANNAT ANGES): KJELL-OVE GISSELSO

EFTER MÅNGA ÅRS privatflygning har jag börjat tröttna på stjärtsvängar kring hemmafältet. Ända sedan min RV-6:a blev klar har jag velat resa ner genom Europa. Av olika anledningar har det aldrig blivit av. En av anledningarna har varit att jag fruktade att det skulle vara svårt med radiosnack osv. I år hade jag blivit peppad av mina kamrater, så nu blev det av. De hjälpte till med kartor och diverse tips.

Nere i Europa är det mycket tätare med kontrollzoner och restriktionsområden än vad vi är vana vid här hemma. Hemligheten är att planera noggrant före flygningen. Rita in den planerade rutten på papperskartor. Dra den helst via befintliga intersections, så blir det lättare att

ange rutten i färdplanen. Jag drog rutten så att jag undvek alla restriktionsområden och kontrollzoner. När rutten är klar, är det bara att föra över den till GPS:en och färdplanen.

I Europa finns på många ställen militära lågflygkorridorer. De är oftast stängda på helgerna. Det går att kolla upp på nätet. Annars kan man göra som jag gjorde, flyga över eller under.

EFTER MELLANLANDNING och tankning i Landskrona bar det iväg genom Danmark och västra Tyskland till Kamp-Lintfort, ett litet gräsfält strax norr om Düsseldorf. Där satt redan Sven-Örjan, Hans-Olav och Staffan och vän-

tade. Vi fick ställa in våra flygplan i den lokala klubbens hangar. Därefter vidtog grillafton och övernattning hemma hos Sven-Örjan.

Nästa dag startade vi, Staffan och Hans-Olav i Dynamicen och jag i min RV-6:a, för den sista etappen till Blois. Emellertid var inte vädret samarbetsvilligt. Strax före franska gränsen höjdes terrängen samtidigt som molnen sänktes, så jag beslutade att landa på närmsta flygfält. Det råkade bli ett litet trevligt gräsfält på en höjd, Idar-Oberstein. Medan jag avnjöt en fin wiener-schnitzel rasade en våldsam åskskur utanför. Jag fick veta att Staffan och Hans-Olav landat på fältet i Dahlemer Binz. Efter ett par timmar klarnade



En modern variant av Loppan?



Undertecknad tar emot priset för snyggaste plåtflygplan. Foto: Sven-Örjan Larsson.



»Cockpit« på Breezy RLU-1. Under plexiglasen framför sitsen sitter diverse instrument. Fartmätaren framför pedalerna har ett venturirör monterat på sig. Bakspeglarna är till för att kunna se varvräknaren som sitter under vingroten. Givetvis finns även en tuta!



En skinande blank Luscombe.

det upp och det gick bra att fortsätta till Blois. Landskapet i nordöstra Frankrike var vackert. Åker vid åker så långt ögat kan se. Det såg likadant ut under en timmes flygning. Det hade inte varit lätt att navigera utan GPS!

EFTER LANDNING och tankning på fältet i Blois taxade jag ut till utställningsområdet. Jag blev invinkad till "svenskcampen" där Josef och Magdalena Toth (Glasair) och Christer Wretling (Lancair) redan parkerat. Staffan och Hans-Olav anlände senare på kvällen och dagen efter kom även Sven-Örjan med sin MFI 9. Det svenska deltagandet hade alltså ökat med 150% sedan förra året!

Annars var flygnet inte lika välbesökt som jag hört att det varit förr om åren. Uppskattningsvis var där ca 200 flygplan. Mitt intryck är att de franska hembyggena är mer »på riktigt«, dvs det är mer av egna konstruktioner där man bygger från scratch och till och med konstruerar själv. Hos oss handlar det ju mer och mer om att bygga byggsatser.

PÅ LÖRDAGEN HÄNDE en kul grej. När man re-

gistrerar sig får man välja om man vill att flygplanet ska bedömas av domare, vilket jag valde. Sedan tänkte jag inte mer på saken förrän vi gick förbi en hangar på lördagen där det verkade pågå något. Det pratades mycket franska i högtalarna. Jag förstod inte ett ord, förrän de sa »Sierra Echo X-ray Uniform Fox«, dvs min registrering. De ville ha upp mig på podiet. Det visade sig att jag vunnit pris för snyggaste plåtflygplan! Priset var instiftat i Roland Durubles namn. Jag har senare fått reda på att han konstruerade några fina plåtflygplan med infällbara landställ på 60- och 70-talen. På lördagskvällen serverades helstekt gris. Tillagningstiden var dock lite väl optimistiskt beräknad, vi fick vänta ca 3 timmar på maten. Förutom detta tyckte jag att flygnet var välorganiserat med bra anläggningar för dusch och toa t.ex.

EFTER TVÅ NÄTTER på fältet (som hade varit ännu behagligare om jag kommit ihåg att ta med stängerna som ska spänna upp tältet till en kupol) skingrades vi åt lite olika håll. Staffan, Hans-Olav och jag flög vidare till Caen i Normandie där vi tillbringade ett par dagar med att turista

på invasionskusten.

Inför hemresan splittrades vi ytterligare. Staffan och Hans-Olav flög tillbaka till Kamp-Lintfort, medan jag flög längre västerut genom Belgien och Nederländerna. Jag hade hört att det kunde kosta 90 euro att flyga genom belgiskt luftrum, så jag höll mig utanför allt kontrollerat luftrum. Det verkar ha fungerat. Jag mellanlandade på Texel för lunch. Det är ett trevligt fält där man kan titta på fallskärms hoppare medan man äter lunch. De var väldigt hjälpsamma i tornet med att fixa färdplan osv.

Därefter följde jag de friska öarna och landade på Borkum. Jag hyrde en cykel på flygplatsen och hittade ett trevligt B&B att övernatta på. Jag blev förvånad över hur mycket tyska turister det fanns på ön. Det fanns t.o.m. stora turisthotell i fyra våningar.

Nästa dag bar det av hemåt. På vägen flög jag över Helgoland, sedan upp över Danmark och en mellanlandning på Läsö. Vilken kontrast mot Borkum! Det fanns inte en själ på flygplatsen. Därefter tankning på Sävde flygplats och vidare hem till Skå.



Besiktningen slutförd. Staffan Ekström, Jocke och Kenneth Pettersson.



VMS i luften.



Kylklaff.



SE-VMS till höger, till vänster Staffan Ekströms Dynamic.



Motor.



Trimskev.

Flygutprovning med SE-VMS

TEXT OCH FOTO: KENNETH PETTERSSON

DEN 27 MAJ 2012 var det slutbesiktning av vår Jodel D18, SE-VMS, på Troslanda med Staffan Ekström från EAA som besiktningsman. Besiktning utan anmärkning vilket innebär att vi nu har flygutprovningstillstånd. Kontrollant under bygget har varit Nils-Gunnar Olson. Motorn är en Great Plains konverterad vw-motor på 2,2 l.

Första testet av flygplanet var ett antal högfartstaxningar upp till lättningssart på banan. De första flygningarna var lyft och omedelbar landning på banan för att kontrollera att planet inte drog snett, att manöverorganen fungerade normalt, att motorn drog bra och att alla övriga värden verkade bra. Propellern som användes vid de 4 första flygningarna var en 56"x46" träpropeller. Med denna propeller fick vi ett statiskt varvtal av 2600 v/min vilket är något lågt.

Efter ett antal starter och omedelbar landning på banan var det dags att göra första

trafikvarvet runt banan. Främre tanken fylldes med 15 l AVGAS 91 vilket motsvarar ca 1 timmes flygning. Första varvet gjordes (15° startklaff) på bana 12 på Troslanda med stigning till trafikvarvshöjd. Oljetemperaturen stiger till 120° och cylindertemperaturen till 180°. Motorvarv 2300 v/min. Temperaturen ute är ca 25°. Första steg klaff, 15° fälls ut vid 60 kt. På final fälls andra steget, 30° ut och planet ligger stadigt på finalen. Sättningen blir helt odramatisk.

En kylklaff tillverkas och monteras under motorkåpan för att dra ut mer kyl Luft, se bild nedan. Vid nästa flygning som utförs på samma sätt som den första ligger oljetemperaturen på 110° vid en utomhustemperatur på ca 25° och det är inte heller tillfredsställande. Cylindertemperaturen ligger på 170°.

Det visade sig även att flygplanet hängde på vänster vinge vilket delvis beror på snedbelastningen med en person ombord. Ett trimroder monterades på höger skevroder.

En annan propeller med måtten 50"x42" monteras. Till oljekylaren monteras en tilluftslang och 2 frånluftslangar på baksidan, se bild.

Det statiska motorvarvet ligger nu på 3000 v/min. Oljetemperaturen ligger nu på 110° - 120° i stigning och minskar inte märkbart vid planflykt med yttertemperatur på ca 27°. Återstår att öka luftutsläppet på undersidan av kåpan för att öka luftflödet över motorn.

NÄR VI KONFIGURERADE oljetempgivaren i kokande vatten visade det sig att mätaren visade 120 grader. Vi mätte även oljan i tråget efter flygning och den var 83 grader men instrumentet visade 100 grader. Nu vet vi precis var färgbågarna på instrumentet ska gå. Det krävdes dock att vi tog upp luftutsläpp under motorkåpan för att få acceptabla olje/CHT-värden. Vi ökade även bränsleblandningen en aning, så nu har vi nog kommit tillrätta med de höga temperaturerna.



Thorleifs RV-6 äntligen i luften

DET HAR TAGET lång tid, alltför lång tid, 10 år. Det finns mycket att skylla på, en sak var att övertala kommunen skapa ett GAC område för affärsflyg och privatflyg med en airpark där flygrelaterad verksamhet ska bedrivas och där Linköpings Privattflygförening (LiP) kunde snika till sig en plats för vår hangar. I hangaren

finns även Ernst Totlands RV-6 och byggen av två st RV-8A, Anders Wallerman och Lars Östling. Ytterligare EAA-plan som Smaragd, Colibri, Jodel och Vari-Eze ryms i hangaren

Första start av motor den 15 april och första flygning den 21 juni.

FLYGPLANSMODELL: Van's RV6.

MOTOR: Superior XP-O-360-B1A2

PROPELLER: MT 3-bladig Constant Speed

FOTO: ANDERS WALLERMAN

Pers Air Camper Pietepol förebild för skalamodell

VÅRA FLYGPLAN GER inspiration och glädje till många entusiaster. Mats Johansson har tagit Per Widings Air Camper Pietenpol, SE-ACW, som förebild till en mycket fin skalamodell. Modellen finns som byggartikelserie i tidningen Allt om Hobby med start nr 7/12.

Modelldata: Skala 1:8

Spännvidd: 1105mm

Vikt: 600 gram

Vingyta: 20,9 dm²

Vingbelastning: 29 gram/dm²

R/C: 4 kanaler

Motor: Borstlös elmotor

Batteri: 3S1300mAh Lithium Polymer

Flygtid: ca: 20 min

Tillverkare: MJD Models

E-mail: info@mjd.se

www.mjd.se





Flygutprovning av Flygande Loppan

av typen HM14 med HM290/3 vingar, registrering SE-XJH

JUST DENNA MASKIN är mycket unik då den är den första i landet som har fått en officiell registrering och är byggd enligt ett regelverk i modern tid. Dessutom har den ett fullständigt elsystem med generator, batteri, startmotor, tre bränslepumpar och en hel del utrustning i övrigt som radio, GPS, mode S transponder och bränsledator.

DEN HÄR MASKINEN är den senaste i raden av de byggen av typen HM14 som byggts i Sverige. Tillverkare Henry Nyberg (vingar och arbetsmetoder för träbearbetning o limning) samt Björn Zereba (dukning och allt i övrigt samt vingspryglarna) det är ett arbete från grunden från olika ritningsunderlag mestadels från Ro-

bin Germon (Nya Zeeland) som omarbetat ritningsunderlaget från konstruktören Henri Mignet och hans grundkonstruktion från 1933.

TANKEN ATT BYGGA något eget flygplan började redan vintern 2003 och det skulle vara litet så det inte tog upp så mycket utrymme. Flygande Loppan hade man hört talas om och den skulle tydligen vara liten så mycket mer visste jag inte om typen samt att den var byggd utav trä och det passade ju en före detta modellflygare.

Beställde hem de ritningar jag hittade på nätet och läste på om konstruktionen för att tillsammans med min tekniska granskare Anders Ljungberg gå igenom lösningar/beräkningar och slutlig konfiguration av maskinen.

HM14 visade sig vara mer udda än vad jag kunnat föreställa mig med en med styrspaken rörlig framvinge samt avsaknad av skevroder samt att styrspaken i sidled var kopplad till sidrodret. Markstyrningen är utav egen konstruktion med pedaler och medger mycket god manöverförmåga och liten svängradie på marken. Anders menade att bränsletanken borde placeras bakom föraren i stället för uppe i framvingen och så fick det bli. Det var även nödvändigt att vajerfästena i flygkroppen förbands med stål så det är dessa band man kan se under flygkroppen för upptagning av belastning.

För att öka riktnings stabiliteten samt att öka manöverförmågan så valdes att förlänga kroppslongerongerna till att i bakkroppen bidra till



FOTO: LOVE ÖBORN

basen för en fena och därmed få fler fästpunkter för sidrodret.

VINGKONSTRUKTIONEN HOS DE första HM14 lämnar mycket i övrigt att önska då den tidiga varianten var ineffektiv med en mycket föråldrad vingprofil ingen torsionsnäsa och avsaknad av beräknade vingbalkar. Så det behövdes en modernare variant från Mignet då det var en konstruktion som konstant utvecklade sina konstruktioner med ständiga förbättringar. Valet föll på Mignets HM 290/3 vingar de har samma spännvidd samt modernare förbättrad vingprofil, två vingbalkar samt är mycket vridstyva dessutom är de ihopfällbara så att maskinen inte tar så mycket utrymme. Tidiga HM14 har en vingkorda på 140 cm men HM290/3 vingarna klarar sig utmärkt på 121 cm. Placeringen är dock liknande med bakkant på framvingen i höjd med framkant bakvinge.

Henry byggde vingarna med fästpunkter för båda typerna av pylonfästen så att man om



Björn Zereba flyger Loppan. Foto Mats Johansson.

man så ville i framtiden kunde använda en annan variant. Bakvingen försågs också med en sk Cosandly klaff en i bakkant reglerbar klaff som bara kan röra sig uppåt detta som en extra säkerhetsdetalj i händelse av att maskinen skulle få en okontrollerad dyktendens under flygutprovning det har hitintills visat sig vara en helt onödig detalj men det är skönt att veta att den finns.

Så till motorvalet det fick bli en begagnad tvåtaktare med växellåda på 45 HK som efter en omfattande renovering till nyskick visade sig kosta mer än en nyare ny modell från samma tillverkare. Till propeller valdes en på marken omställbar trebladig som med options kan fås att även vara omställbar i luften men det blir en senare fråga. Bränslet för blandas med oljan på marken så det i sig är ju en liten omständlig procedur.

SÅ HUR ÄR maskinen att flyga?

Två testpiloter försöker att utvärdera detta och svaret är att så här tidigt i flygutprovningen med 60 flygningar och tid i luften på 4,5h så kan man sammanfatta det hela som intressant men inte svårflugen. Vi som flyger kärran är Per Widing och undertecknad. Maskinen lättar vid mycket låg fart runt 40 km/h och stiger bra runt 60 km/h för att i planflykt så här långt nå 100 km/h. Man bör inte understiga 65 km/h på finalen för att ha direkt positiv kontroll.

Jag har provat sidvinds starter/landningar med upp till 10 kt och måste medge att den är ganska okänslig med rätt teknik. Landningar har företagits med sätthastighet upp till 100 km/h och den stannar ändå på en förvånansvärt kort sträcka utan bromsar. Det viktigaste är att man ska komma ihåg att spakrörelsen i sidled håller kursen det övriga kommer av sig själv.

I luften lutar hon lite efter senaste upp/nedsväp men är kurstabil o höjdstabil det är bara att vänja sig vid det och inte försöka korrigera sidlutning med spaken i onödan hon rättar ju

själv upp sig (hon har ju en relativt sett stor vingarea). Det är mycket lätt att placera maskinen där man vill ha den och den är i stort som en bergfalke i höjddled men en liten Pitts då den går in i svängarna som också i luften kan utföras med liten svängradie mycket pga maskinens låga fart.

VAD GÄLLER lågfartsområdet så är det högt intressant har flugit henne ned till där man knappt har någon indikering minskar man gasen lite så behåller den attityden då bakkroppen sjunker ned med avtagande fart framåt ytterligare avdrag så blir det hissåka i motsvarande attityd. Ett rejält avdrag sänker nosen vilket är mycket positivt. Rekommendationen för sådana här maskiner är vid stall att man drar av motorn till tomgång och det är viktigt för att vingarna ska ha så liten på verkan på varandra som möjligt och flyga fritt. Motorns luftström går ju mestadels under framvingen och över bakvingen. Styrspakens läge varierar också med den hastighet man framför maskinen.

Nu kan man säga att vi i flygutprovningen kommit så långt att det är dags att utvärdera trimfunktioner för att reglera styrspakens återmatning av luftkrafterna vilka inte nödvändigtvis är obehagliga men för långflygning kan behövas justeras.

SLUTLIGEN ATT HA fått ännu en testpilot i programmet för utvärdering är en stor tillgång.

Det är ett sätt att hålla maskinen från att placeras på museum där vissa anser att sådana hör hemma i stället för i luften..

Vi kan tillsammans öka takten och generera fler flygningar samt jämföra våra intryck av maskinen. Det ger ju även i förlängningen en möjlighet för andra att få se Sveriges enda flygande "Flygande Loppa" i luften där den faktiskt är relativt vacker att beskåda även om den är lite udda i utformningen.

BJÖRN ZEREBÄ, TESTPILOT OCH BYGGARE



Håkan Svantesson, förbereder avfärd i sin OPUS 280, ett av de ovanligare svensktillverkade flygplanen.



Bengt Bergsten kom från Vilhelmina med sin RV-7 med Subaru-motor.



Flygcirkusens flygplan.



Norrmännen njuter av sol och värme.



Klassiskt fly-in boende. Foto Johnny Pettersson.



Final bana 32. Foto Helen Westin.

EAA-flyin Kräftstjärtsvängen 2012

I ÅR VAR det extra mycket i Dalarna. Traditionsenliga Kräftstjärtsvängen hölls för 23:e året, som alltid andra weekenden i augusti. Traditionellt startar fly-in-et redan på fredagen med meetinget "Åkdon&Termos": allt man kan åka på, i eller efter, t ex gengastraktorer, Formel 3, V8-jänkare, gamla mopeder, etc.

Vart tredje år är det flygfest i Dala-Järna samma helg vilket inföll i år, så det var extra mycket i Dalarna. Innan dess besökte Classic Car Week Siljansnäs med flygdag den 2 augusti. Då och alla mellanliggande dagar kunde man även besöka Siljan AirPark museum.

FINT VÄDER! FLYGANDE gäster kunde förbereda sig många dagar i förväg tack vare stabila väderprognoser.

Besökande flygplan kom från USA, Danmark, Tyskland, Finland, Slovenien och med Norge som mest frekventa (minst 21 fpl). Norrmännen säger själva att Kräftstjärtsvängen kanske är Norges största fly-in. Dessutom kom AirPark-boende från England, Turkiet och Rumänien som "glömt sina flygplan hemma".

FRÅN VÅRA TRE fotografer inkommer efterhand

"fotografiska bevis" på att långtifrån alla piloter loggar in sig vid ankomst, därför brukar antalet flygplan på flight line öka med 20-30 st, i år preliminärt 140 besökande flygplan. Därtill kommer 20-25 lokalt hemmahörande och AirPark-medlemmar med flygplanen parkerade "hemma i trädgården", totalt blir det drygt 160.

Andelen X-klassade uppskattas till varit minst 38, därutöver UL, GA och TMG.

PÅ LÖRDAGEN HÖLL EAA och Hjelmcö Oil info om senaste nytt. Stjärtsvängen flögs i 100 Kn- och 70 Kn-grupper runt orterna längs vackra Siljan inklusive "konsertgruvan" Dalhalla. På lördagen bjöds även överflygningar från Dala-Järna av Lansén (Alf Ingesson Thoor) och Tante Ju.

Lördag kväll traditionell kräft/lax-supé, i år med lyckad och uppskattad premiär med partytältet uppflyttat till Siljan AirPark Museums stora terrass. Partytältets sidoväggar var öppna mot den vackra solnedgången och T-shirts dög utomhus ända till midnatt! Förutom "live" sexmanna orkester med traditionell repertoar och allsång fanns nu även disco inne i museet under Dreideckern.



Ernst Totland får svara på frågor av undrande besökare.

Söndag morgon avgick fullsatt chartrad buss tur och retur till Dala-Järna och Flygfesten.

Vi 50 funktionärer (med 70 uppgifter) tycker att det är jättekul med alla trivsamma gäster och sevärda flygplan. Vi hoppas på lika fint väder nästa år!

TEXT: INGMAR LIND, FOTO: LENNART ÖBORN



Experimentklassat på Arlandasamlingarna

TVÅ AV VÅRA medlemmars x-klassade aerodyner finns på Arlandasamlingarna där de kan beskådas tillsammans med andra historiska flygmaskiner, motorer, renoveringar m.m.

SE-XGF är en Stoddard-Hamilton GLASAIR SH2RG som uppfinnaren Håkan Lans använde för den teknik för navigering som han utvecklat. Maskinen byggdes mellan 1982 och 1992 av Håkan Lans, Bengt Sjö Dahl och Lars Holmström.

År 2000 avregistrerades den efter fullgjort uppdrag. Det som syns på fondväggen är en målning av Nybergs ångdrivna flygapparat Flugan, och den finns att beskåda i Siljansnäs.

SE-HXE ÄR EN Humlan autogiro konstruerad av Staffan Ekström och Helge Svensson, Staffan har byggt den och han flög den cirka 60 timmar mellan 1976 och 1987. Startsträckan var 60 m

och landningsträcka 5 m. Helge byggde också en Humlan som registrerades SE-HXB.

Om ni har chansen, gör ett besök, medan det finns kvar på Arlanda, för oss som bygger finns det bl.a. en återuppbyggnad av en NAB 9, förebild Albatross B.II, från Nordisk Aviatik AB som fanns i Midsommarkransen, att studera förutom allt annat. Planera för flera timmar! Se på webben: arlandaflugsamlingar.se

Hur jag blev ägare

EFTER 20 ÅR i luften med vidareutveckling såsom 1R-bevis, segelflygbogsering, turboprop-flygning med fallskärmshoppare dök frågan upp vad som skulle vara nästa utmaning. Ava-flygning var för mig inget alternativ så under en föräldraledighet för två år sedan började tanken på att själv bygga ett flygplan ta form. Efter diverse sökningar på internet fastnade jag för den amerikanska byggsatsen Velocity, att den skulle vara fyrsitsig var ett krav från familjen.

Jag hittade relativt snabbt en i Florida som såldes via en mäklare, det var en australiensare som hade deltagit i fabriken tvåveckors startprogram då han tydligen kände för att det var inget för honom. Det var en byggsats med *fast-build option* på både vingar och kropp samt infällbara ställ, priset var under hälften av vad den skulle kosta ny och dessutom var dollarn runt 6,20 kr.

Jag tog kontakt med mäklaren som meddelade att det fanns en köpare till flygplanet. Två veckor senare tog dock mäklaren kontakt igen och meddelade att köparen hade valt en annan nästan färdigbyggd Velocity istället, så om jag fortfarande var intresserad så hade jag första tjing.

SNABBT BOKADE JAG en biljett till Florida och kontakt togs också med en transportfirma för att ordna sjötransporten till Sverige. En vecka innan avfärd dök dock tvivlen upp, hade detta gått för snabbt? Var jag tillräckligt påläst om flygplanstypen? Jag hade i princip bara fastnat för utseendet på bild när jag fattade beslutet att det skulle vara en Velocity om jag skulle bygga ett flygplan själv. Det fanns inte heller någon Velocity i Sverige tidigare så osäkerhet fanns också i hur det skulle vara att ta in det första exemplaret av en ny typ i Sverige. Till slut bestämde jag mig för att detta hade gått för snabbt, det fanns för många frågetecken och jag avbokade biljetten till Florida.

Jag kunde dock inte släppa tanken på utmaningen att själv bygga ett flygplan och ha ett fantastiskt mål att nå framför mig. Jag tänkte på vilken känsla det skulle vara när man drog igång motorn för den första flygningen med det flygplan som man själv har byggt. Det senaste året har jag läst på så mycket jag har kunnat om Velocity via olika forum och andra byggares hemsidor, jag fick också tillgång till fabriken bygghandbok. Jag fick via fabriken i USA kontakt med två engelsmän som hade byggt en Velocity, den ena av dem var en pensionerad BA-kapten. De började bygga i England, senare bestämde de sig för att färdigställa den vid fabriken i USA och när de var klara flög de själva hem den till Biggin Hill.

Denna gång hade jag bestämt mig för att köpa direkt från fabriken även om priset blev



Över södra Tyskland på väg hem. Foto Mårten Persson.



Velocity utanför hangar i Grenchen. Foto Mårten Persson.

det dubbla. Med jämna mellanrum dyker det upp byggsatser som mer eller mindre är färdigbyggda, de flesta i USA. Tanken hade slagit mig att köpa en påbörjad byggsats eftersom priset är lockande jämfört med att köpa en ny. Problemet för mig hade dock varit att kunna fastställa kvaliteten på en påbörjad byggsats som fanns i USA.

I april hittade jag en annons om en Velocity som var till salu i Schweiz, priset var förmånligt. Jag tog kontakt med säljaren och i Maj var jag nere i Grenchen, sydväst om Zurich, och provflög flygplanet med deras instruktör. Grenchen flygplats (LSZG) var för övrigt en gemytlig flygplats full med verksamhet. En liten bana på 1000 meter, Swiss har sin flygtränning där. Det

till en Velocity



Två nöjda ferryflygare. Foto Mårten Persson.

fanns över hundra mindre flygplan lokaliserade där, alltifrån businessjet till mindre ultramaskiner. Dessa flygplan behövde såklart underhåll så det fanns även ett antal underhållsverkstäder på flygplatsen. Det fanns också ett Best Western hotell och en restaurang som nästan var lokaliserad ute på plattan. Man fick verkligen komma nära in på flygplanen. Många utan någon anknytning till flyg åkte ut till flygplatsen bara för att se verksamheten och samtidigt kunna sitta i restaurangen och ha något att dricka och äta. Hit skulle våra berörda myndighetsföreträdare som mestadels fokuserar på passagerarflyg och sätter stängsel runt flygplatserna åka på studiebesök. Flygplatsen var ett praktexempel på hur man får en livlig bäraktig verksamhet utan linjetrafik.

HUR SKULLE JAG nu göra? Skulle jag släppa utmaningen med att själv bygga en Velocity och köpa en redan luftvärdig som hade flugit sedan 1999? Utan att gå in på alla för- och nackdelar med båda alternativen var beslutet till slut lätt för mig. Med två mindre barn hemma insåg jag att tiden tyvärr förmodligen skulle bli en trång sektor om jag skulle bygga själv. Kostnaden skulle också bli minst tre gånger så stor innan jag hade blivit färdig med bygget. Sommaren gick åt till att ordna allt det praktiska, ett antal kontakter togs också med EAA om hur man skulle gå tillväga då det skulle bli det första exemplaret i Sverige.

Från ägarna i Schweiz, vilka var de som byggde Velocityn mellan 1993 och 1999, fick jag hemskickat utkast av den dokumentation som

fanns. De hade låtit en firma göra omfattande konstruktionstester, all historik fanns väl dokumenterad vad gäller motor, propeller mm. Alla AD som var utförda fanns dokumenterade, propellern var nyöversedd, 100 timmars var utförd i början av juli i år.

Jag fick också bra förtroende för säljarna, de var tre som byggde flygplanet. Den ena slutade flyga ganska snabbt efter att det var färdigbyggt. För ett år sedan fick den ena av de två kvarvarande ägarna medicinska problem och hans medical blev indraget och då beslutade de sig för att sälja. Den ene delägaren är vice president i Experimental Aircraft of Switzerland (EAS) och instruktören jag flög med är teknisk chef i samma organisation. Så med bland annat denna vetskap visste jag att jag kunde lita på säljarna.

Vi skrev kontrakt och jag betalade in en handpenning på 10%. Vi bestämde också att jag skulle flyga in mig med deras instruktör i Schweiz.

Vi bestämde att jag skulle åka ner den söndagen den 26 augusti, jag ville också att en instruktör som jag känner skulle följa med och att han också skulle flyga in sig.

VÄL NERE i Grenchen gick söndagseftermiddagen den 26 augusti åt till att gå igenom all dokumentation. De hade en propellerbox som de hade använt när de skickade propellern på översyn, denna packade vi full med all dokumentation och annan utrustning som ingick i köpet. 100 kg propellerbox väntade nu på att transporteras hem till Sverige. Under måndagseftermiddagen flög jag med deras instruktör, tydligen blev han nöjd då han signerade flygdagboken.

Senare under kvällen kom instruktören jag känner ner. Under förmiddagen på tisdagen flög instruktören in sig, tidigare hade vi lämnat in färdplan med avfärd norrut till klockan 11.30. Innan jag åkte ner till Schweiz hade jag också tagit kontakt med tullen för att ta reda på hur importförfarandet skulle gå till så att detta var klart innan vi lämnade Schweiz.

Grovplaneringen hur vi skulle flyga hem hade vi också gjort innan vi åkte ner till Schweiz. Med en Ipad ombord var det sedan inga problem att via Kassel för tankning flyga hem till Kristianstad. Totalt var flygtiden strax under 5 timmar.

SÅ NU ÄR jag lycklig ägare till en välbyggd Velocity som ett tag till är registrerad och försäkrad i Schweiz innan processen med att få den svensktregistrerad börjar.

Mer information om Velocity:

velocityaircraft.com

MÅRTEN PERSSON, MEDLEM 4961

Del 4:

Vans RV4-bygge

I förra numret så hade jag beskrivit mitt Vans RV-4 bygge fram till jul förra året och då var det dags att börja med huven och det var precis vad jag gjorde. Huven på en RV-4 är en dropphuv som öppnas åt sidan, höger sida för att vara exakt. Själva huven sitter på en ram av svetsade aluminiumrör och profiler och den skall i sin tur kläs med plåt. Efter att jag läst på en hel del om hur man kan gå till väga för att bygga huven och framförallt hur man gör det utan att spräcka plexiglasbubblan så satte jag igång.

TEXT OCH FOTO: FREDRIK PETTERSSON

Prexi

FÖRST SÅ SKA huvramen göras iordning så att den passar på kroppen och går att fälla upp, stänga och så vidare. När detta var gjort så var det dags att göra ett moment som jag inte direkt såg fram emot, nämligen att skära rent kanten på plexiglashuven.

Till det så får man med två stycken små kap-skivor och efter att jag hade tillverkat ett fäste för dessa så satt jag en av dem i en gammal el-borrmaskin med sladd. Jag använde ett par kupéfläktar för att värma upp plexiglasen och när det var varmt så satte jag igång med kapandet.

Det visade sig vara ganska enkelt egentligen men det tog rätt långt tid innan jag hade fått till storleken så att den passade bra på ramen.

Borra

EFTER ATT PEXIHUVEN var tillkapad och kanten putsade var det dags att försöka få ihop glasbubblan med ramen. Detta betyder en hel del borrande i pexiglasen och detta var ännu ett moment som jag var rätt nervös inför. Mest med tanke på risken att plexiglasen skulle spricka när jag borrade i det. Men det visade sig också att med mycket värme och en borr avsedd för plexiglas så var inte heller det något problem.

Plåt

DET ÄR EN del plåtarbete vid huvbygget och också, dels är det en bit i framkant på huven och sen är det en del på varje sida som täcker luckan mellan pexiglasen och kroppen. Den främre delen beredde inte några större problem även om det var en del pyssel att få den delen att passa.

Delarna på sidan var däremot dessto knepigare och det slutade med att jag gjorde delar av dessa i glasfiber i stället.

Lite fusk kanske men en inte särskilt ovanlig lösning på Vans RV-4. Anledningen till att dessa var så knöliga att få till var att de är dubbelkrökta, det är de enda plåtarna på en RV-4 som har böjar på mer än ett håll och det är nog tur det.

Nitning

NÄR ALLA DELAR var klara så återstod det att måla och sedan nita ihop det hela. Det är en helt del blindnit inblandat i de här delarna och som tur var hade jag läst någonstans att man inte skall använda en pneumatisk maskin för att dra de nitarna som plexiglasen sitter med utan en handmaskin. Hade jag inte vetat det så är det stor risk att jag hade spräckt huven i det momentet.

Lås

DET ÄR EN hel del pyssel med huven vad gäller låsanordning, glasfiberkanter som skall gjutas och delar som skall passas samman så även om det så här i efterhand låter ganska enkelt så tog det ändå rätt lång tid. Totalt så höll jag på med huvbygget i lite drygt två månader.

Vinge

NÄR HUVEN VAR klar så var det dags att göra en vinge till, eftersom jag saknade lite delar till den ena vingen så kunde jag inte gör den direkt efter den första. Detta hade annars varit en mera logisk arbetsordning. Men eftersom jag redan har beskrivit hur det var att bygga en vinge tidigare så tänker jag inte gå in närmare

på detta. Däremot så kan jag väl säga att det var något enklare att bygga de andra vingen än den första. Det som var lite märkligt var att vissa saker mindes jag exakt hur jag gjorde första gången. Jag mindes vilka verktyg jag behövde och var jag hade gjort av de specialgrejor som jag tillverkade första gången och så vidare medans andra moment hade jag inget minne av alls.

Sommar

NÄR VINGE NUMMER två var klar så hade det blivit sommar och då var det läge att ta tag i en massa saker som jag hade skjutit upp under vinter. Framförallt handlade det om att få så mycket saker som möjligt lackerade och att göra andra saker som är enklare när man kan vara utomhus. I och med detta så gick byggandet in i en annan fas, en fas där det inte går att se att det händer så mycket. Faktiskt var det så att trots att jag tillbringade i princip hela min semester med att bygga på RV:n så såg det i princip likadan ut när semestern började som när den slutade.

Tankar

I SKRIVANDE STUND så handlar det mest om tankar, dels tankar om hur jag skall gå vidare med det här projektet men framförallt om bensintankar. För nu är det så att det enda större delarna som är kvar och bygga är bensintankarna. Sedan är faktiskt allt egentligen plåtarbete klart, mer eller mindre i alla fall, för skinnen på undersidan på vingarna är inte nitade på plats ännu. Hur det går med bygget av bensintankarna det återkommer jag med i nästa nummer.



Ovan: Glasfibergjutning på ett plåtflygplan!

Ovan: Två månades arbete ger en klar huv.

Till höger: Så här såg det ut efter semestern.



Nedan: Huvramen grundmålad och klar.



Ovan: Egengjutna delar till huven

Följande produkter finns att tillgå för medlemmar i EAA Sverige

Produkterna levereras av EAA-Sveriges kansli, den tekniska organisationen eller individuella medlemmar. Kontakta kansliet.

Tillstånd/Produkt/Tjänst	Avgift	Anmärkning
EAA-Nytt	Ingår i medlemsavgift	
Vägg-almanacka	Ingår i medlemsavgift	
EAA-försäkring av flygplan	-	Beroende på flygplan och omfattning
www.eaa.se	Ingår i medlemsavgift	
TEKNISK RÅDGIVNING	Ingår i medlemsavgift	
LUFTVÄRDIGHETSBEVIS 12 månader	3 100 kr	Avgiften tas ut av TS, räkning i efterskott
LUFTFARTYGETS RESEDAGBOK		
Hämtas på kansliet	190 kr	
Skickas per post	225 kr	
BYGGHANDBOK		
Hämtas på www.eaa.se	-	Skrivs ut och sätt i pärm av medlem
Hämtas på kansliet	300 kr	Inkluderar pärm med flikar
Skickas per post	380 kr	Inkluderar pärm med flikar
UPPDATERING AV BYGGHANDBOK, kapitel 1-19		
Hämtas på www.eaa.se	-	Skrivs ut och sätt i pärm av medlem
Hämtas på kansliet	50 kr	
Skickas per post	85 kr	
FLIKREGISTER FÖR BYGG-DOKUMENTATIONSPÄRM, för dokumentation under byggtiden		
Hämtas på kansliet	40 kr	
Skickas med post	75 kr	
AMATÖRBYGGNADSTILLSTÅND		
Nybyggnad, 5år	4 000 kr	
Istandsättning - Ombyggnad, 5 år	4 000 kr	
Modifiering/Reparation, liten	-	
Modifiering/Reparation, stor	-	
SPECIELLA BYGGTILLSTÅND		
Tillverkning av utrustningsenhet, inklusive montering i luftfartyg	800 kr	
Översyn, konvertering och tillverkning av flygmotor, inklusive montering i luftfartyg	800 kr	
Översyn och tillverkning av propeller, inklusive montering i luftfartyg	800 kr	
FÖRLÄNGNING AV AMATÖRBYGGNADSTILLSTÅNDETS GILTIGHETSTID UNDER BYGGPERIODEN OCH FLYGUTPROVNINGSTIDEN		
1 år	500 kr	
5 år	1 500 kr	
DOKUMENTATIONSPAKET FLYGNING		
Teknisk journal för luftfartyg, Luftfartygets resedagbok, Samlingspärm, Flyghandboksmodell	Ingår i paketet	
Hämtas på kansliet	370 kr	
Skickas med post	450 kr	
TEKNISK GRANSKNING	-	Ersättning överenskommes mellan byggare och teknisk granskare
KONTROLLANT UNDER BYGGTIDEN	-	Ersättning överenskommes mellan byggare och kontrollant
EAA-BESIKTNING FÖRE FLYGUTPROVNING	-	
FLYGUTPROVNINGSTILLSTÅND 12 MÅNADER	3 100 kr	Avgiften tas ut av TS, räkning i efterskott

FLYGHANDBOK		
Granskning	-	
Förminskning till A5-pärm + flikregister		
Hämtas på kansliet	200 kr	
Skickas med post	250 kr	
EGET UNDERHÅLLSTILLSTÅND	400 kr	Engångsavgift
BESIKTNING (5 års)	-	
KONTROLL AV FARTMÄTARE	-	Betalas till specialisten
KONTROLL AV HÖJDMÄTARE	-	Betalas till specialisten
BULLERPROV	-	Betalas till specialisten
UTBILDNING		
Metallbearbetning, plåtkurs	TBD	2 dagar
Plastbearbetning, plastkurs	TBD	2 dagar
Flygplans-el, elkurs	TBD	1 dag
Dukningskurs	TBD	2 dagar
Flygutprovning	TBD	1 dag
Underhåll - ej egenbyggt flygplan	TBD	4 dagar
UTHYRNING		
Lån av hålstans för instrumenthål 3 1/8 tum och 2 1/4 tum, (inte i bästa skick)		Plus frakt, max 2 veckors lånetid
Lån av flygplansvägar		
Medlem	500 kr	Plus frakt
Ej medlem	1 000 kr	Plus frakt
FÖRSÄLJNING		
AC 43 13		
Hämtas på kansliet	250 kr	
Skickas med post	315 kr	

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 Insurance (Europe) Limited, Sweden Branch – Telefon 08 587 514 00
www.QBEeurope.com/sweden

QBE är börsnoterat i Australien och är ett av världens största försäkrings- och återförsäkringsbolag. Sedan starten 1886 är QBE representerade i 49 länder och har över 13,000 anställda. Från kontoret i Stockholm erbjuder vi produktlösningar inom sakförsäkring till företag samt flygförsäkring. Standard & Poor's kreditbetyg för QBE koncernens försäkringsrörelse är A+.



Planerade kurser hösten 2012 / våren 2013

Underhåll av ej egenbyggt flygplan

Fyra kursdagar, max 15 deltagare/kurs

Eslöv 3–4/11 och 10–11/11 2012

Eslöv 2–3/3 och 9–10/3 2013

Dukning och ytbehandling av duk

Två kursdagar, max 15 deltagare/kurs

Eslöv 24–25/11 2012

Metall och metallbearbetning

En kursdag, max 5 deltagare/kurs

Hässleholm 17/11 2012

Hässleholm 13/4 2013

El och avionik

Två kursdagar, max 15 deltagare/kurs

Eslöv 8–9/12 2012

Trä och lim

Veckokurs, max 15 deltagare/kurs

Älleberg V17 2013

Du som redan anmält intresse för respektive kurs kommer att få en inbjudan med information om kursdetaljer, mm. Övriga intresserade, använd kursanmälan på EAA hemsida eller skicka ett mail till utbildning@eaa.se.



EAA Sverige - kursprogram

EAA Sverige erbjuder medlemmarna ett stort utbud av kurser. Vissa är obligatoriska för utfärdande av byggtillstånd, flygutprovningstillstånd eller tillstånd till eget underhåll av flygmateriel.

Kurserna är generellt upplagda så att teori och praktik varvas, och förberedande självstudier krävs oftast. Tid och plats bestäms löpande baserat på efterfrågan och elevernas och instruktörernas bostadsort. Kursavgiften varierar med kursens omfattning och antalet deltagare, och meddelas inför varje kursstart.

Underhåll av egenbyggt flygplan

Behandlar bl a Myndigheter och regelverk, LVD och AD, Ansvarsförhållanden, Minor/Major repair och modifiering, Underhållssystem, Shock load, Korrosion, Mätutrustning, Tillv. manualer, SB, SL, Reservdelsförsörjning, Verktyg, Smörjmedel, Dokumentering och protokoll.

OBLIGATORISK FÖR TILLSTÅND TILL EGET UNDERHÅLL. HELGKURS.

Underhåll av ej egenbyggt flygplan

Behandlar bl a Myndigheter och regelverk, Minor/Major repair och modifiering, LVD och AD, Ansvarsförhållanden, Flygplansstrukturer, Elsystem, Bränslesystem, Tändsystem, Skruv- och nitförband, plåtkvaliteter, Trä och lim, Duk och dope, Underhållssystem, Shock load, Korrosion, Mätutrustning, Tillv. manualer, SB, SL, Reservdelsförsörjning, Verktyg, Smörjmedel, Dokumentering och protokoll.

OBLIGATORISK FÖR TILLSTÅND TILL EGET UNDERHÅLL. STOR KURS, 60 TIM.

El och avionik

Behandlar bl a Ellära och Ohms lag, Elscheman, Strömställare, Kontaktdon, Kabelskor, Säkringar, Kabeltyper och kablage, Batterier, Antenner, Jordning, Radio, Interkom, Signallnivåer, Transponder, GPS, Lödning, Gastät kontaktpressning, Verktyg. **HELGKURS.**

Trä och lim

Behandlar bl a Tränormer, Hållfasthet, Träslag och kvaliteter, Plywood och kryssfanér, Temperatur och fuktighet, Tryckprov, Lagring, Byggmiljö, Bearbetning, Verktyg, Limtyper, Fogtyper, Vätning, Limprover, Ytbehandling, Kontrollbestämmelser. **HELGKURS.**

Dukning och ytbehandling av duk

Behandlar bl a Dukmaterial, Kompatibilitet, Vikt och kvaliteter, Dukningsmetoder, Arbetsordning, Krypning, Bandning och förstärkningar, Sömmar, Sprygelknopar, Lim och dopetyper, Aluminiumdope, Roderbalansering, Reparationer, Rejuvenation, uv-strålning, Röta, Dukprovning, Verktyg, Arbetsmiljö. **HELGKURS.**

Metall och metallbearbetning

Behandlar bl a Metaller, Materialstandarder, Hårdbara legeringar, Värmebehandling, Bänkarbeten, Skärande bearbetning, Plastisk bearbetning, Bockning, Riktning, Pressning, Utbredning, Skjuvning och friktion, Nitförband och nitsstandarder, Blindnit, Bultförband, Bult- och skruvskvaliteter, AN-systemet, Momentdragning, Låsning Wire, Nicopress, Verktyg. **HELGKURS.**

Plast och komposit

Behandlar bl a Polyester och epoxy, Glasfiber, Kolfiber, Kevlar, Kärnor, Sandwich, Skum,

Anmälan

Är du intresserad av att delta i någon av våra kurser? Skicka ett e-mail till utbildning@eaa.se med följande uppgifter:

- Namn, adress, postnummer och postadress
- Telefon dag- och kvällstid
- Önskad kurs
- Varför du vill gå kursen (t ex Tänker bygga eller renovera, Köpt X-klassat fpl, etc)

Utbildningsansvarige kontakter och koordinerar instruktörer och elever, samt tid och plats för respektive kurs.

Honeycomb, Uppläggning, Pluggar och formar, Släppmedel och vaxer, Varmtrådsformning, Slipning, Spackling och fillers, Gelcoat, Ytbehandling, Verktyg, Arbetsmiljö och hälsorisker. **HELGKURS.**

Flygutprovning

Behandlar bl a Flyghandboken, Slutkontroll, Besiktning, Försäkring, Pilotutbildning, Lågfartsprov, Högfartsprov, Nödåtgärder, Motorprov, Första flygningen, Lågfart och stall, Stabilitet, Fladder, Spinn, Flygvikt och TR, Bränsleförbrukning, Rapportering, Slutbesiktning.

OBLIGATORISK FÖR FLYGUTPROVNINGS-TILLSTÅND. HELGKURS.



Annonser i Hangaren ligger kvar tills annonsören meddelat att den skall tas bort. Meddelande om borttag av annons skickas till eea-nytt@eea.se. Rensning kan förekomma varvid annonser kan försvinna utan att önskemål om detta inkommit.



Säljes:

Jodel DR 1050 Ambassadeur

Tillverkad av: Centre-Est-Aeronautique (Robin) 1964, Dijon, Frankrike. De mest betydande förändringarna med denna Jodel (Sicile) jämfört med tidigare Ambassadeur är strömlinjeformade hjulkåpor (ej monterade) samt strömlinjeformat luftintag.

Planet har plats för 2 + 2 personer.

Totalrenoverad år 2000.

Motor: Continental/Rolls Royce O-200, c.a. 190 tim. Korrosionskontroll i nov. 2010.

Bränsleförbrukning: 75% pwr 21 liter, Mogas tillåts. Tre bränsletankar på totalt 148 liter. Prop. EVRA. Cleveland fälgar och bromsar 2 st. D Clark headset. GPS, typ Garmin 495.

Stationerad i Sjöbo, ESMI

Pris: € 22.000 alt. motsv. SEK

Info: Claes Wennberg + 073 637 54 65



Auster J1 Autocrat 1946

+ en Auster till under renovering.

+ några motorer Cirrus M.II + Nya delar, typ: pinnbultar/ muttrar mm. för Cirrusmotorer.

Säljes endast hela paketet. Pris 280.000 kr.

Ring: 070-641 50 71.



Säljes:

DH Moth 60 III G (R)

Motor: Cirrus Hermes II B 1929. Totaltid 15 timmar. Radio Microair 760 Säljes med specialverktyg samt tillbehör o reservdelar. Experimental under flygutprovning. Se vidare film/foto: www.24000.se. För mer info: Björn Blomstrand 070-3982730, bjorn@24000.se

Säljes:

Jodel DR100 SE-XFL

Fabriksbyggd 1959, tresitsig, under renovering. Vill du flyga eget flygplan nästa sommar? Vinge med nya ställ helt klar, nya rutor, ny B. Samuelsson-propeller. Continental C-90-14F, 650 timmar sedan översyn, total gångtid 1800 timmar. Fpl har 2 bensintankar á 55 liter. Tomvikt 415 kg och startvikt 750 kg. Pris: 75 000 kr

Intresserad? Hör av er till Lars Ivarsson, Krylbo. Tel. 0226-108 73



Säljes:

Jodel D113-3 (SE-XDO)

Min Jodel som jag byggde 1978-81 och flugit sedan dess, är till salu.

Tresitsig. Flygtid: 441h. Tomvikt: 375 kg. Har alltid stått i hangar. Inga haverier eller skador. Fungerar bra även på korta fält. Fina flygegenskaper och i fint skick. Luftvärdighetsbevis till 2013-06-01. Motor: Continental O-200, 100 hp, 2011 h SMOH, korr.kontroll och gångtidsförlängning 2011 och i utmärkt skick. Radio: King KY 92 med intercom och fyra headset. Instrument för VFR-flygning. Snygg träpropeller med mässingsbeslag. Hydrauliska bromsar. Två tankar på sammanlagt 95 liter. Finns i Moheda, 25 km NV Växjö. Pris: 90 000:-

Mer information och bilder: Bengt Martinsson, tel: 0472-701 56 / bg.martinsson@gmail.com

Till salu

Lancair 235

Motor Lycoming O-235 125 hk

Perfekt reserestalet, nådan 6 tim range vid 140-150 kt

Utrustning GPS + vingelevel



SE-XKF

2F-XKL

Stationerad på Ferringe (ESMG)

Kontakta: Janne 070-544 24 40 janne@svetsservice.se

Callie 073-183 09 33 callie@kafesruhuset.se



Säljes: SE-XIY, Meta Sokol.

Tillverkad 1958 i Tjeckoslovakien. Plåt med dukade roderitor. Experimentklassad efter importen till Sverige 1990. Maxvikt 935 kg. Total gångtid 1250 tim. Motor : Lycoming O-320 E2C, TSO 650 tim. Korrosionskontroll OK 2010. Mekaniskt infällbart ställ. Bra på gräsfält. Kontakt för vidare information: Anders Österholm, 070-620 48 10



Säljes:

EXTRA 300 -89

Sn.06-731 SE-XIZ. Kropp o Motor AEIO-540-L 412 tim.Prop.MTV-14. 5,2 tim. röksystem,Becker Radio,höjdrap.transponder.ELT. Extra ljuddämp. Räddningsskärmar,David Clark Headset+AVA huvor.Luftvärdig till 30/4-13. 1.300.000 SEK. Harry Moheim, 0706-220002



Säljes:

Stinson 1949 108-3

Förmodligen en av de finaste i Europa. Cleveland wheels and breaks. Scott tailwheel, wheel-pants. New slickmags. Supertips(madras air service) ökar vingytan betydligt, ingen turbulens vid vingspetsarna. Sidrodertrim, något som inte fanns på så många kärror på den tiden . TT 3800 tim.

Cont.O-470K, 750 tim. Prop.McCauley 2A34C50.

Besökte för några år sen Piperfabriken i Florida. Pratade med en av guiderna där och när han fick höra att jag hade en Stinson 108-3 från -49 , blev han helt salig. Du har en Piper Stinson sa han med ett brett leende. Han berättade att Piper tog över tillverkningen -49.

Den här Stinsonen med O-470 motorn och med supertips kallas i Staterna för SuperStinson.

Det här är en otrolig kärra som jag helst inte vill skiljas från, men då jag av olika anledningar inte kan flyga längre så är jag tvungen.

Begärt pris: 325 000:- eller högstbjudande. Hydraulskidor(Fluidyne 3000) och sporrskida ingår.

Kontaktperson: Kjell Jahrehorn
tel: 070-605 95 55 eller 0643-520 26.



Säljes: Hus med hangar på Siljan AirPark.

Rundtimmer byggt 2007. Boarea 104 m², hangar 200 m². Jag har börjat bygga ett nytt ännu större hus med hangar på området och behöver sälja det jag redan har.

För mer info kontakta Joakim Hanson
070-425 11 01 / joakim.hanson@uppner.se



Säljes:

Tomt på Siljan Air Park

Det är dax att skaffa en unik tomt på Siljan AirPark i Leksand. Det är snart inte många kvar att välja på så vänta inte för länge!

Om du vill ha ett exklusivt andraboende som ingen annan du känner har så finns chansen att förverkliga det nu.

Siljan AirPark är en tematisk by för flyg- och teknikintresserade där delägarskap i flygfältet ingår. Du måste inte vara pilot eller äga ett flygplan men det finns möjlighet att bygga hangar på tomten och köra flygplanet ända hem till hangaren om du vill. Närhet till Siljan AirPark museum och övriga besöksmål i Siljansregionen.

Området är detaljplanerat och tomten har en mindre stuga samt gjuten grund för hårbre och bygglov för en hangar.

Kommunalt vatten och avlopp samt el framgrävt till tomtgräns och v/A anslutningsavgifter betalda (ca 126 000 kr Leksands kommun 2011).

Begärt pris SEK 295000

Kontakta Svensk Fastighetsförmedling
Leksand Tel 0247-15500

Säljare: Lasse Henrysson, Telefon: 0739-771870

Säljes:

Skidor

Skidor Flygverkstäderna Norrtälje AB.
NF 32006. Max last 500kg/skida
6.000:-. Tel. 0706902907

Säljes:

Motor

Lycoming 290 D-2, 135 HK, 1549 SMO. Komplet och går bra. Sitter i flygplan.

Senaste korr. kontroll 2010. 35 000 kr. Mer info ring Carl 070-368 28 11

Säljes: nVAeor, LLC kit

KR-2. 20.000:- O.B.O.
Transponder NARCO AT 150 TSO
höjdrapporterande
tfn. 070-794 6340

Säljes:

Flygvapnets flygoverall

Fodrad med fårskinn. Mycket välvårdad antik overall. 3000 kr. 0704-92 11 54

Flygvapnets sommaroverall. välvårdad. 400:-
0704-92 11 54. Sten-Olof Kärllin, Kungsbackavägen 107, 531 90 Mölndal



HANGAREN – SÄLJES/UTHYRES/KÖPES Annonsering är gratis för medlemmar. Skicka annons till eea-nytt@eea.se

Annonser i Hangaren ligger kvar tills annonsören meddelat att den skall tas bort. Meddelande om borttag av annons skickas till eea-nytt@eea.se. Rensning kan förekomma varvid annonser kan försvinna utan att önskemål om detta inkommit.

Säljes: **Champion, 2005**

Champion (Kolfiber), 2005 års modell. Mycket hög tillsatsvikt!! TT 518 timmar, 6/2 2012. Rotax 912 ULS (100 Hk med Slipper Clutch), 408 timmar 6/2 2012. Kiev prop., ny. Hjul cowlung alla hjul. Glastak, nytt. Fallskärm, giltig april 2016. Radio Filser ATR 500. Transponder Filser TRT 800, mode S, ny. Fuel Cat, mäter motortid, bränsleförbrukning, tryck, spänning, mm. Elektrisk horisont. Fartmätare, km/kts. Vertikal kompass. Höjdmätare, 3 visare. Variometer. Bank indicator. Std. motorinstrument. Elektrisk höjdrim i spak. Stolar och dynor, nya. Head set, 2 st, HME 110, nya. Solavbländare nya.



Bagagebox, ny. 70L tank. LED strobes i vingpetsar. LED strobes 2 st. i fena. Landningsljus, ny. Låsbara dörrar. Special design, ny.

Maskinen är luftvärdig, registrerad och klar, samt försäkrat. Flygtillståndet giltigt till 2012-05-03. Pris: SEK 587.500:- inkl. moms. Nypris: SEK 849 500:- inkl. moms. Finn Jonassen 0046 325 32382, mobil 0046 70 5832382, finn@elltech.o.se

Säljes: **Flygvapnets flygoverall**

Fodrad med fårskinn. Mycket välvårdad antik overall. 3000 kr. 0704-92 11 54

Flygvapnets sommaroverall. välvårdad. 400:- 0704-92 11 54. Sten-Olof Kårlin, Kungsbackavägen 107, 531 90 Mölndal

Säljes: **Walter Minor 4-III**

Renoverings objekt el. reservdelsmotor. s/n 22436-H. TT 1416H SMOH 416H. Urmonterad p.g.a. misstänkt metallspån i oljan och i stort sett komplett förutom gen/oljepump/avgasstudsar. Konserverad. Ge mig ett bud. Lennart aeroparts01@gmail.com



Säljes: **MAULE M5-235C / 1977**

Då jag tar ut för lite flygtid, överväger jag att sälja mitt flygplan. TTSN 1330 tim. Motor LYC O-540 / 235 HK / TSMO 820, hårdkromade cylindrar. CS propeller. Hartzell. Aux tankar, total bränslevolym 238 lit. Sjöförstärkt. Flygplanet kom till Sverige 1990. 2 ägare i Sverige. Flygplanet alltid i hangar med luftavfuktare för motorn samt kupevärmare. Sista 100-tim. + korrosionskontroll u.a 2011-06-23. Luftvärdigt t.o.m 2012-06-24. Möjlighet att överta hangar på Vassunda fältet. Önskas mer data/dokumentation maila; ahlman@tele2.se. Alla bud kommer att beaktas.

Har du ett flygplan som bara står?

- Försäljning, reparation och underhåll
- Verkstadsarbete från 350 kr/tim + moms
- Nyförsäljning av CT Supralight, CTLS, Xenon gyrokopter



TOMOTO AVIATION AB

Handelsvägen 24, 122 32 Enskede, Stockholm, 08-649 15 00, www.tomotoaviation.com

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



Säljes:
Bolkow 207 SE-XGX

Enda 4-sitsiga Bolkowmodellen. Byggt 1962. Totaltid 3043 tim. Lycoming O-360 A1A 180 hk experimental TSMO 1140 tim. Korrosionskontroll utförd 2007-05-31 kamaxel bytt. 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. Garmin GPS III pilot. Luftvärdig tom maj 2012. Har alltid stått i hangar. Baserad på ESOW. Pristid: 15000 euro.

Maths Johansson 070-749 15 65
(maths.g.johansson@telia.com)



Säljes:
PULSAR 1 LN-XKZ

Färdigställt 1991, av Kenneth Holm i Varberg, total antal flyttimer ca 800. Rotax 582 blue head (ca 200 timer totaltid), mix kontroll type Hacman, fuel flow meter og digitalt motorinstrument med dobbel EGT og CHT, vattentemperatur og tachometer. IVOpropeller med inflight adjustable pitch. Mini EFIS. MTOW 395 kg, tomvekt 235 kg. Krever PPL-A. Permit to fly til juli 2013. Cruice 95 kts ved 20 liter/timme. Endurance: 3 timme. Selges SEK 100.000.-

Torstein Riksheim tel 004747853500 email fortectr@frisurf.no

Säljes:
Piper PA22-160, Tri Pacer

Göran Åsemyr
Mobil. 070 2505714
goran@v4aqc.se

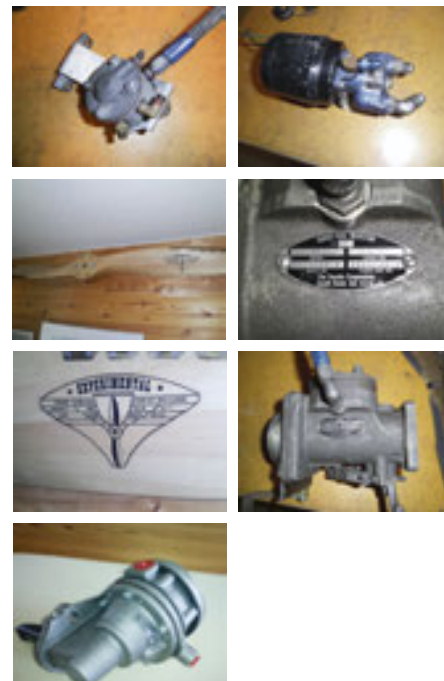


Säljes:
nVAeor, LLCKit.

KR-2, 15.000:- O.B.O.
Transponder NARCO AT 150 TSO
höjdrapportering
tfn.070-794 63 40

Säljes:
Cylinder till O-200

/Ventiler In/ut, brygga, vipparm,
Cyl.kåpa /Kontroller av Cert.mek. OK
Ingemar Adolfsen
070 5199119



Säljes:
Diverse delar

- Propeller 68x66, passande O 320 fläns. Gångtid 16 tim.
- Insprutning, passande IO 360.
- Startmotor passande org Lycoming 12V 144 kugg.
- Magneter Bendix, Tändstift nya RHM40E OBS 3/4« tändkabelmutter.
- Cub delar, Hjulnav med bromsar, Huvudcylindrar, Batterilåda, Luftfilter med förvärmningbox,
- Catch tank främre + bakre.

Ring så berättar vi mer.
Bjarne Isaksson, 097020810, 0705820866.
Kenneth Ohman, 097341040, 0705751040

Ikarus Flying Center



Den bästa klubbkärren 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



FÖRENINGSNYTT

Nya flygutprovningar

SE-XJT Dyn'Aero MiniCruiser
392-1413 2012-07-16
Nils Jönsson, Stockholm

SE-VSE Monnett Sonnex
402-1144 2012-06-19
Björn Ek, Arkelstorp

SE-CND Aeronca Champion 7 EC
719-1193 2012-06-12
Egil o Tommy Lundgren, Dorotea

SE-VMX Best of Nynja
995-40-149 2012-06-11
Lennart Forsmark, Järfälla

SE-VMS Jodel D18
559-1294 2012-05-21
Kenneth Pettersson, Västerhaninge

SE-XYB Van's RV-6
2589-1109 2012-05-24
Thorleif Gustavsson, Linköping

SE-YLH Murphy Renegade Spirit UL
273-740 2012-05-04
Olof Hjerpe, Tibro

SE-YTA Avid Flyer
388-682 2012-05-11
Dimitri Del Corral, Annelöv

SE-XYG Hamilton SH 2 Glasair II RG
2472-1336 2012-02-21
Leif Nilsson, Göteborg

SE-VON Skyranger Swift
10111017-1503 2012-01-30
Peder Borg, Skövde

SE-XZV Van's RV-4
3611-906 2012-01-16
Stefan Johansson, Brunflo

Nya byggtillstånd

Ralph Wishart, Drottningholm
Zenith CH 750
75-8356-1514
2012-06-08



Säljes:

Lycoming O-360-A1A block

Med apparatus. Ny oljepump installerad.

Apparatusets nummer är 76096 och numren på oljepumpen är 60981 och 60983. Pris: 3000kr eller högstbjudande. Hans Strähle, Mobil: 070-6374517, Email: hans@strahle.eu



Säljes: RV-6

RV-6 när den är som bäst. Lätt och välbyggd ger hög fart. Cruise 165 kt.

Byggår 1991. TT 970. Lycoming O-360-A4M 570 SMOH. Propeller Felix wood 2004. Interiör: Lädersäten. Ny exklusiv lack 2007. Avionics King KY97A. Transponder Narco Mode C. GPS Garmin 100. GPS Garmin 295. Hängande sidororderpedaler. Fullsvivlande sporrhjul. Pris 59 000 ?

Säljare: Inge Lindengard

Telefon: 0733-909 738. lindengard@telia.com



Säljes: Tändkablar

Jag fick en felleverans från USA som jag nu säljer. Tändkablar är tillverkade av Skytronics och har partno A30-5AS-II. Pris: 1500 eller högstbjudande. Hans Strähle

Mobil: 070-6374517 Email: hans@strahle.eu

Lancair 235 for Sale

Motor Lyc O-235 crus 160 , 20 l/hr IFR, autopilot, Skyfors GPS, MT-Constantspeed-prop range 6/hr Finished scale 1-10 its "11"

more inform, price, TT call Bertil +46 (0)73-920 35 09 nice price

email: bertil@bertilstrom.com
askings the bu der's rolfia@hotmail.com

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





Säljes: **Experimental-maskin**

Flyet er i kategori Experimental og bygget ferdig i2003. Motoren er en konvertert bilmotor, Subaru 2,5 liter med dobleoverliggende kamaksler. Utstyr: GPS, moving map, antikollisjonsutstyr. Cruisespeed: 110 knop. Stigeevne 900 feet/min. Bensinforbruk: 23 liter/time. Varmeapparat: I særklasse pga. veskekjøling. GlaStar er et kortbanefly med spesielt snille flyegenskaper. Gangtid: 375 timer. Lavt støynivå, litevibrasjoner. Vingene kan foldes. Halehjul følger med. Pris: Norske kroner 450.000.-. Henvendelse tlf.: + 47 930 65 747.

FÖRENINGSNYTT

Nya medlemmar

- 5064 Lars Mantell, Perstorp
- 5065 Henrik Martinsson, Fjärås
- 5066 Anders Hansson, Huddinge
- 5067 Fredrik Baer, Fagersta
- 5068 Benny Hansson, Ösmo
- 5069 Mats-Inge Nygren, Mora
- 5070 Ragnar Dillner, Vemdalen
- 5071 Bengt Olle Nilsson, Ystad
- 5072 Peter Lundgren, Lidingö
- 5073 Anders Karlén Myrén, Kallinge
- 5074 Tomas Bergkvist, Enskededalen
- 5075 Niklas Eriksson, Västerås
- 5076 Rolf Eurén, Norrköping
- 5077 John Petersen, Vimmerby
- 5078 Ioannis Magounakis, Linköping
- 5079 Lars Engström, Stockholm
- 5080 Lars-Olof Strandin, Falun
- 5081 Michael Larsson, Fjärås
- 5082 Jan-Olof Arvidsson, Alingsås
- 5083 Jimmy Björkman, Ulricehamn



Home, Hangar, Workshop. Yes, you can have it all!

Refurbished Farm Home (215 sm), Aircraft Work/Paint Shop with Storage (170 sm), Horse Stalls, Close by your Private Hangar (360 sm) on 650 m lighted rwy, Golf Club and Nature reserve, Southern Sweden. €385,000. +46 733 522638, jon@vintageaeroplane.com



Säljes:

Hangar på Skavsta flygplats

Husvill flygare ?

Hangar på Skavsta flygplats säljes. 165 kvm med plats för 2 allmänflygplan.

Galvad plåt på stålålgar. Står på arrenderad mark med bra villkor.

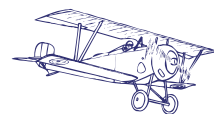
Flyg dygnet runt med egen nyckel till bränsle.

Göran Ericson Tel. 0157-92111, 070-5694512

Mail: ericson_ekskogen@hotmail.com

AVSÄNDARE:

EAA Sverige
Kanalvägen 1A, plan3
194 61 Upplands Väsby



KORT FINAL



Jabiru UL 450

FREDRIC SALTIN HAR varit medlem i EAA sedan 2002. Tillsammans med sin medbyggare Anders Pålsson har han byggt en Jabiru UL 450 som först färdigställdes i hjulutförande 2004. 2007 byggde de om Jabirun till sjöflygplan med amfibieflottörer.

Jabirun flygutprovades fram till och med

2010. Inför säsongen 2011 slutregistrerades flygplanet och lämnades över till KSAK.

– Vi har flugit den ca 230 timmar i sjöversion nu och vi är mycket nöjda, säger Fredric.

Bilder är tagna under en härlig flygsommar 2012.