



ULF DAHLQUIST

Vi hälsar på en spännande, svensk flygarprofil i hemmet i Norrköping.



VÄRLDSREKORD

Björn Zereba berättar om sin tur med Long Ez som gav världsrekord.



HUVUDFLYIN

EAA:s huvudflyin 2013 kommer att hållas på gamla flottiljen F15 i Söderhamn den 1-2 juni.

EAA-NYTT

#1
2013

MEDLEMSTIDNING FÖR EAA SVERIGE • #1/2013 • ÅRGÅNG 46



KORT FINAL: En av få luftvärdiga Sokol M1

FÖRENINGSNYTT: Motioner och kallelse till årsmötet

ORDFÖRANDEN: Fler krafter behövs till EAA-nytt!

EAA:S HUVUDFLYIN: 1-2 juni håller EAA sitt huvudflyin i Söderhamn





Flygkalendern

- 9 MARS** EAA årsmöte, Tekniska museet, Althinsalen, kl 13.00
- 24-27 APRIL** Aero Friederichshafen
- 26 MAJ** Rollout på Hässlö
- 8-9 JUNI** Göteborg Aero Show, Säve, www.aeroseum.se
- 31 MAJ - 2 JUNI** AeroExpo UK is pleased to officially welcome RV Flyers to the event at Sywell Aerodrome.
- 1-2 JUNI** EAA Fly-In, Söderhamn, gamla F 15
- 19-20 JULI** Wheels&Wings Bilal och Lite flyg... Använd Morup eller Varberg för landning.
- 19-21 JULI** The Fédération RSA Fly-In in Vichy, France
- 24-31 JULI** Classic Aircraft Meeting, Hedlanda ESNC Härjedalen. www.aircraftmeeting.com
- 29 JULI - 4 AUGUSTI** EAA AirVenture Oshkosh, USA
- 2-4 AUGUSTI** Örebro Flyg & Motor Festival, Örebro Airport
- 9-11 AUGUSTI** Siljansnäs, Kräftstjärt-svängen
- 23-25 AUGUSTI:** Jubileums-fly-in på Alingsås flygfält (ESGI). Sveriges äldsta segelflygklubb, Göteborgs Segelflygklubb, firar 80-år och bjuder in till fly-in med tillhörande festligheter tillsammans med Göteborgs Veteranflygsällskap och Alingsås Flygklubb. Mer information kommer på www.gsfc.se.
- 31 AUGUSTI** Borås Airshow 2013 www.borasairshow.se

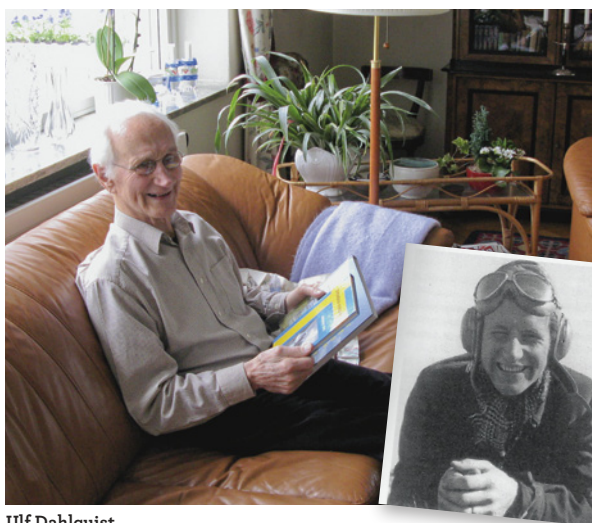
Känner du till något evenemang som borde finnas med här, maila eea-nytt@eea.se!

INNEHÅLL

14

Möte med en flygarprofil

Ulf Dahlquist har skrivit flera böcker om sitt intressanta flygarliv. Vi besöker honom i hemmet i Norrköping.



Ulf Dahlquist.

10

Svenskt världsrekord

Flygningen utan mellanlandning med Long Ez från Kiruna till Sturup gav världsrekord. Björn Zereba berättar om sina förberedelser.



Omslag:

Bilden togs under EAA-flyinet 2009 i Norrköping av Joe Risenberger som är en mycket känd fotograf för Aero Retro-kalendern utgiven av den Schweiziska organisationen L'Association pour le Maintien du Patrimoine Aéronautique. K G Säveström flyger vid detta tillfälle. Många veteranflygplan ur EAA-flottan har under de senaste åren varit med i denna exklusiva kalender. FOTO: JOE RISENBERGER

2013

Senaste datum för material till nummer under återstoden av 2013:
2/2013: 2013-04-22
3-4/2013: 2013-09-02
5/2013: 2013-11-18

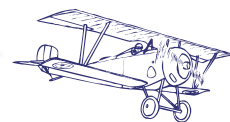
Flygshow i Borås

BORÅS FLYGPLATSFÖRENING och de tre flygklubbarna i Borås (Borås Flygklubb, Borås Segelflygklubb och Borås Ultralätt Flygklubb) kommer lördagen den 31 augusti 2013 att arrangera en av Västsveriges största flygshower – Borås Airshow 2013.

Detta är också starten för flygklubbarnas

75-årsjubileum och evenemanget sker på Borås/Viared flygplats ESGE. Flygshowen kommer att uppmärksamma flygets historia i Borås tillsammans med ett antal spektakulära uppvisningar både i luften och på marken.

BJÖRN SVENSSON, FLYGPLATSCHEF ESGE



EAA-NYTT

NR 1/2013 | ÅRGÅNG 46

Medlemsorgan för EAA Sverige och EAA Chapter 222 Sverige

Redaktör: 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: eaakansli@eaa.se

Hemsida: www.eaa.se

Postgiro: 66 45 96-4

Kansliet har öppet:

vardagar 08.00-16.00.

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 2013: 450 kronor.

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

Föreningsservice

Kontakta EAA kansli beträffande

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

EAA USA

Postadress: EAA Aviation Center

P O Box 3086, Oshkosh, WI 54903-

3086 USA Hemsida: www.eaa.org

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

Svenska Rotorflygklubben

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

Kontaktman: Ingvar Carlsson

070-5794614. www.rotorflygklubben.se.

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

ORDFÖRANDENS KRÖNIKA

ATT BYGGA, renovera och underhålla luftfarkoster är vår passion men är samtidigt arbetskrävande och utmanande projekt som kostar pengar.

Tidningen du håller i handen är ett annat för varje nummer återkommande projekt som är arbetskrävande, utmanande och som kostar pengar.

Lennart Öborn har sedan 2010 varit redaktör och han har gjort ett fantastiskt jobb tillsammans med alla andra som hjälpt till att producera det resultatet som är en mycket fin tidning, i synnerhet med tanke på alla förutsättningar.

Problemet med tidningen, som är ganska typiskt i föreningar, är att det alltid tenderar att bli en eller högst ett par eldsjälar som med mycket begränsad ersättning får sätta av alltför mycket arbete för att få ihop arbetet. Privatliv och övrigt arbete blir lidande och efter en tid tvingas man kliva av. Lennart har aviserat att han måste släppa redaktörskapet och vi behöver därmed hitta en ny redaktör.

Samtidigt vill jag att vi passar på och tittar på hur tidningsarbetet skall organiseras. Redaktören har i princip varit både redaktionschef, reporter, fotograf, krönikör, redigerare, annonschef, bilageansvarig och distributionschef. Till det kan vi lägga arbetet med formgivning, layout och tryckning. Jag har säkert glömt av något men poängen är, precis som med ett flygplansbygge, att man vet inte hur mycket jobb det är och hur mycket tid det tar förrän man gett sig in i det. Frågan är inte ny i EAA:s historia men jag ställer den igen: Hur skall vi kunna engagera fler i och organisera tidningsproduktionen? Här är några förslag:

Under rubriken delegering:

Olika regioner har egna sidor. Vad som hänt och komma skall i olika regioner är av intresse för alla medlemmar och i synnerhet för dom som finns i regionen. Det hela hänger på att någon vill och kan ta på sig rollen som biträdande redaktör för respektive sida.

Hemsidan måste integreras mer med tidningen. Tittar vi på hur det ser ut i övriga media branschen så är webversionerna det som ökar medan papper minskar. Nu håller jämförelsen mellan en dags/kvällstidning och EAA men samspelet mellan hemsida och tidning måste vara bättre. Hemsidan och tidningen är de två kanaler som föreningen har och produktionen bör vara så samordnad som det är möjligt.

UNDER RUBRIKEN kostnadsbesparingar/rationaliseringar och göra tidningen mer hanterlig:

Max 24 sidor per nummer ger jämfört med de 32-36 sidor senaste tiden gör att tidningen väger mindre än 100 gram och därmed blir det lägsta porto.

Plastad distribution endast årets sista nummer då kalendern och inbetalningskort skall med. Sektionen med EAA Sveriges produkter och kursprogram med endast i nr 1 varje år, övriga nummer hänvisning till hemsidan.

Slutligen måste tidningen och hemsidan få kosta. Vi kan inte förlita oss på enbart eldsjälar som bränns ut efter en tid. Samtidigt som vi behöver bestämma en ram för framför allt tidningens omfattning utifrån kostnadseffektivitet så måste det få kosta innanför den ramen. Totalt sett ser jag inte att det går att få ner totalkostnaden utan det handlar helt enkelt om att få det att fungera så bra som möjligt utan att kostnaderna skenar iväg.

HÖR GÄRNA av dig till Lennart eller mig om du vill vara med i någon omfattning och arbeta med tidningen.

CARL RÖNN



Regler, remisser, med mera på Facebook

TILL OCH FRÅN har vi ju debatterat och in-formerat om regler, remisser, mm på några olika facebook-grupper. Tyvärr drunknar dessa viktiga bitar i allt annat – i och för sig intressant – allmänt glatt och lättglömt.

För att nå ut med information, kunna besvara frågor och ge möjlighet till debatt har jag startat en facebook-grupp som jag kort och gott kallar »BCL«. Denna välkända förkortning (för oss äldre i alla fall) har ju sedan

länge övergivits av Luftfartsstyrelsen/Transportstyrelsen och jag återanvänder den därför som ett samlat begrepp för allt det som rör oss flygare från EU, EASA och TSL. Förutom jag själv som svarande på främst operativa och certifikatfrågor har jag vidtalat en del experter på underhållssidan att hjälpa till. Välkommen med Dina frågor, synpunkter och debattinlägg!

KJELL FRANZÉN



Motion till EAA Sverige årsmöte 2013

Frågeforum på EAA:s hemsida

EN AV EAA:S funktioner är att utgöra stöd till sina medlemmar. Ibland stöter man på problem eller frågeställningar som den tekniska verksamheten behöver svara på, men ofta behöver man bara allmänna tips om teknik, material, regler, inköp osv. Jag tycker att det vore en bra service om man på hemsidan hade ett frågeforum för detta, där dels medlemmar, dels funktionärer kan svara.

Forumet kan delas in på lämpligt sätt, till exempel i avdelningar om regler, teknik-

frågor (kanske uppdelat i motorer, instrument, trä, metall, el, dukning etc), flygträffar, flygplanstyper osv.

En möjlighet är att frågor till Tekniska Chefen, och dennes svar, om så önskas kan läggas ut om det har allmänt intresse, så att han/hon inte behöver besvara samma fråga till många olika medlemmar. Den typen av »officiella« svar från EAA-funktionärer kan möjligen markeras så att de särskiljes från andra medlemmars.

Jag föreslår att:

Man upprättar ett medlemsforum på EAA hemsida för frågor och svar om olika aspekter av vår bygg- och flygverksamhet.

LUND, DEN 11 JANUARI 2013
MAGNUS LORD

Motion till EAA Sverige årsmöte 2013

Valberedning utan styrelsemedlemmar

ENLIGT STADGARNA, 5§ Mom.3, ingår en styrelseledamot i valberedningen.

Jag har undersökt detta mot allmän för- eningspraxis och finner att det strider mot densamma.

- Valberedningen skall vara opartisk utan inverkan från sittande styrelse.

- Valberedningen skall endast föra medlemmarnas talan.

- Är föreningen rikstäckande skall årsmötet i möjligaste mån välja kandidater på ett rikstäckande plan för att få en så demokratisk spridning som möjligt.

Motionerar om att denna paragraf ändras till att utesluta styrelseledamot i valberedningen och att densamma utökas till tre valberednings-funktionärer.

PAUL PINATO, NORRKÖPING

Motion till EAA Sverige årsmöte 2013

Ingen rösträtt för funktionärer som är tillsatta av styrelsen

FUNKTIONÄRER SOM PÅGRUND av delegeringsavtalet tillsätts av styrelsen VL, TC, FC och kanslist skall ej uppta ledamot eller suppleant poster då dessa funktionärer skall vara adjungerade utan rösträtt då de deltar i styrelsearbetet. Endast styrelsemed-

lemmar valda av medlemmarna äger rätt till dessa poster och rösträtt i styrelsebesluten enligt för- eningspraxis.

Motionerar att detta förs in i stadgarna.

PAUL PINATO, NORRKÖPING



Kallelse till årsmöte 2013 i EAA Sverige

Du kallas härmed till årsmöte i EAA Sverige. Årsmötet hålls i Althinsalen på Tekniska museet, Stockholm, kl. 13.00 den 9 mars 2013.

Årsmötesdeltagare behöver inte betala entré, man skall anmäla sig i receptionen. Efter mötet är det fritt att gå runt och titta på utställningarna.

Motioner skall vara inkomna senast 8 februari 2013 för att tas upp på årsmötet.

Direkt efter EAA Sveriges årsmöte håller EAA Chapter 222 sitt årsmöte. Dagordningen är densamma i tillämpliga delar.

Därefter bjuds du på fika. Se också

www.eaa.se.

Välkommen!

Förslag till dagordning:

1. Mötet öppnas.
2. Val av ordförande och sekreterare för mötet.
3. Val av justeringsman som jämte mötesordföranden justerar årsmötets protokoll.
4. Val av rösträknare.
5. Godkännande av fullmakter och fastställande av röstlängd.
6. Fråga om kallelse till årsmötet skett i behörig tid och ordning.
7. Styrelsens verksamhetsberättelse.
8. Resultat och balansräkning.
9. Revisionsberättelse.
10. Fråga om ansvarsfrihet för styrelsen.
11. Val av styrelseledamöter och styrelsesuppleanter.
12. Val av revisor och revisorssuppleant.
13. Tillsättande av valberedning.
14. Presentation av budget för 2013 och fastställande av årsavgift.
15. Föredragning av inkomna motioner och styrelsens propositioner.
16. Verksamhetsledarens redogörelse för den tekniska verksamheten.
17. Övriga frågor.
18. Mötet avslutas.

Föreningens verksamhetsberättelse för 2012

EAA SVERIGE HAR haft följande styrelse under 2012. Årsmötet hölls den 10 mars 2012 i EAA:s möteslokal, Barkarby Flygplats.

ORDFÖRANDE	Carl Rönn
VICE ORDFÖRANDE	Sven Kindblom
SEKRETERARE	Kjell-Ove Gisselsson
KASSÖR	Hans-Olav Larsson

LEDAMOT 1	Erling Carlsson
LEDAMOT 2	Vakant
LEDAMOT 3	Sten Svensson
LEDAMOT 4	Dan Borgstrand
LEDAMOT 5	Lennart Öborn
SUPPLEANT	Daniel Ryfa
SUPPLEANT	Lars-Erik Lundgren
SUPPLEANT	Marina Berggren

Styrelsen har under verksamhetsåret haft sju (7) protokollförda sammanträden.

Revisor under verksamhetsåret har varit Rolf Kjellman med Maths Johansson som suppleant.

Valberedning inför årsmötet 2013 har bestått av Staffan Ekström, Finn Jonasson samt ur styrelsen Kjell-Ove Gisselsson (sammankallande).

Vid 2012 års utgång var medlemsantalet 1528 vilket är en liten minskning från 2011 då antalet medlemmar var 1573.

EAA-nytt har utkommit med 5 nummer. Redaktör har varit Lennart Öborn.

Årets Huvudfly-in anordnades på Karlskoga flygplats den 9:e och 10:e juni. Ett väl genomfört fly-in som tyvärr hade otur med vädret.

Fly-innet i Siljansnäs (Kräftstjärtsvängen) gick av stapeln för 23:a året i rad 10:e till 12:e augusti. Drygt 150 gästande flygplan och bra väder.

EAA är aktiv inom de europeiska intresseorganisationerna EFLEVA och CIACA med Kjell Franzen och Ingmar Hedblom som representerar i EFLEVA och Carl Rönn som representerar i CIACA.

Kjell och Ingmar följer dessutom regelutvecklingen hos EASA, ett stort arbete som är mycket värdefullt för EAA.

EAA har medverkat i Allmänflygrådet genom Curt Sandberg, en samverkansgrupp mellan alla flygorganisationer (KSAK, AOPA, FFK, Kostflygförbundet, Sjöflygföreningen m fl) för att

behandla gemensamma frågor mot myndigheter etc.

Samarbetet mellan EAA och försäkringsbolaget InterHannover har fortsatt under året (vi har haft ett samarbete sedan 1993). Antalet försäkringar var i stort sett på samma nivå som föregående år. Försäkringspremierna har varit oförändrade under de senaste 6 åren. Skadeutfallet har varit något högre än föregående år. Bonus för de som förnyar försäkringen i år är 17.8%

Årets rörelseresultat gav som väntat ett kraftigt underskott på ca 600 000. Föreningens ekonomi är trots det god tack vare att det kan tas av sparade medel från tidigare år men från transportstyrelsen har avisierats att anslagna medel fortsättningsvis i framtiden snarare kan komma sänkas än höjas så därför är föreningens långsiktiga finansiering en viktig fråga inför framtiden.

Upplands-Väsby 2012-12-31

CARL RÖNN
Ordförande

KJELL-OVE GISSELSSON
Sekreterare

Tekniska Operationella Verksamheten 2012

FÖLJANDE PERSONER HAR under 2012 varit engagerade i EAA Sveriges tekniska operationella verksamhet:

VERKSAMHETSLEDARE:
Sven Kindblom

TEKNISK CHEF:
Magnus Kärn-Hampus

FLYGCHEF:
Erling Carlsson

**BITRÄDANDE TEKNISK CHEF
OCH ANSVARIG LUFTVÄRDIGHET/
BESIKTNINGSMÄN:**
Bengt Sjödahl

TEKNISK SEKRETERARE:
Ann-Lis Olsson

BULLERMÄTNINGSCHEF:
Pierre Wolf

HAVERIUTREDNINGSCHEF:
Vakant

BITRÄDANDE FLYGCHEF:
Karl-Erik Engstrand

KVALITETSREVISOR:
Greger Ahlbeck tom 2012-06-01,
Lars-Inge Nilsson fr o m 2012-06-01

KVALITETSRADET:
Sven Kindblom, Staffan Ekström, Erling Carlsson, Greger Ahlbeck, Lars Inge Nilsson, Sakari Havbrandt, Ingemar Hedblom och Magnus Kärn-Hampus.

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

Flygsäkerhets- och besiktningsverksamheten

Siffror inom parentes gäller för föregående år (2011).

Under 2012 har 70 (90) besiktningar genomfört. Antalet utfärdade Flygtillstånd var 296 stycken (305).

Antalet Flygutprovningstillstånd slutade på 45 stycken (43) varav 19 (14) utfärdades för första gången.

Det totala antalet experimentklassade luftfartyg som EAA Sverige administrerar (pågående byggen, flygutprovning, flygande) var vid utgången av 2012 ca 743 stycken.

Till dessa kommer 22 st X klassade SE-reg som är baserade utanför Sverige och som i kraft av nuvarande delegeringsavtal administreras av Transportstyrelsen.

Nya Flygutprovningstillstånd 17 stycken (8 stycken):

-XJB Pitts Model 12
-VJT Autogyro Humlan
-XZV Van's RV-4
-VON Skyranger Swift
-XYG Hamilton SH 2 Glasair II RG
-YTA Avid Flyer (ny flygutprovning efter större reparation)
-YLH Murphy Renegade Spirit UL (ny flygutprovning efter större reparation)
-XYB Van's RV-6
-VMS Jodel D18
-VMX Best of Nynja
-VSE Monnett Sonex.
-XJT Dyn'Aero Mini Cruiser
-VOX Zenair STOL CH 701
-YVE Filcoa J6 Karatoo
-AKN Klemm-KL35D (ny flygutprovning efter större reparation/renovering)
-VOU Avid Flyer Mk IV
-YTD Lidholm WLC-2 (omstart av flygutprovning efter ägarbyte)

Nya Byggtillstånd

3 stycken (10 stycken):

ICP Savannah
Zenair 750
Avid Amphibian (övertagande av bygge)

Omklassningar

1 styck (2 stycken)

SAAB Safir 91D
Utöver denna korrigerings av två st som inte tidigare var korrekt hanterade;
Aeronca 65 CA
Miles Gemini.

Importer

2 stycken (2 stycken):

1 st Safir 91 D (samma som omklassades)
1 st Velocity 173 FG (under teknisk granskning)

Större reparationer och modifieringar

26 stycken (12 stycken)

Hit hör till exempel motoröversyner och -reparationer, propelleröversyner, korrosionskontroller med mera.

Vår sajt - eaa.se

Under 2012 administrerades sajten fullt ut av EAA kansliet som uppdaterade löpande. Bl a med information om event, inrapporterade nyheter ur förenings-, tekniskt-samt operativt perspektiv. Sajten havererade på grund av intrång i början av Januari 2013 och en förbättrad version är under uppbyggnad av Mattias Jönsson, EAA.

Listor med EAA flygplan, projekt och flygande, finns att tillgå via inloggning på vår hemsida och dessa uppdateras ett antal gånger per år.

Glöm inte att dina bidrag är viktiga och välkomna bidrag för att hålla föreningsdelen igång och gör återkommande besök till en vana!

Händelser/Haverier

5 st (12). händelser / haverier 2012 inrapporterade:

- 1 st i samband med landning, ground loop med skador på stabbe och vinge som följd.
- 1 st i samband med tankning, då planet fattade eld.
- 1 st i samband med motorkörning då förtöjningen till en bil släppte
- 1 st i samband med flygutprovning med två döda och som följd av fel i byggprocessen. Utredning pågår.
- 1 st i samband med att en personbil skenade in i hangaren.

Haverianalys

Teknisk utbildning

Under 2012 har det hållits kurser på teman:

Bygga i trä
Omdukning av flygplan
Elkurs
Flygutprovning
Eget Underhåll
Plåt-arbete.

2013 års kurser kommer att utannonseras i EAA Nytt, på hemsidan samt via direktkontakt till er som anmält intresse.

Vi hoppas också att utbilda några medlemmar runt om i landet och som ska kunna hjälpa övriga medlemmar med kontroll av höjd- och fartmätare samt transponder.

Känner du att du vill dela med dig av din kunskap och kompetens? Kontakta Sten Svensson i Eslöv!

Verksamhetsövervakningen

Kvalitetsrevisioner har under året utförts och dokumenterats av EAA:s kvalitetsrevisor enligt granskningsplanen och rutiner som finns be-

skrivna i EAA:s Kvalitetshandbok. Två stycken verksamhetsområden har detaljgranskats, dels bullermätningar och dels besiktningsverksamheten. Vidare har revision #12 av Kvalitetshandboken påbörjats samt en detaljgranskning av byggprojekt SE-VOX.

Granskning av besiktningsverksamheten kommer att slutföras under 2013.

Kvalitetsrådet har haft 3 möten enligt plan.

Transportstyrelsen har ännu inte gett ut nya bestämmelser för Amatörbyggnad av luftfartyg utan fortsatt gäller nuvarande BCL M 5.2. Arbetet med implementering av nya amatörbyggregler vilar därför i avvaktan på de nya bestämmelserna kommer ut från Transportstyrelsen.

Den nu gällande delegeringen löper, med ett halvårs uppsägningstid, ut 31 december 2012.

Sammanfattning

Antalet påbörjade luftfartygsbyggen håller 2011 års låga nivå. Förhoppningsvis kommer inte det totala antalet flygande amatörbyggda luftfartyg minska ytterligare trots omvärldskonjunkturen utan åtminstone ligga på denna nivå under de närmast kommande åren.

Av de tillbud/haverier som inträffade under året var det ett som var relaterat till teknisk grundorsak och de övriga var relaterat till human factor fel.

1 februari 2012 tillträdde Ann-Lis Olsson som ny teknisk sekreterare. Ann-Lis kommer närmast från Segelflygförbundet, där hon arbetat med liknande uppgifter.

EAA fortsätter att arbeta för att vi ska kunna bygga och operera våra luftfartyg till en rimlig kostnad, arbetsinsats och administration. Transportstyrelsen har aviserat bantade anslag och vi kommer främst att söka möta detta med administrativa besparingar genom samverkan med andra organisationer.

MAGNUS KÄRN-HAMPUS
Teknisk Chef

SVEN KINDBLOM
Verksamhetsledare



Kontroll av höjd- och fartmätare

EAA HAR UTRUSTNING för att kontrollera höjd- och fartmätare. Det skall enligt reglerna göras vart annat år. EAA:s kontroll omfattar bara instrumenten, det statiska och dynamiska systemet måste du själv kontrollera, det skall vara tätt för att allt skall vara rätt.

Om du vill att EAA gör kontrollen av instrumenten måste du montera ur dem ur flygplanet och skicka dem till EAA:s kontrollant. Förpacka dem väl, samma emballage kommer att användas när instrumenten returneras! Du skall skicka med adresslapp som kan användas vid returneringen.

Betalningen, som är 200 kr/instrument plus returfrakt, kan du lägga i paketet eller sätta in på konto som du får om du kontaktar Josef. Kontrollera med Josef om du har bråttom, så att du vet ungefärlig leverantid.

Adressen är: Josef Toth, Myrvägen 11, 184 38 Åkersberga. Telefon: 08-540 236 97, mobil 070-406 68 00. Email: josef.toth@tele2.se



Från EU, EASA och TSL horisonter

EU/EASA

VID EASA COMMITTEE möte den 3–4 december 2012 meddelades det att driftbestämmelserna för Non-Commercial Operations (ops Parts NCC/NCO) inte kommer att publiceras i EU:s officiella tidning förrän efter juli 2013. En avsevärd försening i förhållande till ursprungliga planerna. Efter att bestämmelserna trätt i kraft 20 dagar där efter kommer TSL troligen att utnyttja den opt-out3 som troligen finns och senarelägga svensk tillämpning något år eller så.

EASA:s förslag till Special Operations (Part-SPO) diskuterades inte färdigt vid mötet bl.a. när det gäller valet mellan tillstånd eller deklaration. Frågan ska tas upp vid nästa möte den 19–21 februari. Part-SPO innehåller en hel del som har stort intresse för oss t.ex. avancerad flyguppvisning och flyguppvisning, även om det senare är föremål för diskussion om flyttning till nationell bestämmelsenivå.

EN ÄNNU OLÖST fråga är vad vi ska kalla de nya europeiska certifikaten. Jag kallar dem EU-certifikat eftersom föreskrifterna finns i en EU-förordning och det kommer att stå EU på framsidan. TSL däremot kallar dem omväxlande EASA-certifikat och Del-FCL-certifikat. Vi får se vad det slutligen blir och hur andra länder gör.

JAG NÄMNDE I förra EAA-nytt att det kommit ut en EU-förordning om 8,33 kHz kanalindelning och att vi skulle analysera vad detta betydde för oss. Kontakter med TSL har inte gett mer besked än det som står i förordningen, att där det föreskrivs radio så ska denna ha kanalindelningen 8,33 kHz. Den stora frågan för oss är nu om TSL kommer att deklarerar mer områden än de som nu har radiokrav som Radio Mandatory Zone

– RMZ. På det ges inget svar ännu, men en stark rekommendation är att inte anskaffa annan radioutrustning än sådan som fyller kraven var man än bor i landet.

TSL

TSL HAR NU en remiss ute om föreskrifterna för personliga certifikat och utbildning på luftfartsområdet. Remisstiden utgår den 15 februari och remissen hämtas på TS hemsida. Tyvärr har TSL, mot sin policy, bara gett oss 21 dagars remisstid men jag kommer att begära förlängd remisstid för EAA:s medlemmar.

Av remissen framgår att det mer eller mindre är beslutat att det inte blir något nationellt PPL för oss som flyger Bilaga II luftfartyg, att UL-certifikatet blir kvar som nationellt certifikat och att TS skjuter på allt som går så länge som möjligt, t.ex., segel- och ballongcertifikaten, avancéflygbehörigheten och inte minst införandet av LAPL (det nya enklare certifikatet som många hoppas mycket på).

TS FÖRSLAG I remissen om tilläggskrav för oss som vill flyga Bilaga II luftfartyg är mycket besvärande. Det blir både hängslen och livrem då vi dels ska uppfylla EU-PPL-kravet på förnyelse av klassbehörigheten dels ska uppfylla ett nytt tillkommit system med s.k. rullande aktuell flygerfarenhet. Detta senare krav finns inte för den som flyger ett EASA-luftfartyg.

Allvarligt värre är den slarviga användningen av begreppet »Annex II/Bilaga II« i remissen. Nuvarande kriterier gör att en mycket stor bredd av luftfartyg som omfattas av Bilaga II – från modellflygplan till trafikflygplan som DC-7 och Lockheed Constellation. Dessemellan finns sådant som ligger mer eller mindre inom vårt intresseområde men även hängglidare och flygskärmar tillhör Bilaga II. Detta gör det märkligt när TSL föreskriver att alla Annex II

luftfartygen ska flygas med EU-certifikat.

En beskrivning av nuvarande Bilaga II till EU-förordningen 216/2008 finns på annan plats i detta EAA-nytt och en del två med en historisk betraktelse och fördjupning kommer i nästa nummer.

»Visslare« sökes

TS HAR NU infört ett s.k. visslarsystem för att göra det möjligt för vem som helst att anmäla oegentligheter hos myndigheten och bli garanterad anonymitet. Se vidare TS hemsida. Dra Dig inte för att utnyttja möjligheten om Du känner Dig orättfärdigt behandlad!

Julhälsningen från TSL

JAG UPPHÖR INTE att förvåna mig över TSL! Alla certifikatinnehavare fick en julhälsning i brevlådan före jul. Bra visserligen att man försöker informera om nyheter och förändringar men i denna information har man inte förmått skilja mellan stort och smått. Som den största nyheten utnämner man införandet av ett nytt, enklare certifikat, LAPL.

Inget nämns dock att detta inte blir verklighet i Sverige förrän 2015 som beslutet ser ut just nu.

Av övriga nyheter väljer man ut två behörigheter som båda har oroat våra medlemmar. Bergsflygning är den ena och gäller främst för de speciella bergsflygplatserna som finns i Alperna och behörighet för provflygning ska man bara ha om man är proffsflygare på SAAB i princip. Ingen av behörigheterna är alltså relevanta för en svensk privatflygare.

KJELL FRANZÉN



Annex II – Bilaga II – Bilaga 2 – icke-EASA luftfartyg – Non-EASA aircraft types

BILAGAN TILL EU förordning 216/2008 med kriterierna för de luftfartyg som är undantagna från EU:s regler har i den engelska versionen av förordningen beteckningen Annex II. EASA gav i början också ut listor på luftfartyg som de ansåg uppfyllde bilagans kriterier. Dessa listor var på engelska och hette »Annex II Types«. Därför kom luftfartyg på listorna att allmänt kallas för »Annex II luftfartyg« i Sverige och har gjort så fram till nu när begreppet »bilaga II luftfartyg« introduceras i svensk bestämmelsestext.

Bilagan II (Annex II) innehåller allt som EASA inte fick rätten att reglera. Dessa undantag från EU-reglering skulle fortsätt vara en nationell angelägenhet. Många använder begreppet Annex II/Bilaga II, men få gör den avgränsning som de borde göra. Att de är i gott sällskap gör knappast saken bättre. I det förslag som TSL just nu har på remiss använder de begreppet högst felaktigt – såvida inte TSL faktiskt har tänkt sig att även en modellflygare. Hängflygare och skärmflygare ska hålla ett EU/EASA-certifikat.

LUFTFARTYGSTYPER HAR åkt in i och ibland ut från de listor som EASA en gång i tiden publicerade, till stor frustration för en av våra tidigare tekniska chefer. Men de listorna existerar inte längre och EASA tar inget juridiskt ansvar för vad som stod i dem. Det är därför dags att försöka bringa lite reda i förvirringen. Nedan beskrivs dagens situation och i nästa nummer av EAA-nytt ger jag en historisk betraktelse av basförordningen, EASA och Bilaga II.

Men vilka är då kriterier för att hamna i

dagens Bilaga II och vad av detta berör oss? Vi kan börja med de enklaste enkla av undantagen. Det är kort och gott modellflygplan under 150 kg. Hängglidare och flygskärmar är vi heller inte intresserade av och inte heller luftfartyg som byggts för forsknings-, experimentella eller vetenskapliga ändamål, utom möjligtvis om de blivit historiska.

LUFTFARTYGS SOM ANVÄNTS i de väpnade styrkorna är ju ibland intressanta för EAA-s, även om vi inte har med de spetsigaste att göra. En och tvåsitsiga gyroplan under 560 kg vill vi väl räkna in i vår intressesfär om de är amatörbyggda och likaså det som kallas »varje annat luftfartyg som har en maximal tom massa inklusive bränsle på högst 70 kg«. Ultralätta luftfartyg har vi ett definitivt intresse av när det gäller själva byggandet medan motoriserad flygskärm (som bakats ihop med UL) faller utanför vårt intresseområde.

När vi skalat bort allt annat så kvarstår vårt kärnområde – amatörbyggda och historiska luftfartyg samt kopior av historiska och militära luftfartyg. När det gäller amatörbyggen så är det den gamla kända 51 procentregeln som används och de andra för oss välkända villkoren har fått hänga med. Dock förvirras vi av att begreppet »experimental«, som vi i snart ett halvt sekel betraktat som synonym för amatörbyggt, återfinns på en helt annan plats i Bilaga II.

Kriterierna för att vara ett historiskt luftfartyg är i praktiken indelade i två grupper, en grupp med objektiva kriterier och en med mera subjektiva. Dessa kriterier och hur de ändrats från ena förordningen till den andra och ställt till trassel i umgänget med luftfartsmyndigheten, mm tar jag upp i nästa artikel.

DET SOM JUST nu är mest intressant är om ett luftfartyg tillhör Bilaga II eller inte och hur man tar reda på det. EASA gav en gång i tiden ut en lista (i två versioner) som kallades »Annex II Types«. Båda två baserades i huvudsak på kriterierna i den första förordningen och EASA betonade särskilt att de bara var strikt för information och varnade för att de inte hade någon som helst juridisk rättsverkan. Listorna är sedan länge borttagna från EASA hemsida och EASA vill inte ens kännas vid dem idag. Trots det återopas de allt som oftast, men de har bara ett begränsat historiskt värde idag.

Vilka andra vägar finns det då att gå? EASA har på sin hemsida www.easa.europa.eu under Products certification en lista över de typer som de anser vara s.k. EASA-luftfartyg av alla civila luftfartyg som finns registrerade i medlemsländerna. Alla andra registrerade civila luftfartyg är alltså Bilaga II enligt uteslutningsmetoden. Vill man se det i tryck kan ett tips vara att gå till CAA UK (www.caa.co.uk) och deras CAP 747 som listar både EASA- och non-EASA aircraft i Section 1, part 2, dock ur ett UK perspektiv. Därför kan det saknas typer som inte är aktuella i UK.

Ultralätta flygplan och en- och tvåsitsiga gyroplan med en maximal startmassa av högst 560 kg är alltid Bilaga II luftfartyg.

KJELL FRANZÉN



Samverkan EAA och KSAK

EFTER KRAV FRÅN Transportstyrelsen om rationalisering och minskning av kostnaderna för den delegerade verksamheten har vi i ett par års tid tittat på vilka möjligheter till samverkan mellan föreningarna som finns. Den delegerade (tekniska) verksamheten går med förlust sedan Transportstyrelsen sänkt bidragsnivåerna och det finns inget som tyder på någon höjning i framtiden. Att effektivisera betyder alltså i praktiken rationalisera och sänka kostnaderna. Alternativet är att enbart ständigt höja olika avgifter och gärna även hitta på nya.

VI SER DESSUTOM att den långsiktiga trenden är att det blir färre nybyggen och färre flygande experimentklassade flygplan som skall dela på kostnaden. Naturligtvis vill vi göra vad vi kan för att hejda och vända denna trend men i vår budgetplanering måste vi ändå utgå från att vi snarare blir färre än fler som skall dela på bördan i ett längre perspektiv. Att då inte göra allt vi kan för att effektivisera verksamheten vore ekonomiskt oansvarigt.

SOM VI ÄVEN tidigare skrivit i EAA-nytt under året så måste det till någon form av samverkan mellan verksamheterna som delegerats till EAA, KSAK och kanske även Segel i framtiden. Detta påverkar i sin tur mycket annat som har diskuterats under lång tid, som till exempel organisationsstruktur, kansliplacering, utbildnings- och kvalitetssystem etc. och frågor om vad som egentligen skall

ligga på föreningen och vad skall ligga på den delegerade verksamheten.

Vi har nu påbörjat arbetet med en flytt av kansliet till KSAK:s lokaler i Kista, norr om Stockholm och arbetet med att organisera en gemensam teknisk avdelning har påbörjats.

Förutom vinsten i kanslifunktionen tror vi att en samverkan mellan organisationer med snarlika inriktningar gynnar helheten. Vi kan dra nytta av varandras erfarenheter och kunskaper. Vårt lilla allmänflyg i Sverige behöver enande och inte konkurrerande krafter.

Viktigt här är att poängtera att delegationerna och föreningarna kvarstår som tidigare. Vinsten ligger i att den sammantagna löne- och lokalkostnaden blir lägre samtidigt som det skapas förutsättningar för en flexiblere och effektivare organisation. Förutom rationaliseringar behöver även verksamheten bli effektivare och bättre än den är idag.

EAA har lyckligtvis en kassa som gjort att vi har kunnat ta en årlig förlust som i år ligger på ca 600 000 kr. Flytt och omorganisering ger alltid vissa engångskostnader men efter att det är gjort så ser vi hur mycket vi har kunnat sänka de operativa kostnaderna för kansliet. Nästa steg i processen är att upprätta en plan för hur och när vi skall uppnå ett operativt o-resultat för hela verksamheten samt en investeringsbudget.

Kärnan i EAA:s verksamhet är den delegerade tekniska verksamheten enligt avtal med Transportstyrelsen. I korthet säger avtalet att vi skall ha flygchef, teknisk chef och en kvalitetschef. Dessa personer samt övriga av dessa

personer utsedda funktionärer skall av EAA ges tillräckliga resurser och stöd för att kunna se till att avtal och föreskrifter följs. EAA skall utföra bl.a. besiktningar och kontroller av X-klassade luftfartyg och det skall finnas en verksamhetshandbok upprättad. Att denna verksamhet finns och fungerar enligt avtal är vad det i grunden handlar om och allt annat är förhandlingsbart.

FRÅGAN ÄR VAD EAA ska syssla med i övrigt. Här kommer en lista med vad som kan finnas och i så fall måste få kosta pengar om det skall fungera.

1. EAA-nytt och hemsida.
2. Utbildning för andra medlemmar än funktionärer
3. EAA-fly-in
4. Nationella och internationella kontakter med myndigheter och andra organisationer
5. Etablering av regionala EAA-kontor med vissa verktyg, t.ex. vågar, tändstiftsblåster, kalibreringsutrustning för instrument etc.
6. EAA-bibliotek med nationell och internationell dokumentation/ritningar/handböcker om flygplan, motorer, metoder etc.

DET FINNS SÄKERT fler punkter som borde vara med på listan. En annan fråga är om EAA skall ha ambitionen att vara en förening för fler än de som har X-klassade luftfartyg.

CARL RÖNN, Ordförande

Rekord i mänskligt driven helikopter

UNIVERSITY OF MARYLAND har satt rekord i flygtid med en mänskligt driven helikopter. Man lyckades håll sig i luften 1 minut och 5 sekunder. Dom nådde dock inte höjden för att vinna AHS Sikorsky Prize som de tävlar i att vinna, då måste man nå 3 meters höjd under flygningen. Dom har konkurrens av bl.a. AeroVelo som planerat en attack på priset den 25 januari. University of Maryland fick dock sin långa flygning godkänd som rekord av FAI. EAA Sverige gratulerar till rekordet! Se <http://www.agrc.umd.edu/gamera/index.html>.

FAI has ratified the following Class I (Humanpowered aircraft) World record :

Claim number : 16616
Sub-class: I-E (Humanpowered rotorcraft)
Category: General
Type of record : Duration
Course/location : Landover, MD (USA)
Performance : 1 min 5.1 sec
Pilot : Colin Gore (USA)
Aircraft : Gamera operated by
Date : 28.08.2012
Previous record : 49.9 sec (21.06.2012 - Kyle Glue-senkamp, USA)

AHS Sikorsky Prize

The Igor I. Sikorsky Human-Powered Helicopter Competition (AHS Sikorsky Prize) was established by the American Helicopter Society in 1980 in honor of helicopter pioneer Igor Sikorsky. To win the \$250,000 prize pledged by Sikorsky Aircraft Corporation, an individual or team must:

- Build a helicopter powered only by human means
- Lift off and achieve a hover time of 60 sec
- Achieve a height of 3 meters sometime during the 60 second flight
- Stay within a 10 square meter area during the 60 second flight

Debatten fortsätter

I förra numret inledde Sten Svensson en debatt som fortsätter här.

Sten Svenssons inlägg:

BÄSTE HR ORDFÖRANDE, styrelsekollegor och EAA Sveriges medlemmar,

Jag hade nog räknat med en reaktion från ordföranden, men hoppades kanske på ett något sånär sakligt svar och möjligen lite självkritik. Så blev inte fallet och jag borde vara förvånad, men kan ärligen inte säga att jag är det.

Ordf. skriver att det genom åren byggts och administrerats ett stort antal flygplan genom åren. Helt rätt. Men hur ser det ut idag? Antalet nya byggen är de två senaste åren 3–4 st, jämfört med 10–15 st per år 2001–2011. Samtidigt har antalet avstannade byggen (ej förnyade byggtillstånd) ökat från totalt ett femtontal 2009, till snart 50! 400 flygande X-klassflygplan har nu blivit 300, en fjärdedel flyger inte längre, i alla fall inte lagligt! När det blivit allt dyrare och krångligare att flyga normalklass, borde X-klass vara attraktivt med lägre avgifter och mindre byråkrati, men så är det inte. Varför?

Ordförandens svar innehåller även ett antal direkta felaktigheter som jag vill bemöta. Han skriver att det inte föreslagits något samarbete med museet i Siljansnäs. Det är inte sant. Han förslög det själv på första styrelsemötet i våras, att EAA och museet skulle gå samman och söka ett antal bidrag som då även skulle komma EAA ekonomiskt till del.

Han skriver vidare att jag inte hade förslagit på hur förslaget till EAA:s handlingsplan skulle genomföras och att budget saknades. Detta är inte heller sant, det var tvärt om! Den föreslagna budgeten var 700.000 och skulle på två år modernisera och göra färdig Bygghandboken, skriva nytt styrande dokument (den av myndigheten godkända handboken som styr verksamheten) och skapa kompletta kursböcker i Underhåll, Plåt, El, Trä, Plast och Flygutprovning, ett sammantaget stort arbete. Pengarna skulle tas ur de c:a 6 miljoner EAA under åren fått för bl a detta ändamål. Det var just detta som utöste konflikten.

Han skriver också att det är efter mitt inträde i styrelsen som styrelsemötena gradvis har urartat. Jag tror inte alla håller med om det. Fråga t ex Kjell Franzen, Paul Pinato, Mattias Jönsson, Martin Forsberg eller Mikael Svensson, alla är tidigare styrelseledamöter som kan berätta om hur det gått till...

VI ÄR FLERA som sett bristerna och, via styrelse och ledning försökt påverka och hjälpa till att utveckla förening och verksamhet. Min uppfattning är att detta görs bäst inne i styrelserummet, men styrelseordförandens försök i september att få mig utesluten ur styrelsen medförde att jag ställdes inför ett val. Att ge upp och lämna, eller att lyfta ut problemen i ljuset. Jag valde det senare, med en förhoppning om att det skulle tvinga till dialog, men har till dags dato inte hört ett ljud från styrelsens ordförande.

Några äldre (år i styrelsen) styrelsemedlemmars passivitet och oförmåga/ovilja att utveckla och förnya det uppdrag man åtagit sig gentemot luftfartsmyndigheten och medlemmarna att förvalta är vad som ligger i botten. Och det faktum att EAA Sverige i årtal har sökt och fått beviljat mångmiljonbelopp i statliga bidrag för flygsäkerhetsarbete och utbildningsverksamhet, pengar som i huvudsak inte är rörda. Detta är en het potatis som jag ska återkomma till.

Det medlemmarna och andra betraktare utanför föreningen nu ser, är, som man säger, toppen på ett isberg. EAA Sveriges ledning har i flera år präglats av interna stridigheter och »nykomlingar« med ambitioner att förnya och utveckla har systematiskt motarbetats, gett upp och lämnat styrelse och kansli. Ledningen har skyllt på dessas »personliga situationer«, etc, men sanningen är som sagt en annan. De statliga pengarna har under tiden samlats på hög och utgifter hållits till ett minimum, »ingen-ting får kosta«, allt ska göras ideellt, samtidigt som man beviljat varandra avgiftsbefrielser (luftvärdighets- och medlemsavgifter) och lämnat fiktiva reseräkningar. Jag har själv blivit uppmanad att skriva reseräkning på »några stockholmsresor« i ersättning för arbete jag utfört för föreningen (haveriutredning), men avstod.

MISSFÖRSTÅ INTE, HÖGT i tak, diskussioner och delade meningar är bra, det leder till nytänkande, framsteg och fungerande kompromisser. Om ordförande och verksamhetsledare förmår hantera en öppen och saklig dialog, vill säga!

Mitt engagemang i föreningens styrelse grundar sig i en genuin vilja att hjälpa till att utveckla verksamheten och föreningen. Men motståndet mot varje form av förändring som innebär merarbete för styrelsen eller utgift är kompakt. En misstanke om dold agenda där miljonerna ska användas till annat infinner sig osökt.

Samma sak med verksamhetsledarens ovilja mot insyn i den delegerade verksamheten. Redovisningen är helt summarisk och frågor och förslag bemöts avvisande, ytterligare frågor med aggressivitet! Man har sagt att »allt fungerar, att varför ska man lägga pengar på Bygghandbok och kursböcker«, »ingen läser det ändå« och »den som behöver information kan ju söka på internet«. Jag förstår om någon tvivlar, men detta är faktiskt sant!

Tidigare i vintras inträffade ett mycket tragiskt och onödigt haveri där vi förlorade två medlemmar och kamrater. Haveriutredningen visade på fatala brister i tillverkningen av flygplanets bärande struktur som förbigått såväl byggare, kontrollanter som besiktningsmän. Detta förändrade i ett slag situationen från principiell, till mycket allvarlig! Jag hoppas att de som tidigare motsatt sig, nu kan förmå sig att revidera sin uppfattning om behovet av flygsäkerhetsinformation och teknisk utbildning. Jag

kommer framledes att återkomma även till detta.

Som jag skrev ovan, det var min ambition, liksom tidigare avhoppade styrelseledamöter och funktionärer, att de beskrivna problemen skulle kunna lösas i dialog i styrelsen och så småningom redovisas som positiv utveckling av föreningen och en vändning av den negativa trenden, så hade varit bäst. Men delar av styrelsen obstruerade kraftfullt detta och gav mig därför inget val.

Transportstyrelsen har ögonen på oss och fortsatt luftvärdighetsdelegering är ingen självklarhet.

Den 9 mars är det årsmöte. Du som medlem har då möjlighet att påverka EAA Sveriges fortsatta verksamhet och inriktning. För många innebär det en lång resa över dagen, förhoppnings blir den värd besväret oavsett om du tycker det är bra som det är eller vill medverka till förändring. Jag tror i vilket fall att jag kan utlova ett intressantare årsmöte än på många år...

STEN SVENSSON

Ordföranden svarar:

STEN SVENSSON HAR nu under två års tid saboterat styrelsearbetet och kränkt dess ledamöter med olika anklagelser. Den konstruktiva dialog som Sten efterlyser har han själv skuld till att den inte funnits när han är med utan han har hela tiden kastat ur sig olika påståenden med syfte att misskreditera EAA:s styrelse. Det har använts olika tillmälen för att beskriva styrelsen och den skall ha gjorts sig skyldig till allt från inkompetens till rena gangstermetoder! Jag har däremot aldrig sett ett enda bevis på några av dessa anklagelser men vissa av dem vet jag med säkerhet är falska.

Sten är nu polisanmäld för förtal. I praktiken innebär det att nästa steg är att vi måste bevisa att det är Sten som skrivit detta och tidigare brev samt inlägg i sociala media som vi refererar till. Sten har att bevisa att allt han påstår är sant.

Vi förväntar oss att Sten har bevis för sina påståenden och vi förväntar oss att få dessa redovisade på årsmötet.

Sten hotade till förra årsmötet att det skulle ske en kupp och han hotar med det igen till detta årsmöte. Det kanske blir ett spännande och välbesökt möte som Sten avslutningsvis skriver.

Jag uppmanar också alla medlemmar som har möjlighet att komma till årsmötet och rösta. Om du som läser det här undrar över alla dessa bråk och anklagelser så går det naturligtvis bra att kontakta mig direkt. Många medlemmar har gjort det på sistone och det är inte som Sten påstår »omöjligt att föra en dialog« med mig.

CARL RÖNN, Ordförande

Svenskt världsrekord

Flygning utan mellanlandning från Kiruna till Sturup med en Long Ez

Björn Zereba beskriver hur han satte världsrekord med sin Long Ez. I sista minuten för tidningen kom meddelandet att världsrekordet är godkänt! EAA Nytt-redaktionen gratulerar Björn till rekordet och ett bra genomfört projekt.

AV: BJÖRN ZEREBÄ

ATT ANVÄNDA ett flygplan för att sätta ett distansrekord har länge varit något som jag tänkt på och det skulle inte heller vara någon sträcka som man vanligen tänker sig utan något som kärran skulle klara och samtidigt visa vilken enorm potential en hembyggd maskin kan ha.

En Long Ez som inte är något stort flygplan utan har bara en spännvidd på 8 m och längd på 5 m samt väger vid fullvikt 645 kg gör det intressantare då det är en förhållandevis liten och lätt maskin.

Sträckan som valdes är den längsta inom Sveriges gränser mellan två öppna trafikflygplatser och som kan utföras på raksträcka utan att vara en s.k. rundbana. Det måste vara en flygning som följer FAI-reglerna då det förutom ett svenskt rekord även kan komma att klassas som ett världsrekord på den sträckan (Speed over a recognised course) i disciplinen fart och klassen C1b.

FLYGPLANET SE-XIX är en ritningsbyggd Long Ez i stort sett enligt ritningarna utan några extra tankar och med en Lycoming O-235-C1B på 115 Hk. Planet byggdes under en femårsperiod av Harald Nylén och Jim Lindell. Flygplanet var redo för att börja flygutprovast på höstkanten 1990.

Jag köpte flygplanet av Harald hösten 2006 i samband med att han tagit beslutet att sluta

flyga. Vi har naturligtvis hållit kontakten och gjort några långresor med kärran så att Harald fått se att hon är väl omhändertagen och att den uppgraderas hela tiden, mestadels på instrument sidan för att öka kapaciteten. Kärran har en autopilot och den är naturligtvis en resurs under långa flygningar i varierande väder.

Att ha bra kontakt med den som byggt flygmaskinen är naturligtvis en stor tillgång och ett gemensamt glädjämne att prata om.

SÅ TILL SJÄLVA rekordflygningen. FAI har ett reglemente som man måste följa för att kunna räkna det som ett officiellt rekord.

Där fastställs bland annat att man ska vara med i en klubb ansluten till Flygsportförbundet, inneha en flygsportlicens för sin tävlingsgren, använda sig av godkända observatörer, medföra godkänd loggningsutrustning, utföra rekordförsöket efter en föranmälan och slutligen presentera sin dokumentation (ifyllda signerade blanketter loggningsfiler från GPS/Barometer).

Efter rekordförsöket ska Flygsportförbundet ha handlingarna inom 7 dagar för att kunna handlägga sin del och FAI ska också ta del av dessa för att sedan fatta sitt beslut inom 120 dagar.

FÖRBEREDELSENA FÖR flygningen tog bara två veckor från det att jag började gå från idé tills det var dags att sätta sig i kärran med utrustning och dokumentation förbered. Det var inte så självklart hur man skulle gå tillväga från början då jag inte hade någon att fråga men med hjälp av KSAK (Rolf Björkman, Ulla Bornholm) och Flygsportförbundet (Bengt Lindgren) så fick man bra information om kravbilden även om det var ett tag sedan någon satt något rekord för klassen C1b i Sverige.

Rekordfakta

FAI Record File
Num #16597

STATUS: ratified - current record

REGION: World

CLASS: C (Powered Aeroplanes)

SUB-CLASS: C-1b (Landplanes: take off weight 500 to 1000 kg)

CATEGORY: Not applicable

GROUP: 1 : internal combustion engine

TYPE OF RECORD: Speed over a recognised course

PERFORMANCE: 246.15 km/h

DATE: 2012-08-11

COURSE/LOCATION: Kiruna (Sweden) - Malmö-Sturup (Sweden)

CLAIMANT: Björn Zereba (SWE)

AEROPLANE: Rutan Long-EZ

ENGINE: 1 Lycoming O-235

»Någonstans i fjärran ligger Danmark«. Björn Zereba under sin världsrekordflygning med Long Ez.



SE-XIX fotograferad av Kjell Malm.



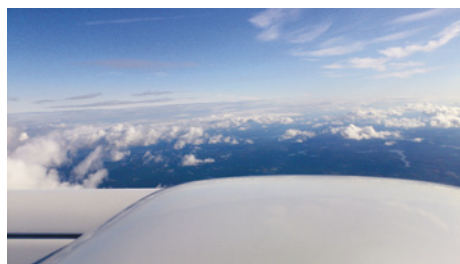
Bränsledatorn.



Inte en kärra i sikte på hela resan men radion upplyste om annan aktivitet.



En liten lucka så man får se lite landskap.



Efter halva distansen lättade molntäcket lite.



Lätt packning.

Min vän Anders Bjellby hjälpte till med en hel del kontakter för utrustningen och även råd om kosthållningen för resan. Även om han inte direkt uttryckte att Non Stop-godis var den proviant man borde äta så fungerar det med en varje kvart för att ha något att göra förutom att kolla vädret på sträckan.

SJÄLVA FLYGNINGEN i sig är inte så mycket att säga om.

Startade tidigt på morgonen från Nyköping och flög utan mellanlandning till Kiruna för att där tanka och direkt starta flygningen från Kiruna med destination Malmö-Sturup utan mellanlandning. Isbildning på canarden tving-

ade mig ett par gånger att ändra höjd för att bibehålla så rent flygplan som möjligt då fart och bränsleekonomi följde mina tabellberäkningar. Medelhastigheten på sträckan Kiruna-Sturup uppmättes till 246,15 km/h.

Sammanlagd flygtid denna dag i luften blev 10 timmar och 20 min. Som en jämförelse så flög Ragnar Skanåker, os-skytten och numera EAA-medlemmen, under sin tid i flygvapnet samma sträcka med en J29 Tunnan på två timmar. Jag var inte särskilt trött innan jag kommit till hotellet, ätit kvällsmat och började inse vad jag gjort och att rekordet faktiskt var satt. Den natten sov jag riktigt bra.

Nästa dag var det bråttom hem för att med

hjälp av Åke Pettersson, min flyglärare från segelflyget (som också hjälpt till med kontakter för utrustningen), kontrollera om loggningsutrustningen verkligen fungerat och se till att observatörerna gjort sitt jobb. Samt kunna meddela att försöket på sträckan nu var avslutat. Ingen verkade vara beredd på att jag verkligen skulle genomföra flygningen så snabbt i närtid.

SLUTLIGEN, FÖR DE som undrar hur mycket bränsle och olja det gick åt under de 5 tim och 44 min från Kiruna till Sturup: faktiskt bara 112 liter bränsle och 1 liter olja.

Flygplanet hade vid landning bränsle ombord för ytterligare 4 timmar i samma fart.

Möte med Ulf Dahlquist

– en spännande, svensk flygarprofil

JAG LÄSTE för en tid sedan ett par mycket intressanta flygböcker – »Jakt-flygare«, och »När flyget hade växt-värk«. Författare till båda böckerna är Ulf Dahlquist – en av svenskt flygs verkliga profiler med en gedigen bakgrund inom såväl det militära som det civila flyget.

JAG FASCINERADES AV Ulf:s spännande flygarliv och beslöt att kontakta honom för att be honom besöka SFF:s göteborgsavdelning för att hålla ett föredrag. Ulf, som sedan många år bor i Norrköping blev mycket glad över påringningen, och vi pratade en god stund på telefon, man han nappade tyvärr inte på inbjudan att komma till Göteborg.

– Dels kör jag inte bil längre, och sedan är det lite si och så med orken. Jag skall faktiskt fylla 90 år i höst (2011), så jag får nog tacka nej även om det hade varit trevligt, sa Ulf.

– Men kan du inte komma hem till mig och hälsa på, så får vi prata flyg, och så bjuder jag på lunch, tillade han.

JAG TACKADE FÖRSTÅS ja direkt, fattas bara annat! Jag planerade att göra en kort turné i Öster-

götland i början av maj, och då skulle det passa väldigt bra att besöka Ulf. Frågan var, om det även skulle passa honom – den 5 maj, kanske? Jodå, det passade utmärkt, jag var varmt välkommen.

Det skällde glatt innanför dörren när jag ringde på, och när dörren öppnades av Ulf och hustrun Yvonne stack även en liten, lurvig jocke fram nosen och hälsade. Familjen bor sedan mitten av 1970-talet i en trivsamt och mycket rymlig villa på Baldersgatan i Norrköping, men det är förvånansvärt få föremål som påminner om Ulf:s flygarliv bland prydnadssakerna och tavlorna. Jag såg i stort sett endast en modell på en J22, men den har ju en mycket speciell koppling till Ulf:s verksamhet, som framgår senare.

Ulf och jag hade aldrig träffats förut, utan bara talat med varandra på telefon. Men, som jag upplevt så många gånger tidigare under årens lopp, så uppstår det på något underligt sätt en mycket naturlig kontakt mellan flygfolk var man än är i världen, och så var fallet även denna gång. Efter en strålande fin lunch, som Yvonne hade fixat till, fick jag en mycket trevlig pratstund med Ulf i soffan, och det var precis som om vi var gamla, riktigt goda vänner. Det

är fantastiskt och mycket fascinerande hur man så direkt kan vara på samma våglängd, eller hur?! Det har säkert EAA-nyttas läsare också upplevt.

ULF, SOM ÄR född 1921 har levt ett mycket rikt, omväxlande och även spännande flygarliv. Han gjorde värnpliktstjänstgöring på Gotland och skulle bli signalist – något han även tänkte sig fortsätta med i det civila. Men under en militärövning beordrades gruppen att snabbt sprida sig från landsvägen och ta skydd ute i terrängen från ett flygplan, som simulerade låganfall på truppen.

Nu klack det till i Ulf, han ville själv sitta i ett flygplan, men det kunde ha stannat vid den tanken, om inte en kompis en tid därefter stuckit en tidningsannons under näsan på honom – Flygvapnet hade ett stort behov av nya piloter, och sökte aspiranter att bli värnpliktiga flygförare. Sagt och gjort, Ulf sökte och kom in som elev på flygförarskolan i Eslöv där »Silvervingar« utbildades.

EFTER GRUNDLÄGGANDE flygutbildning, GFU, placerades Ulf tillsammans med sex förvän-





tansfulla kamrater i november 1942 på F9 på Säve för att bli jaktpilot. Där flög man på den tiden det dubbeldäckade J11, Fiat CR 42, även kallat det sista stridande biplanet – ett klart nödköp av Flygvapnet i brist på andra anskaffningsmöjligheter.

Det var bl.a. detta jag var intresserad av att få prata med Ulf om, nämligen hur det var att flyga J11, och Ulf berättade gärna:

– J11 var aerodynamiskt utprovad och kolossalt vändbar och var därför mycket trevlig att flyga, säger Ulf, men den var alldeles för långsam och var därför i praktiken närmast odugligt som jaktflygplan. Enda chansen att bekämpa en motståndare var i stort sett om man möttes, för att jaga ikapp någon var praktiskt taget omöjligt om det inte handlade om en riktigt långsam drög förstås. Vi skall vara glada över att det inte blev ett skarpt läge, för då hade vi på Säve inte haft mycket att sätta emot med våra J11:or!

Och så hämtar Ulf ett album med foto från

” Vi skall vara glada över att det inte blev ett skarpt läge, för då hade vi på Säve inte haft mycket att sätta emot med våra J11:or!

tiden på Säve och pekar på en bild på J11:ans cockpit:

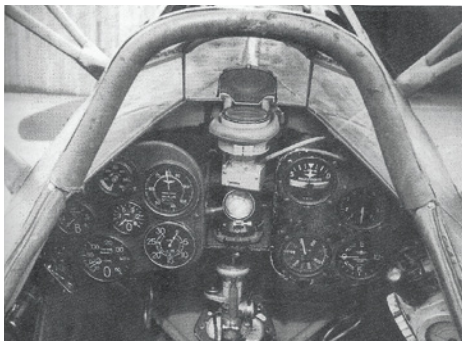
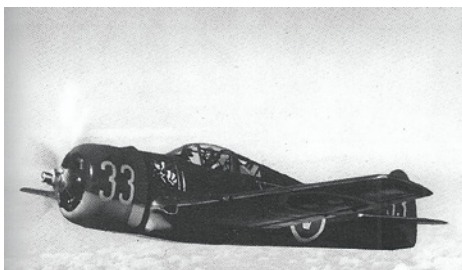
– Titta här på instrumenteringen, säger han, det fanns kula och spade och så kompass förstås, men inget mer. Det fick vi klara oss med även vid flygning i dåligt väder, och det var det ofta. När vi skulle hem och landa på Säve när det var risigt, så gick vi för säkerhets skull ut över havet och gjorde molngenomgång, och sedan smög vi oss hem till fältet, inte sällan kryssande mellan kranarna i hamnen i Göteborg, det var inte mycket marginal.

LÄGFLYGNING OCH AVANCERAD flygning på alla tänkbara sätt var viktiga inslag i det taktiska

uppträdandet förklarar Ulf. För att undgå att bli upptäckta flög vi ofta på lägsta höjd, dvs den lägsta möjliga flyghöjden. Blev vi beskjutna av förföljande flygplan gällde snabba, oväntade undanmanövrer eller skydd i moln.

– Överhuvudtaget flögs det med mycket små eller inga marginaler alls, fortsätter Ulf. Vi skickades t.ex. iväg för att reka krigsflygfält. Vi fick muntlig uppgift om var de fanns, men på våra flygkartor var de inte utsatta, det var ju hemligt. Ofta hade man fingerat diken och andra hinder för att fi inte skulle upptäcka krigsbaserna, men det var minsann inte lätt för oss att skilja på riktiga och fingerade diken, så det var

Fortsetter
på nästa sida



Interiör från förarplatsen i J11. Mitt fram syns reflexsikt till kanonerna. Blindflyginstrumentet – gitindikatorn med kula, syns till höger om siktet.



Provflygarteamet vid FFVS Ulf Dahlquist (tv) och Assa Svensson.



Två mycket intressanta flygböcker – »Jaktflygare« och »När flyget hade växtvärk«. Författare till båda böckerna är Ulf Dahlquist – en av svenskt flygs verkliga profiler med en gedigen bakgrund inom såväl det militära som det civila flyget.

många gånger med hjärtat i halsgropen som vi landade när vi bedömde att vi lokaliserat en krigsbas, särskilt kritiskt var det förstås när det var dåligt väder.

– Vi flög väldigt stridsmässig flygning på marginalen med begränsad eller knappt någon erfarenhet även i mycket dåliga väderförhållanden, och dessutom var flygmaterielen kvalitetsmässigt inte på topp, så därför inträffade ideligen haverier, ofta med tragisk utgång. Under en riktigt svart period omkom en pilot i veckan i Flygvapnet, det var ju inte klokt, säger Ulf och skakar på huvudet. Men jag klarade mig för att jag var nästan överdrivet försiktig, och så hade jag en stor portion tur förstås för annars vet man inte, för visst var det nära ögat många gånger.

SOMMAREN 1944 LÄMNADE Ulf Dahlquist F9 och fick då utbildning som provflygare vid Försökscentralen på Malmslätt. Därefter tjänstgjorde han som prov- och kontrollflygare av nytillverkade J22 före leverans till Flygvapnet, först vid Flygförvaltningens verkstäder på Bromma, FFVS, och därefter vid den nyupprättade Centrala Flygverkstaden i Arboga, CVA.

– Med J22 fick vi i Sverige äntligen ett modernt jaktflygplan med goda prestanda, säger Ulf. Men det där med provflygningarna innebar många kritiska situationer som kunde ha slutat riktigt illa, men med tur och försiktighet gick det vägen. En gång började t.ex. en J22 att skaka våldsamt under provflygning. Det lätade något när jag minskade gaspådraget, men det fortsatte ändå att skaka oroväckande. Jag lyckades ta mig tillbaka till Bromma och landa, och det visade sig att man missat att montera en konisk ring på propelleraxeln, så det var propellern som orsakade skakningarna. Bristen på kvalificerat yrkesfolk med erfarenhet av flygplantillverkning orsakade en hel del tillbud som detta t.ex.

– En annan gång skulle jag göra avslutande dykprov inför leverans av en J22. Det var låga moln, men jag steg över molnen och gjorde proven. Under tiden hade vädret försämrats och efter molngenomgång var jag riktigt lågt och dessutom helt desorienterad. Jag var inte över Mälaren som planerat. Jag fortsatte österut på lägsta höjd men blev mer och mer vill. Till slut kom jag ut över Östersjön och fortsatte då söderut tills jag började känna igen mig vid Utö. Då kunde jag smyga tillbaka till Bromma och landa. Det visade sig att man glömt att de- viera kompassen, som visade 45 grader fel – ibland gick det på lösa boliner, säger Ulf.

ULFS FLYGTJÄNST PÅ Flygvapnets flygverkstäder gjorde att han kom att flyga de flesta av Flygvapnets då aktuella en- och tvåmotoriga flyg-

planstyper. Han utbildades även till flyglärare och pilot på sjöflygplan. På fritiden studerade han och tog civilt trafikflygcertifikat med instrumentbehörighet.

Tillsammans med några intressenter bildade Ulf Dahlquist 1952 flygföretaget AB Nord-Flyg i Eskilstuna. Verksamheten, som blev omfattande i flera avseenden, drevs med många flygplan och egen flygverkstad. Bl.a. ägnade man sig åt jordbruksflyg, och där kom Ulfs gedigna utbildning och träning i lågflygning med J11 väl till pass när han skulle flyga på bara några meters höjd över grödan som skulle bepodras.

1957 lämnade Ulf både Flygvapnet och Nord-Flyg och anställdes på Luftfartstyrelsen som flygande luftfartsinspektör med uppgifterna att göra luftvärdighetsbesiktningar, certifikatkontroller, inspektioner av flygföretag samt utredningar av civila tillbud och haverier.

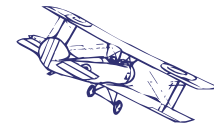
DEN KANSKE MEST spännande upplevelsen för Ulf under hans mångåriga flygarliv var när han 1992 deltog i det internationella flygrallyt Arc-en-Ciel jorden runt. Det var göteborgaren Ronnie Eriksson, son till en av Ulfs tidigare flygelever, som bad honom följa med. Man flög med Ronnies specialutrustade, enmotoriga Beechcraft Bonanza, och flygsträckan på 60 grader nordlig bredd uppgick till ca 30 000 km. Det var förstås ett makalöst äventyr, som Ulf berättade länge och inspirerat om när vi träffades.

OM DET VAR något Ulf som avslutning skulle vilja dela med sig av till EAA-Nytts läsare av sin enorma erfarenhet, framförallt då till piloterna, så är det hur viktigt det är att ha järnkoll på vädersituationen och väderutvecklingen.

– Jag insåg tidigt, att om man inte har klart för sig hur de olika vädersituationerna uppstår, så kan man mycket lätt hamna i problem, säger Ulf med stort allvar. Därför fördjupade jag mig i att studera meteorologi, och jobbade hårt för att meteorologi inte enbart skulle vara ett ämne bland övriga i den teoretiska undervisningen på flygskolorna utan vara integrerad i själva flygutbildningen. Detta har mina otaliga flygelever under årens lopp haft en enorm nytta av, den saken är klar säger Ulf med eftertryck och vill framföra detta budskap även till piloterna i EAA – vilket nu är gjort.

SJÄLV VILL JAG tacka Ulf Dahlquist för en kolossal intressant eftermiddag. Jag skulle kunna återge mycket mer om vad han berättade om sitt spännande flygarliv, men jag föreslår istället att ni läser hans böcker. De finns t.ex. hos flygbokhandlare Claes Berg i Göteborg – info@aviationbookshop.se, Jag lovar att det är spännande läsning!

ULF DELBRO



EAA huvudflyin i Söderhamn 1-2 juni

ÅRETS HUVUDFLYIN kommer hållas på Söderhamn, gamla F15 flottiljen.

Detaljerad information kommer i nästa EAA-nytt. Utställare och andra med speciella önskemål eller behov gällande utrymmen eller annat kan redan kontakta koordinatör Bengt Holmberg på telefon 070 3030987.

EAA:s H50p-arbete

EN LÄGESRAPPORT FÖR 2013, när det här skrivs är det den 1 februari, är att två haverier har inträffat vilket är en ovanligt dålig start, båda är landningshaverier och är pilotrelaterade.

DEN 4 JANUARI var det en MFI-9B, SE-ENG, som landade hårt på Hultfreds flygfält. Planet sjönk igenom på 30 fots höjd varvid noshjul med infästning skadades kraftigt. Propellern är förstörd och chockload-kontroll måste göras på motorn.

Den 12 januari var det en Avia Milano P19 Scricciolo, SE-XHI, som landade på Maj-fältet söder om Sundsvall. Flygplanet

körde in i en snövall. En vinge skadad, propellern skadad och som vanligt blir det chockload-kontroll på motorn. Det glädjande är att inga personskador inträffade vid de båda haverierna.

VI VILL UPPMANA alla EAA:are att alltid byta till färsk motorolja på hösten och att använda luft-avfuktare ansluten till motorn hela året runt, det är dyrt att byta rostiga kamaxlar och kamföljare. Med färsk olja och avfuktare slipper du eländet med korrosion. Nypriset för en Lycoming 320/360 kamaxel är 6426 kr + moms, kamföljarna kostar 823 kr/st. + moms och det sitter 8 stycken i motorn. Nypriset för en Continental O-200 kamaxel är 5824 kr + moms, nya

lyftare kostar 2377 kr + moms och det sitter lika många i den motorn. De senaste två månaderna har jag blivit varse om tre stycken rostiga Lycoming-motorer, två var normalklassmotorer. Lycoming är värst att rosta då kamaxeln sitter över vevaxeln. Continental är bättre då kamaxeln ligger nere under vevaxeln.

GLÖM INTE BORT att vara försiktiga nu till våren med blöta, kladdiga gräsfält och glöm inte bort det där med omdrag om finalen inte stämmer perfekt.

FORTSATT FINT FLYGÅR ÖNSKAR
STAFFAN EKSTRÖM

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 flygplansvågar		
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 våren 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.

Underhåll av ej egenbyggt flygplan

Fyra kursdagar, max 15 deltagare/kurs
Eslöv 16–17 mars och
23–24 mars 2013

Metall och metallbearbetning

En kursdag, max 5 deltagare/kurs
Hässleholm 13/4 2013

Trä och lim

Veckokurs, max 15 deltagare/kurs
Älleberg V17 2013

TC har ordet

NÅGRA SNABBA SPÅN från mig fem i tolv för EAA Nytt nr 1's deadline:

Händelser och utredningar

Det är två specifika händelser som jag tänker på här.

Nummer ett är 2012 års stora tragik där två människor miste livet under flygutprovings första dag.

Utredning av processerna inom EAA och deras bidrag pågår fortfarande av EAA:s kvalitetsrevisor. Inte heller har KSAK officiellt presenterat sin del.

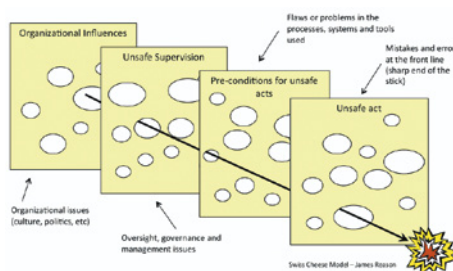
Nummer två är en utredning som under-tecknad slutförde i december 2012 på en händelse med en flygande vinge sommaren 2011. Även här var det ett antal avvikelser som samverkade så att de underlättade för en händelse.

Det som kan lyftas fram för bägge fallen är att alla steg enligt modellen nedan sammanfallit och ett absolut krav så klart är att vi identifierar hålen så att de inte ska kunna sammanfalla igen.

Oaktat pågående utredning:

Det finns vissa likheter i bägge händelserna och några pekar på:

- Att vi bör se över åtgärder gällande godkännande av kontrollantfunktionen för ett byggprojekt samt verifiera att kompe-



tenskraven som ställs på denna enligt Bygghandboken verkligen är uppfyllda.

- Ett givet komplement är ökad kompetens via utbildning. Detta kommer även troligen spilla över på byggare.
- »Smidighet eller snällhet« i EAA Kansliets hantering underlättat för händelserna.

Instrumentinstallationer

Emellanåt kommer montering av EFIS och Autopilot utrustning på tal. Just nu har jag två stycken ansökningar under behandling vilket föranleder denna punkt.

I regelverket för amatörbyggnad BCL-M 5.2 finns moment 8.4 om utrustningskrav och där hänvisas till de gamla driftsbestämmelserna i BCL-D 3.4. Denna är sedan 2007 ersatt av den idag gällande LFS 2007:58 (Luftfarts Styrelsens föreskrifter och allmänna råd privatflygning med flygplan).

I LFS 2007:58 står att läsa kraven för radio i 47§ och för navigation i 56§.

I bägge står att Kom & Nav utrustning ska vara godkända enligt EU förordning 1702/2003 (som numer är ersatt av 748/2012).

I förordningen står vidare hänvisningen till Del 21.A.305, Approval of parts and appliances med skrivelsen om ETSO (European Technical Standard Order) normer.

Denna kedja leder till att:

- Att även ett amatörbyggt luftfartygs kom/nav utrustning ska vara ETSO (även US TSO) godkänd om den ska brukas som primärkälla.
- Montering av diverse icke-certifierad utrustning som t ex höjd/fartmätare, EFIS, GPS och Autopiloter bara kan tillåtas om annan godkänd utrustning för kom & nav finns installerad.

Upppsagd?

I slutet av 2012 nåddes mina öron av att jag skulle vara uppsagd. Ryktet förtalte inte varför, men jag kan meddela att så inte är fallet.

Om ovanstående rykte inte infriats innan årsmötet så ses vi där.

MAGNUS KÄRN-HAMPUS, TC EAA



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.

Windex skapare avliden

Flygtekniska innovatören Sven-Olov Ridder blev 83 år

SVEN-OLOV RIDDER, entusiastisk innovatör inom flygteknik, och professor vid KTH, har avlidit efter lång tids sjukdom. Han blev 83 år.

Man talar om att »tänka utanför boxen«. För Sven-Olov fanns ingen »box« överhuvud taget.

Han närmade sig varje problemställning utan att söka efter tidigare lösningar, vilket resulterade i verkligt nyskapande konstruktioner. Detta gällde såväl flyg som segelbåtar, där han kunde använda sina djupa kunskaper i aerodynamik till revolutionerande kölar, riggar och roder till tävlingssegelbåtar, t.ex. den första vingkölen vilken konstruerades för en America's Cup-vinnare.

HANS INTRESSE FÖR aerodynamik började ti-

digt, med modellflygplan, där han tävlade, även internationellt. Hans intresse ledde honom till Flygteknik på KTH, där han var yrkesverksam inom låghastighetsaerodynamik, senare som professor.

Jag träffade Sven-Olov i 12-års åldern i Norra Real och har samarbetat med honom i många år, och har kunnat se hans iderikedom inom många olika områden.

Från hans penna flöt WINDEX 92, en nyskapande segelbåt med många efterföljare, ett självstartande segelflygplan, WINDEX 1200, en vindriktningsvisare för segelbåtar med samma namn, ett helt nytt sätt att staga segelbåtsmaster, för att nämna några få.

I KTH:s låghastighetsvindtunnel skapade han helt nya vingprofiler med oöverträffade egenskaper för sitt ändamål.

För sin mångsidighet i forskningen belönades han med Thulin-medaljen både i silver och guld.

SVEN-OLOV VAR ALLTID villig att dela med sig av sina betydande kunskaper till den som frågade, och jag har sett honom lägga ner mycken konstruktionstid, utan ersättning, på enskilda människors riggar, kölar eller roder.

Det har varit ett privilegium att ha Sven-Olov som vän och medarbetare.

HARALD UNDEN

LYCON
ENGINEERING AB

UTFÖRSÄLJNING

På grund av platsbrist säljer vi nu ut nya och begagnade reservdelar till Lycoming, Limbach, Continental & HKS flygmotorer.

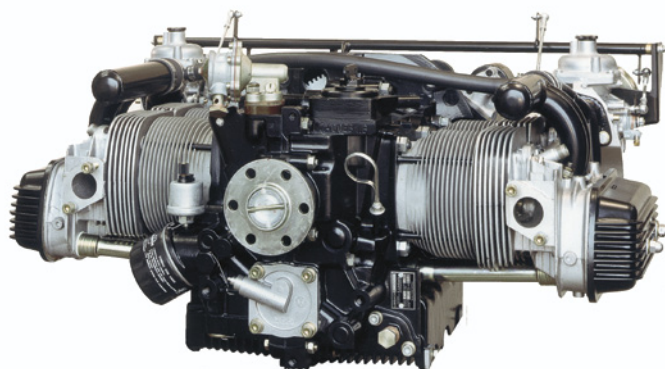
Dessutom core motorer, motorblock, apparatus, oljesumpar m.m.

Intresserad? Kontakta oss, helst via e-post
info@lycon.se

En liten del av allt som skall säljas finns på
www.engineshop.se

Lycon Engineering AB, Härkeberga 16,
745 96 Enköping tel 0171-414039

LYCON
ENGINEERING AB



LIMBACH
Flugmotoren

Lycon Engineering AB är representant för
Limbach Flugmotoren i Sverige och Norge

LyconEngineering AB tel 0171-414039
e-mail info@lycon.se, www.limbach.se



Information om radannonsering i EAA-nytt

Radannonser i EAA-Nytt kostar inget för medlemmar i EAA Sverige.

Underlag för annonsen skickas till eaa-nytt@eaa.se. Annonsen blir en spalt bred och maximalt en halv spalt lång. Om du vill att annonsen skall upprepas måste du meddela det inför varje nummer du vill ha annonsen i. Om annonsen måste ändras på grund av ovanstående måste du skicka in nytt underlag. Om du tycker att du inte får med allt du vill i annonsen föreslår redaktionen att du skriver en liten artikel om ditt flygplan som kan tas med i samma tidning som annonsen.

FÖRENINGSNYTT

Nya medlemmar

- 5093 Jinmy Stokke, Rosvik
- 5094 Fredrik Rutkvist, Falun
- 5095 Martin Sandnabba, Borlänge
- 5096 Jari Häkkingen, Malmö
- 5097 Per Lesser, Partille
- 5098 Stefan Vedin, Sundsvall
- 5099 Göran Stenberg, Falkenberg

Nya flygutprovningar

SE-YTD Lidholm WLC-2
1-601 2013-12-31
Thomas Björnebye, Näsviken



Säljes:

Lycoming O-360-A1A block

Lycoming O-360-A1A block med apparatus. Ny oljepump installerad. Apparatusets nummer är 76096 och numren på oljepumpen är 60981 och 60983. Pris: 3 000 kr 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 sidoroderpedaler.

Fullsvivande sporrhjul.

Pris 59 000 ?

Säljare: Inge Lindengard

Telefon: 0733-909 738

lindengard@telia.com



Säljes:

Bellanca 7 Citabria

SE-FGI. På flotörer och skidor. Under restaurering. Kontakta: 0047 90080475

Säljes:

Hangarer

Vi har massor av hangarer, byggda i hangar-längor, som måste bort. Nedplockning senast under våren 2014. Vi vill helst att de används inom flyget. Ring mig 070-8703752 för mer info. Bo Danielsson

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

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





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

Annonser i Hangaren publiceras vid ett tillfälle. Önskar du att repetera annonsen i nästa nummer meddelar du detta till eea-nytt@eea.se senast respektive datum för manusstopp (se sid 2). Du behöver inte skicka in annonsen på nytt.



Säljes:

Hangarbyggnad på Falköpings Flygplats

Hangarbyggnad på Falköpings Flygplats i anslutning till vinterhållen asfaltplatta och vinterhållen bana på 1300m. Hangar 15m djup, 20m bred, 300 kvm. Hangarporten är 18m bred, 4m hög. Hangaren rymmer 3-5 flygplan. I hangaren finns även övernattningsrum med pentry och dusch/wc. Byggnaden ligger på ofri grund med arrendeavgift (954kr/år) till Falköpings Kommun som ska godkänna överlåtelsen. Arrendekontrakt med kommunen finns som löper till 2033 därefter förlängs det med 5 år i sänder om det inte sägs upp i föreskriven tid.

Är du intresserad ring Anders Blom 0500-451230 eller 070-6352173 för mer info.



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:

Heli-Sport CH-7 Kompress

SE-HYV. Inspected, certified, rigged and first Check Flight by the manufacturer Heli-Sport July 2005. ROTAX 914 UL2, TT 60 hrs.

Facts and performance at www.ch-7helicop-ter.com.

Upgraded Tailrotor (M-blades) ref. SB No: 57. Price: EUR 75.000. Contact e-mail: christer.bson.wolke@gmail.com



Säljes:

Seawind 3000 Amfibie-2003

Flygplanet är byggt i Sverige under perioden 1999-2003 med endast nya komponenter och har precis genomgått en mindre renovering med anledning av en hård sättning vid landning med motorbortfall. Under renoveringen har ett nytt landningsställ monterats och motorn har genomgått en total genomgång och är i nyskick. Total flygtid är 139 h. Motor: Lycoming IO 540-K1B5 på 300 Hk. Propeller: MT 4-bladig constant speed propeller i komposit. Autopilot: S-Tec 55 med höjdhållning. Avionik: Garmin GNS 430 NAV/COM/GPS, Garmin 340 Audiopanel, Garmin 320 Transponder med höjdraportering, King KX 155 NAV/COM med KI 209 VOR/LOC/GP Indikator, Garmin 4 platser intercom, VMS Digital motorinstrumentspanel 6 cylinder EGT och CHT

Pris: 1 150 000:- SEK eller högstbjudande

För mer information och bilder kontakta Joakim Garfvé på 0708-687777 eller joakim@nsgroup.se



Säljes:

Piper PA22-160, Tri Pacer

Piper PA22-160, Tri Pacer
Göran Åsemyr
Mobil. 070 2505714
goran@v4aqc.se

Säljes: Skidor

Skidor Flygverkstäderna Norrtälje AB. NF 32006
Max last 500kg/skida. Lämplig för t.ex. Super Cub.
4.500:-. 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:

Long-EZ, SE-XLE

En av de finaste och den mest välutrustade Long-EZ:er i Sverige är nu till salu. Marschfart 130 kt och maxfart 190 kt, med en bränsleförbrukning på endast 16-23 liter beroende på höjd och uttag. Startsträcka ca 350 m, landningsträcka under 250 m. Range >10 timmar d.v.s. ner till Rivieran på en tank. Utrustad med modern avionik: EFIS Dynon 100, Electronic International motorinstrument (EI) inkl. bränsleflödesmätare. Samtliga EI motorinstrument är FAA godkända. Walter Dittel 8,33 Khz radio samt transponder Mode C med höjdraportering. Intercom PS Engineering PM 1000 med dubbla VOX squelz kretsar (pilot + passagerare). Moving Map Garmin 296 samt två lightspeed ANR headset. Infinity Military spak med funktionsknappar. Motor: Continental O-200 med endast ca 390 h gångtid. Long-EZ:en är enkel, ekonomisk och fantastiskt rolig att flyga - ljusår från en gammal trött Cessna eller Piper. Mer information: www.planecheck.com. Vid intresse ring: 0730 - 93 93 99 eller maila:fox@bredband2.com



Säljes:
Bolkow 207 SE-XGX

Enda 4-sitsiga Bolkowmodellen. Byggt 1983. Totaltid 3042 tim. Lydning A1A 180hk experimental. Tillstånd till 2013. Korrosionskontroll utförd 2012. 100% Hartzell HC-92-188D 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. Pris: 15000 euro. Maths Johansson 070-749 15 65 (maths.g.johansson@telia.com)

Såld!



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. IVO propeller 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: Amerikanska EAA-tidningar

13 st. Sport Aviation: -85: Jul. -86: Aug. -87: Mar. -88: Oct, Dec. -89: Feb, Apr - Jun, Aug, Sep, Nov. 90: Aug.

33 st. EAA Experimenter: -88: Mar, Apr, Jun, Aug, Sep - Dec. -89: Jan - May, Aug, Oct - Dec.

-90: Jan - July, Sep, Oct, Dec. -91: Jan - May, Oct. 2 st. The Vintage Airplane: -85: Oct. -86: Feb. Totalt 48 tidningar. 150 kr. Eventuell frakt tillkommer.

Tidningarna kan även hämtas i Märsta eller Borlänge efter överenskommelse.

Åke Kroon
08-592 517 27 (mån - tors 18.00 - 21.00)

Säljes:
nVAeor, LLCKit.

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

Säljes:
Cylinder till O-200

/Ventiler In/ut, brygga, vipparm,
Cyl.kåpa /Kontroller av Cert.mek. OK
Ingemar Adolfsson
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.
Magnetor 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 C42

Europas ledande skolmaskin

tillverkad i r-e-k-o-r-d NU 1300 ex!

ELLtech
Svensk och Norsk agent

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

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



Annonser i Hangaren publiceras vid ett tillfälle. Önskar du att repetera annonsen i nästa nummer meddelar du detta till eaa-nytt@eaa.se senast respektive datum för manusstopp (se sid 2). Du behöver inte skicka in annonsen på nytt.



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



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 ljud-
dämp.

Räddningsskärmar,David Clark Headset+AVA
huvor.Luftvärdig till 30/4-13. 1.300.000 SEK.
Harry Moheim, 0706-220002



Säljes: DH Moth 60 III G (R)

Motor: Cirrus Hermes II B 1929. Totaltid 15 tim-
mar.Radio Microair 760 Säljes med specialverk-
tyg 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:

RANS 7 Courier, SE-XVV

xvv är ett LSA- klassat flygplan. Prototypen prov-
flögs i USA första gången 1996. Tidigare versioner
av Courier är UL- klassade. XVV byggdes med
början 1998 och har 2000 som tillverkningsår. Cou-
rier certifierades i USA 2001. EAA-nytt nr 3/2008
och www.rans.com för mer info. XVV har utrust-
ning för att kunna flygas på land, sjö och som amf-
bie. Motor: Rotax 100 hkr, TT 280 h. Prop: 3- bladig
Warp Drive 70 tum. VFR- utrustad för att kunna
flygas i kontrollerad luft.

Prisidé: 350 000:-

Flygplan utan flottörer till reducerat pris.

Email: alf.engfors@telia.com



Säljes: Auster J1 Autocrat 1946

+ en Auster till under renovering.

+några motorer Cirrus M.II +Nya delar, typ: pinn-
bultar/ muttrar mm. för Cirrusmotorer. Säljes
endast hela paketet . Pris 280.000 kr.

Ring: 070- 641 50 71 .



Säljes: GlaStar

Flyet er i kategori Experimental og bygget fer-
dig i2003.Motoren er en konvertert bilmotor,
Subaru 2,5 liter med dobleoverliggende
kamaksler.Utstyr: GPS,moving map, antikollis-
jonsutstyr.Cruisespeed: 110 knop. Stigeevne 900
feet/min. Bensinforbruk: 23 liter/time.Varmeap-
parat: I særklasse pga. veskekjøling. GlaStar er
et kortbanefly medspesielt snille flyegenskaper.
Gangtid: 375 timer. Lavt støynivå, litevibrasjo-
ner. Vingene kan foldes. Halehjul følger med.
Pris: Norske kroner450.000.-. Henvendelse tlf.: +
47 930 65 747.



Säljes: Stinson 1949 108-3

Förmodligen en av de finaste i Europa. Cleve-
land wheels and breaks. Scott tailwheel, wheel-
pants. New slickmags. Supertips(madras air
service) ökar vingytan betydligt, ingen turbu-
lens 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 Flo-
rida. 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 Super-
Stinson.

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:

GLASAIR II FT SE-XNY

Byggt 1964, motor och flygplan 520 timmar, elektriskt ställbar propeller, full IFR, tvåaxlig autopilot, luftvärdig till 31 oktober 2013, cruising speed 155kn. Pris SEK 490.000:- Göran Jansén Motala, 0705231123, g@jansen.se



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.



Säljes:

Flottörer

EDO flottörer riggade för C180. Pris Euro 9 500 eller högstbjudande.

Flottörena finns i Danmark.

För mer info kontakta: Bent Esbensen + 45 5099 7007 eller besbensen@gmail.com



Säljes:

SE-XIY, Meta Sokol.

Tillverkad 1958 i Tjeckoslovakien. Plåt med dukade roderytter. 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



Funderar du på Aerobaticutbildning?

Spara 1000-lappar genom att skola och flyga på egen andel med Bellanca Super Decathlon, SE-GUV, som är stationerat på Skå Edeby flygplats och har god tillgänglighet.

GUV ägs av 13 delägare som flyger till driftskostnaderna och dela på de fasta kostnaderna.

GUV administreras genom »Dechatlon ideell förening« i vilken alla delägare med automatik ingår och har lika rösträtt. Flygplanet är i gott skick med ny motor och nu vinge. Full aerobatic, +6 -5G. Några av flygplanetas delägare driver aerobaticskola med SE-GUV från Skå Edeby.

GUV är också utmärkt som reseflygplan.

Andelsvärdet, i dagsläget ca 40 000 - 45 000 kr, räknas fram av föreningens styrelse.

På grund av lång resväg till Skå Edeby säljer jag nu min andel i denna trotjänare inom svenskt konstflyg.

Kent Mattsson, tel: +46 70 7577262

e-post: kent.mattsson@telia.com

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 Kärln, Kungsbackavägen 107, 531 90 Mölndal

AUTHORIZED DISTRIBUTOR
ROTAX
AIRCRAFT ENGINES

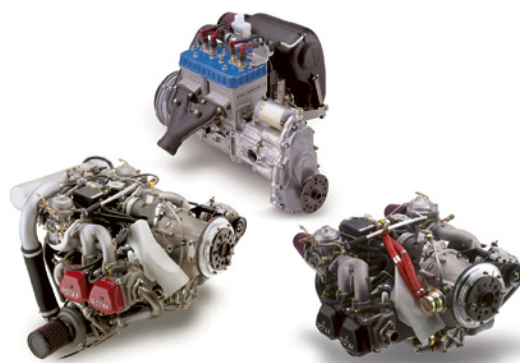


LYCON
ENGINEERING AB

Motorer - Reservdelar - Tillbehör

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

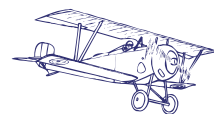
Härkeberga 16
745 96 Enköping



Auktoriserad distributör för Rotax Aircraft Engines i Skandinavien och Baltikum

AVSÄNDARE:

EAA Sverige
Kanalvägen 1A, plan 3
194 61 Upplands Väsby



KORT FINAL



SE-XGD, som även pryder detta nummers omslag, är numera i Paul Pinatos ägo.

En av få luftvärdiga Sokol M1

IDAG FINNS BARA 5 luftvärdiga Sokol M1.

Jag har just köpt denna Sokol M1D från 1949. Den har funnits i Norrköping i många år, ägd av Nils von Koch och sedan Paul Lindstöm Norrköpings flygveteraner.

Jag fastande för den redan första gången jag flög den. Otrolig harmoni och lättflugan.

Den byggdes 1949 av Benes Marz i Tjeckien. Den är helt i trä och har infällbara landställ. Sikten är otrolig och den känns som en liten jaktkärra. Walter Minor iv-motorn på 105 hästar ger den en otrolig prestanda för bara 22 liter i timmen. Kul grej är att den har en reservtank på 15 liter. Den håller sig flygande i drygt 4 timmar på de 115 literarna som tankarna rymmer. Den är inte kräsen när det gäller bensinen, full effekt med 80 oktan. Tyvärr vill den ha blybensin och målet är att modifiera topparna med ventilsäten som tål blyfritt.

Varför köper man nu ett flygplan till? Jag har ju min 1943 Fairchild 24.



Jag är en optimist och entusiast. Faller inte i för »för dyrt fällan«, man lever bara en gång och jag har lovat min son att det enda han kommer att få ärva är mina flygplan och en bensinräkning.

Målsättningen är att 2014 starta en restaurering tillbaka till original utförande. Jakten på dess historia är igång. Motorkåpens utförande tyder på att den troligen var avsedd för Egyptiska

tiska flygvapnet då den har gälar på sidorna för att öka motorkylningen på marken. Alla instrument och texter var på tyska så om ni har tyska instrument vet ni vem ni skall ringa.

Den var med all säkerhet lackad i silver med maronröd dekor. Sokol betyder falk på tjeckiska så dekorlinjerna slutar i en falk i full fart.

Det kommer att bli intressant och kul.

Nu har jag en anledning att besöka de forna Öststaterna, så i sommar bär det iväg. Jag lär ju inte komma hem tomhänt då ölet ju inte att förakta i dessa trakter...

Och inte minst är jag nybliven pensionär.

2014 kommer att bli ett händelserikt år, så upp med hakan och se framtid i luften, och som jag sade som TC, »the sky is our limit«.

Flygsäkerhet är ingen plötslig händelse utan noga planerat.

PAUL PINATO