

LUFTAVFUKTARE

Anders Stenhammar byggde själv en enkel avfuktare till sin Rotax 582.



AMFIBIE-BYGGE

Seth Hedström ville kunna landa på vatten. Valet föll på en Searey LSX Amfibie.



ECO1-PROJEKTET

Den första serieprototypen av Eco1 slutmonteras nu. Förhoppningen är att kunna provflyga i slutet av året.

EAA-NYTT

#3-4
2014

MEDLEMSTIDNING FÖR EAA SVERIGE • #3-4/2014 • ÅRGÅNG 47



KORT FINAL: Dubbel Roll Out i Eslöv

ORDFÖRANDEN: TS vill undvika ökade kostnader för flygplanägarna.

SÄKERHET: N-Å Sandberg har noterat att ordet 'förarfel' ofta döljs.

VINTERTIPS: »Ett bra skydd i din motor är att ha fin fräsch olja i den.«





Flygkalendern

15-18 APRIL 2015

Aero Friedrichshafen

14-17 MAJ 2015 Cub & Cubs, Cub flyin för alla skalor, Höganäs. Facebook Cub & Cubs

4 JULI 2015 Flygvapnets huvud-flygdag, Skaraborgs Flygflottilj F7, Såtenäs

8-9 AUG 2015 Flygfest, Dala-Järna

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

INNEHÅLL



FOTO: KENNETH SANDBERG

8

Sommar och fly-in-tider

Rapporter från sommarens fly-in. EAA:s huvud-fly-in i Kjula kan du läsa om på sidan 8, Siljansnäs på sidan 7 och på sidan 22 skriver Staffan Ekström om den årliga resan till franska Vichy.



12

Luftavfuktare tvåtakt

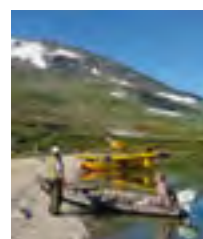
Anders Stenhammar byggde själv en enkel avfuktare till sin Rotax 582, baserad på Staffan Ekströms EAA-avfuktare.



22

T 51 Mustang i packhuset

Nils Håkansson berättar om sitt Mustang-bygge.



Omslag:

Bengt Bergsten får besök av fiskare när han har landat sin sjökärra Thurston (EAA) Teal på Bieransaren i juli 2014. Läs mer om sjöflyg i Lappland på sidan 18.

EAA söker ny webbredaktör

VÅR HEMSIDA HAR utvecklats både till utseende och omfattning av Mattias Jönsson. Han har lagt ner ett gediget arbete, speciellt då den havererade för ett par år sedan.

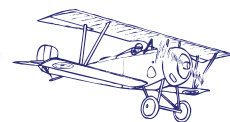
Mattias har dock meddelat att han inte fortsättningsvis vill ansvara för hemsidan och vi söker därför någon som vill ta vid. Det är ett arbete som kan utföras hemifrån så det är därför lämpligt för person som bor ute i landet.

Texter och informationsmaterial tas fram av kansliet, webmastern ansvarar för driften, utveckling etc.

Du som har kännedom om hemsidor, hör gärna av dig till Mattias på webmaster@eea.se så kan han informera mer om vad arbetet innebär.

STYRELSEN





EAA-NYTT

NR 3-4/2014 | ÄRGÅNG 47

Medlemsorgan för EAA Sverige

och EAA Chapter 222 Sverige

Redaktör: Lennart Öborn.

Grafisk form: Urban Gyllström.

Ansvarig utgivare: Curt Sandberg.

Manus och bilder sänds enklast till

eaa-nytt@eaa.se eller per post till

EAA:s kansli.

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

EAA Sverige och EAA Chapter 222

POSTADRESS:

Hägerstalund, 164 74 Kista

TELEFON: 08-752 75 85

TELEFAX: 08-751 98 16

E-POST: eakansli@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.

Föreningservice

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

Medlemskap innebär bland annat att man får Sport Aviation, föreningens tidskrift, 12 gånger/år och att inträde kan lösas till flight line på Oshkosh och Sun 'n Fun.

Svenska Rotorflygklubben

EAA:s intressegrupp för rotorflygning.

Klubben verkar specifikt för att på

ideell basis hjälpa medlemmarna

bygga och flyga rotorflygplan.

Kontaktman: Ingvar Carlsson

070-5794614. www.rotorflygklubben.se.

Medlemsskap erhålles genom att in-

betala medlemsavgiften till postgiro

813469-4.

Hösten kommer ...

EN FANTASTISK flygsommar! Vädret har varit mycket lämpligt för flygning! Jag hoppas att alla som haft möjlighet har fått flyga mycket och har glada minnen från sommaren.

Fram till september hade vi endast haft några mindre incidenter med experimentklassade flygplan lyckligtvis utan personsador. Så den första september nås vi av beskedet som vi fruktar mest av allt, ett experimentklassat flygplan hade havererat i Alingsåstrakten varvid piloten/ägaren omkommit! Omständigheterna kommer att redovisas i kommande nummer av EAA-nytt.

Vi lyckades till slut arrangera ett Fly-In, det blev på Kjula flygplats vid Eskilstuna. Olika omständigheter gjorde att platsen blev mycket sent bestämd och den arrangerande klubben fick mycket kort om tid för att ordna allt. Tyvärr gjorde det sena beslutet även att vi inte nådde ut med annonseringen till alla medier. Ett 50-tal flygplan besökte Fly-Innet. En anledning till det låga deltagarantalet var även den dåliga väderprognosen för lördagen med regnväder över sydsvenska höglandet. Sort tack till klubben som lyckades med att få allt att fungera bra.

BARKARBYPRISET SOM delas ut vid vårt Fly-In varje år av Svensk Flyghistorisk Förening, tilldelades i år Joakim Westh för hans flygplan Klemm 35D med täckt kabin. Joakim kunde inte själv ta emot priset på grund av resa utan Åke Jansson som gjort det mesta av restaureringsarbetet, fick ta emot priset. Stort grattis till Joakim och Åke! En liten bild på flygplanet finns i artikeln om Fly-Innet, det är Henrik Idensjö som flyger.

Vid Fly-Innet informerade Magnus Axelson från Transportstyrelsen (TS) om det projektdirektiv som framtagits inom myndigheten avseende »Nytt system för luftvärdighet« som omnämndes i förra EAA-nytt. Efter hans presentation ställdes många frågor till honom. Inte allt gällde det redovisade direktivet, han fick ta skott för allt som gällde TS som åhörarna hade synpunkter på!

Vi har haft tre möten med TS ang direktivet men det är ännu inte klart hur det kommer att fungera i framtiden. Vi upplever att vi har en bra dialog med TS kring våra synpunkter. Avsikten med direktivet är att minska kostnaderna för TS, utan att öka kostnaderna för flygplanägarna. För att uppnå detta vill man minska en del, som man anser, dubbelarbete, dock utan att precisera vad dubbelarbetet består av. En stor del av dialogen med TS har varit att tydliggöra alla de delar som EAA idag gör och hur de skulle hanteras i framtiden om TS väljer att ta över så stora delar att EAA inte

längre kan existera i nuvarande form. Vi har svårt att se hur en myndighet skulle kunna hantera de x-klassade luftfartygen till en för ägaren lägre kostnad än en delvis ideell organisation. Vi ser hoppfullt på situationen och uppskattar att TS tydligt visar att de vill undvika ökade kostnader för flygplanägarna.

För nästa år har vi fått besked om att det inte blir några förändringar även om vårt avtal kommer att förändras. Man har förutskickat att vi kommer att få lägre ersättning från TS.

TYVÄRR HAR ANTALET kurser som arrangerats av EAA varit mycket lågt under senare år. Styrelsen har jobbat med detta och vi hoppas att under hösten få fram måldokument för dom vanligaste kurserna. Sedan gäller det att se till att kursplaner och studiematerial anpassas efter dom nya måldokument. Vi är mycket tacksamma för det arbete som Sten Svensson och hans medhjälpare lägger ner på underhållskurserna som arrangeras i Eslöv. Se artikel i denna tidning! Dessa kurser har redan fastställda måldokument och Sten har tagit fram kursmaterial. Önskemålet är givetvis att motsvarande kurser även kan arrangeras längre upp i landet, det är långt att resa till Skåne för dom som bor norröver.

Hemsidan har skötts på ett mycket tjänstfullt sätt av Mattias Jönsson. Han vill nu dra sig tillbaka och vi söker en ersättare som framgår av annons i denna tidning. Vi hoppas kunna aktivera nyhetsinformationen bättre på hemsidan, tidningen kommer ju inte ut så ofta. Tyvärr har mindre än hälften av våra medlemmar skaffat sig rätt att logga in på hemsidan. Du som inte har det, skaffa det genom att följa anvisningarna på hemsidans allmänna del!

Slutligen vill jag hälsa vår nye tekniske chef Håkan Karlsson välkommen till föreningens hjärta. Han har ju funnits tillgänglig en tid och har hunnit sätta sig in i föreningens verksamhet. Jag är övertygad om att Håkan kommer att vara till stor nytta för föreningen. Samtidigt vill jag tacka Greger Ahlbeck för hans insatser som teknisk chef sedan Magnus slutade för ett år sedan. Tack vare hans insatser har verksamheten på den tekniska sidan fortsatt utan större problem trots turbulensen.

CURT SANDBERG,
ORDFÖRANDE



EAA:s H50p arbete

En lägesrapport för 2014

NÄR DETTA SKRIVS är det den 22 augusti och endast ett nytt haveri har inträffat efter det första som hände den 10 januari (Cessna 140 ground loop redovisat i EAA-nytt 1/2014).

Ett landningshaveri inträffade i Dala-Järna den 7 augusti med en Giles G202. Piloten gjorde en missbedömning och satte

flygplanet från ca 1–2 m höjd. Den hårda landningen bröt loss sporrhjulets infästning i flygkroppen. Sporren slog under utrullningen sönder sidoroder och höjdroder. Motor och propeller oskadda samt inga personskador inträffade.

Inga störningar eller tillbud har inträffat un-

der året. Håller den här låga haverinivån i sig blir det ett fantastiskt flygsäkert år, vi håller tummarna.

NU NÄR HÖSTEN kommer och gräsbanorna blir leriga och hala så var försiktiga vid flygningarna. Kontrollera hangarernas portar, låsningar och tak så de klarar höst och vinterstormarna.

God fortsättning på ett flygsäkert 2014 önskar,

STAFFAN EKSTRÖM

Det är ingen slump

Flygsäkerhet införs inte på en kvart, men kan raseras på mindre än 1 minut, skriver N-Å Sandberg.

I ÅRETS »HAVERISKÖRD« på segelflyget.se noteras 4 störningar med SLG och att samtliga ASK21 MI (SLG) har haft störningar och inte ger full effekt vid start. Samma fel på alla är ingen slump. En DG800 fick totalt motorbortfall och landade rakt fram i hög gröda (»tyder på bränslebrist fast indikeringsen sa 10 liter kvar«).

Utredningen ligger hos SHK med »bistånd« av segelflyget och frågan är ännu inte utredd. Men ser ut som en SLG gemensam felfunktion.

DET ÄR EGENTLIGEN bara TMG som tål den nötning som skolflygning medför och som gör det helt utan störningar med normalt underhåll och hantering under flygning.

SLG-floran har inte lika bra förutsättningar, men kanske tar sig om ett par generationer.



SLG samling i bokstavsordning och fenomenen känns igen.

SHK har gjort några ändringar i sitt beteende i de rapporter jag läser (segelflyg). Jag har noterat att ordet förarfel döljs, genom en omskrivning.

I början av varje rapport finns en lång kryssad ursäkt till varför man inte gjort ditten och datten.

DET ÄR TYVÄRR lättare att haverera än att undvika det. Nybörjare har det alltid svårt i början och rutiner bryts av helt ologiska orsaker. Det är sånt som tas bort under en komplett TMG utbildning till S-cert, men som påstås inte får göras till det nya LAPL (s).

Mitt i allt ska de flygbogsera och splittra sig, det är emot allt sunt förnuft, med så helt olika metoder. Dessutom är flygbogsering på utgående och inte tillgängligt i samma grad.

NÄR DK METODEN introducerades (1956) gjorde man exakt samma misstag och lät eleverna gå EK i en ensitsare för att »spara« de splitter nya Bergfalkarna. Är det inte bättre att »spara« och vara rädd om eleverna? »Fakiren« (min lärare)

uttryckte det som »väldigt mycket mer jobb i bygglokalen«. Det är först på 1980-talet de första skolhaverierna åter dyker upp. Varför allt trillar ner i samma dike igen? Beror på en skraltig inlärningskurva i skrivbordsledet så klart.

FLYGSÄKERHET ÄR inget som införs på en kvart, men som raseras på mindre än en minut.

Om ingen slår ihjäl sig kan det om 10 år bli lugarbänksmaterial och jätteroligt åt hur dum man kan vara. Försäkringar gäller inte för vilka stolligheter som helst och det kan bli Vetot som sätter stopp för dumheten. (Följer ni den regeln gäller inte försäkringen.)

TÄNK PÅ ATT: »Verkligheten är inte, där dina skor står, utan där dina drömmar finns«.

N-Å SANDBERG

Hjälp oss att bli fler

Sprid EAA:s folder för att locka nya medlemmar!

Nu kan du kostnadsfritt beställa EAA:s nya folder från kansliet. Den är framtagen för att locka nya medlemmar och blev klar i somras.

Hjälp till att sprida den på flygdagar eller andra arrangemang där du tror att det kan finnas flygintresserade!



Det är ett stort arbete att bygga ett flygplan. Det är ett stort arbete att bygga ett flygplan. Det är ett stort arbete att bygga ett flygplan.

Bygg ditt eget flygplan

Vem som helst kan bygga ett eget flygplan. Du måste självklart ha vissa tekniska kunskaper, men det ställer inte krav på formell utbildning. Det finns många olika typer av flygplan att välja mellan. Det är viktigt att du väljer ett flygplan som passar dina behov och dina kunskaper.

Bygg själv eller ihop med andra

Vissa flygplan är svårare att bygga enskilt. Men det finns många olika typer av flygplan att välja mellan. Det är viktigt att du väljer ett flygplan som passar dina behov och dina kunskaper. Det är också viktigt att du har tillräckligt med utrymme för att bygga flygplanet.

Det är också viktigt att du har tillräckligt med utrymme för att bygga flygplanet. Det är också viktigt att du har tillräckligt med utrymme för att bygga flygplanet.



En flygplan som är i färd med att flyga. Det är ett stort arbete att bygga ett flygplan. Det är ett stort arbete att bygga ett flygplan.



Det är ett stort arbete att bygga ett flygplan. Det är ett stort arbete att bygga ett flygplan. Det är ett stort arbete att bygga ett flygplan.

ett flygplan. Det är ett stort arbete att bygga ett flygplan. Det är ett stort arbete att bygga ett flygplan.

ett flygplan. Det är ett stort arbete att bygga ett flygplan. Det är ett stort arbete att bygga ett flygplan. Det är ett stort arbete att bygga ett flygplan.

EAA:s verksamhet

EAA Sverige leder verksamheten för flygplan i Sverige. Det är ett stort arbete att bygga ett flygplan. Det är ett stort arbete att bygga ett flygplan.



En passion som förenar

Gör din dröm sann



EAA SVENSKER är en ideell organisation med 1 500 medlemmar som har ett stort intresse av flyg. EAA står för Experimental Aviation Association och blev grundad i USA 1963 av en grupp flygförare som var intresserade av att bygga sina egna flygplan. Den svenska verksamheten som heter EAA Sverige tillkommer en drygt decennium senare. Genom att ha organisationen under ett flygtag till att erbjuda medlemmarna en verksamhet som flygplan och bygga av flygplan.



Medlemsavgift 200 SEK (inkl. 250 SEK för försäkring och utbildning)

Beställ foldrar gratis från EAA-kansliet. Kontaktuppgifter hittar du på sidan 3.





Mats Roth har lämnat oss

MATS ROTH HAR under många år arbetat för EAA, både med kursverksamhet och i EAA:s styrelse, och inte att förglömma som kontrollant för en mängd byggen. Mats har varit en stor tillgång för EAA genom sitt gedigna kunnande, och han lämnar oss med stor saknad.

Vid sidan av EAA var Mats känd som lärare vid flygteknikerutbildningen på Hässlö, där han inte bara uppskattades som lärare utan också för sitt engagemang för eleverna efter skoltiden. Mats var ju också som många känner till extremt kunnig när det gäller Tiger Moth, där han fungerat som en mentor och frikostigt delat med sig till de flesta Tiger Moth-ägare i landet.

Mats började sin flygkarriär i 10-års åldern med ett litet glidflygplan av egen konstruktion som startades från en ramp i ett fönster med sin syster som testflygare, (hon överlevde). Så småningom började Mats segelflyga och gick därefter över till motorflyg. Hans första flygplan, en Moth, köpte han under tidigt 70-tal. Därefter kom Safir och flera Tiger Moth. Sammanlagt hann Mats med 3 Moth. Han kom även på senare tid att intressera sig mer för bilar, bl.a renoverade han en Ferarri och en Folkvagn. I 20-årsåldern drabbades Mats av reumatiska problem med ryggen, något han fick kämpa med hela sitt resterande liv. Hade inte detta stoppat honom hade gärna valt en pilotkarriär.

Mats hade ett fantastiskt kontaktnät i England där han inte kallades mr Roth utan mr Moth. Han belönades med De Havillands vandringspris för sina insatser med Tiger Moth, och när han ändå var där passade han på att vinna deras landningstävling.

Håkan Karlsson ny Teknisk Chef på EAA

TJA, DÅ HAR man kastats rätt in i verksamheten och många undrar väl vem jag är.

Jag är 55 år och min bakgrund är civilingenjör inom maskinkonstruktion och sedermera även databranschen i olika sammanhang. Jag har genom mitt arbetsliv alltid tyckt om att lösa problem samt att överföra kunskap och det hoppas jag att jag kommer kunna göra även inom EAA.

Min flygarbakgrund började med fallskärmsbakkning 1978/79 och 1984 fick jag även lära mig landa ett flygplan då jag tog segelflygcertifikat. Segelflygplan ledde till motorseglare och sedan ultralätta flygplan. 2005 blev jag flyglärare och har sedan dess flugit mycket. Jag har varit vice teknisk/teknisk chef på Swedish Ultraflyers i många år samt även flygchef.

Min ambition är att göra regelverket, som vi



måste förhålla oss till, mer lättförståeligt och logiskt. Detta innebär då även att få berörda myndigheter att precisera vad dom egentligen menar. Allt för att vi tillsammans skall förstå varandra och jobba mot ett gemensamt mål.

Jag behöver er hjälp i allt detta och ser fram emot ett gott samarbete med alla inom EAA för att vi skall kunna behålla den frihet vi har inom vår verksamhet i dessa tider då allt verkar bli mer och mer reglerat. Jag är övertygad om att vi har en framtid med vår verksamhet.

Jag finns i regel på kansliet ett par dagar i veckan, normalt alltid på tisdagar.

Med förhoppning om ett gott samarbete.

HÅKAN KARLSSON

Bilder till kalendern 2015

MED ÅRETS SISTA, som också är nästa, nummer skall kalendern för 2015 medfölja. I den skall vi ha fina bilder på EAA-flygplan. Nu får du chansen att få en egen bild på ditt flygplan i kalendern, eller en bild du tagit på ett av våra x-klassade flygplan. Under säsongen har ni kanske tagit några bilder ni tycker skulle passa. Det skall vara en digital bild. Redaktionen väljer ut

de 12 bästa bilderna av alla som skickats in, enligt tycke och smak.

Ställ in kameran högsta upplösning så skall den gå bra att trycka i A4-storlek. Bilderna skall vara liggande format för att passa i kalendern. Ni har nog fina bilder.

Skicka in bilden till ea-nytt@eaa.se senast mitten på november.

Insändare: Var är de Ex-klassade segelflygen?

JAG HAR MED stort intresse läst Nr 2 av EAA-nytt. Särskilt imponerad är jag av de utmärkta färgbilderna!

Men varför finns inte de Ex-klassade segelflygplanen med i förteckningen över »X-klassade luftfartyg, flygande«?

Jag påpekade detta när fjolårets förteckning kom men konstaterar att bristen kvarstår. Varför? Jag är naturligtvis medveten om att segelflygplanen inte administreras av EAA efter flygutprovningen men det gör väl heller inte UL?

Jag hoppas på en ändring av redovisningen

och en artikel om våra (vi EAA:ares) Ex-klassade segelflygplan med redovisning av deras status.

HANS MARTINSSON (SE-XSL)

Redaktionen och kansliet svarar.

Tack för de uppskattande orden om tidningen. I listorna finns bara x-klassade luftvärdiga flygplan som administreras av EAA. Information om segelflygplan har inte kansliet.



Rapport från Siljansnäs fly-in 2014

I ÅR BLEV Siljansnäs fly-in:et en fantastisk tillställning, med ett varmt och soligt väder och 140 deltagande flygplan. Varav ca hälften var X-klass.

Vi som var där kunde konstatera att än finns det liv i svenskt »lätthet« även om undertecknade börjar förstå att UL tar över en del av verksamheten från både EAA och Normalklass. Exempelvis var 12 st Dynamics på plats.

KJELL FRANZÉN HADE fixat ett partytält med information om EAA-Sverige. Och vi hade en liten frågestund på lördag eftermiddagen vilken samlade ca 10 deltagare (redan frälsta?).

Tack hela Siljansnäs organisationen för ett fint mini Sun & Fun!

Den lokala ölen satt heller inte fel! Detta har potential.



Kanske borde vi starta en konstruktionstävling inom EAA-S för att få fram en ny UL i komposit vilken är billig att bygga själv och billig i drift. Man kan få samma prestanda för en tredjedel av priset mot en fabriksbyggd.

DETTA EJ SAGT för att förringa de gamla konstruktionernas förtjänster, men de nya materialen ger oss nya möjligheter till fantastiska prestanda och driftsekonomi.

En rotax på 80 HP drar ca 16 liter bilbensin i timmen och optimerad aerodynamisk design i kolfiberkomposit ger färter på 130 kt eller högre och räckvidd på 500 nautiska.

För den som vill åka långt.

<< **Ingemar Hedblom, Staffan Ekström och Kjell Franzén** trivdes.

Tekniska tips inför vintern

ETT SÄTT ATT sänka kostnaderna på både kort och långt perspektiv är att utföra preventivt underhåll på ditt flygplan.

Hösten närmar sig. Flygtidsuttaget sjunker och miljön där våra flygplan står blir allt sämre. Fukt och kyla kommer allt närmare. Vi måste förbereda flygplanen för vintern. Ett gott råd är att göra rent flygplanet och vaxa det. Lämna inte döda insekter på din propeller. Kolla framkanten på propellern för stenskott eller korrosion. Korrosion är en tidsfråga och skador och smuts snabbar på processen. Tvättar du så smörj alltid alla lagringar som kommit i kontakt med tvättmedlet.

ETT BRA SKYDD i din motor är att ha fin fräsch olja i den. En av egenskaperna i oljan är just att binda fukt. Shell rekommenderar att byta olja varje kvartal. Kanske lite överdrivet men definitivt värt en tanke om du har en Lycoming. Byte av kamaxel och lyftare är en dyr historia. Byt olja och filter nu i början av oktober.



Varmkör motorn så oljan kommer upp till ca 80 grader (du kanske måste flyga för att få upp temperaturen). Töm sedan oljan och låt den stå och droppa tills det är riktigt tomt. Byt filter.

VAD SKALL MAN fylla med? Jag själv har Shell W 80 plus som vinterolja. När sommarn och värmen kommer fyller jag på med W 100 plus. Använder du andra oljeprodukter så kolla i deras utbud vad som är lämpligast för dig. Huvudsak-

ken är att inte lämna motorn med en sur olja full av smuts.

En annan punkt som borde göras är att kontrollera och smörja dina hjullager. De rostar lätt om dom får stå stilla länge. Tänk på att hela flygplanets vikt står på några rullar i lagret och att punktbelastningen är enorm.

En annan aspekt om att gå över flygplanet på hösten är att skulle det behövas göra något särskilt så har du hela vintern på att ordna eller beställa delar. Alla vet vi hur hektiskt det blir till våren.

Gör du din årstillsyn nu så är det bara att fylla i URB som vanligt och skicka in den då ansökan om flygtillstånd skall göras. Det enda du bör tänka på att det får aldrig gå mera än 12 månader mellan årstillsyner.

I nästa nummer hur använda »strapps« och klammer för att fästa el kablage och rör.

Flygsäkerhet är inte en plötslig händelse utan noga planerad.

PAUL PINATO



Magnus Axelsson från Transportstyrelsen talade.

EAA:s fly-in på Kjula får klart godkänt

I ÅR VAR det Eskilstuna/Kjula som var platsen för EAA:s traditionella fly-in, ett evenemang som efter succéaren på Barkarby har turnerat runt i landet – från Eslöv i söder till Söderhamn i norr.

I år var det Eskilstuna Motorflygklubb, EMFK, som med kort varsel tog på sig värdskapet för tillställningen som kom att sammanfalla med pingsthelgen. Årets övning får klart godkänt. Inga störningar och nöjd flygplatsledning.

ETT 50-TAL FLYGPLAN hittade under lördagen till Kjula där det – som vanligt under EAA:s fly-in – blev mycket diskuterande flygplanägare emellan om propellerval, ljuddämpare, glas-instrument och mycket annat. Kommunen ställde det stora båghangaret – en gång planerat för att härbärgera en Caravelle – till vårt förfogande och där fick några utställare synnerligen god plats. Ja, det var närmast ödsligt i hangaret.

Till ett kommande år finns det onekligen förträffliga möjligheter att arrangera intressanta utställningar under detta tak. Om det visar sig att Kjula och EMFK har en framtid som plats för EAA-fly-in.

PÅ PLATTAN KUNDE nyfikna observatörer hitta några Safirer varav en med ny tvåbladig propeller. Enligt Erik Rönnkvist har LYH med den nya snurran fått klart bättre startprestanda. Nog så viktigt för att flyga Safiren på korta gräsfält.

På grund av det osäkra väderleksläget norr

och söder om Mälardalen var deltagarantalet relativt lågt och det kom inte in några öppna kärror av typ Mothar och liknande. Det var synd eftersom dessa veteraner lockar många besökande icke flygplanägare till närmare granskning.

I stora båghangaret ordnades under lördags-eftermiddagen seminarier där en huvudpunkt var ett anförande av Magnus Axelsson från Transportstyrelsen. Han pratade om TS syn på allmänflyget, han tog upp de delegeringar som finns föreslagna och han berättade om EASA:s projekt runt förenklningar för allmänflyget. Intressanta punkter som alla är av största vikt för bland annat EAA:s roll i framtiden.

Det blev väldigt många frågor från de församlade åhörarna och kunniga Magnus gav bra svar på de flesta av dessa. Tyvärr gled frågestunden iväg till att bli ganska bryska angrepp på TS för en kostnadspolitik som inte gynnar allmänflyget. Här hamnade de frågor som Magnus är synnerligen påläst på helt i skymundan vilket var mindre bra. Tiden skenade dessutom iväg till förfång för ytterligare anföranden.

KJELL FRANZÉN HANN prata runt sitt arbete om det kulturella arvet inom amatörflyget. Ett nog så intressant område för veteranflygplanen här i landet. Han har i några artiklar här i EAA-Nytt beskrivit vad som görs i frågan.

Dagen i båghangarets föredragshörna avslutades med att Lars Hjelmberg hann prata om

Brommafrågan och om flygbränsle av i dag och i morgon.

Som en slutsats från seminarietimmarna kan sägas att det till kommande möten av liknande typ finns all anledning att ha en moderator som styr och håller ordning på såväl åhörare/frågeställare som föredragshållare.

Till kvällens middag var det relativt få deltagare då flertalet flygplan redan styrt hemåt igen.

SOM DELANSVARIG i planeringen av EAA-fly-in 2014 vill undertecknad framhålla Kjula som en utmärkt plats för ett arrangemang av denna typ. Flygplatsen har allt som behövs för ett lyckat fly-in. Den ligger bra till rent geografiskt i Mellansverige, här finns en lång betongbana, ett grässtråk, bra uppställningsplasser, en flygplatsledning med sinne för det lätta flyget och inte minst en bra flygklubb där EAA-känslan är väl rotad. Dessutom har inte flygplatsen någon kommersiell flygtrafik som »stör».

Just i år var flygplatsen omgärdad av en stor byggarbetsplats för ett logistikcenter. Därtill hade flygklubben under våren interna problem med plötsligt sjukdomsfall som medförde att planeringen kom på sned och all marknadsföring uteblev. Många praktiska frågor fick i slutskedet lösas på i princip en hand.

EAA-styrelsen tar redan nu tag i frågan runt EAA:s fly-in 2015.

LARS-ERIK LUNDGREN
FOTO KENNETH SANDBERG

Young pilots

UNDER ALMEDALSVECKAN fick jag veta att Svensk Flyghistorisk Förening, (SFF) inlett samarbete med Young Pilots, (YP) som är Frivilliga Flygkårens ungdomssatsning. Vi fick också besök i tältet av de YP-ungdomar som under samma vecka låg på läger på Bunge flygplats. Jag besökte också lägret och nog tyckte jag att de var klart intresserade av EAA:s verksamhet.

Jag tänkte att EAA-s inte skulle vara sämre än SFF och vår verksamhet skulle nog vara mer lockande den SFF kan erbjuda. Efter att jag tagit upp frågan vid senaste styrelsemötet beslöt styrelsen att dels erbjuda YP-medlemmar provmedlemskap och dels erbjuda YP hjälp till aktiviteter i form av föredrag, studiebesök, kurser, flygningar, mm (i mån av tillgång och EAA-medlemmars intresse).

SJÄLV HAR JU EAA-s ingen ungdomsverksamhet så om vi med en sådan insats kan göra vår verksamhet känd och få nya och inte minst unga medlemmar är det mycket värt.

Om Du kan tänka dig att ställa upp på något sätt och hjälpa till i denna behjärtansvärda mission så hör av dig till mig via e-post så skickar jag det vidare till YP. Och om du vill bli EAA:s kontaktperson gentemot YP så är det ännu bättre.

Kort om Young Pilots.

YOUNG PILOTS (YP) är en del av Frivilliga Flygkåren (FFK) och deras målsättning är att det ska finna en YP-grupp i varje län. Just nu finns det 12 grupper som är mer eller mindre aktiva. Medlemsantalet närmar sig 700 och medlem kan man vara från 14 år till 25 år.

HUVUDAKTIVITETEN ÄR främst lägerverksamhet på sommaren och spaningsutbildning men också andra vinteraktiviteter förekommer i varierande grad i de olika länen. Det är kanske här vi kan hjälpa till med vår verksamhet.

Dock framhåller man från YP-ledningens håll att ungdomar av i dag är svårflirtade och



Fanny von Zweigberk planerar och sköter navigeringen.



Wiroon Luengprakarn och Cecilia Sandberg.



man tror inte så mycket på att hembyggen och veteranflygplan lockar, inte ens om de är warbirds. Kanske är det helt enkelt så att de i ledningen själva har en något snäv referensram i form av Pa-28 och Cessna 172! Låt oss se till att de ändrar uppfattning!

Om det är någon som har en intresserad ungdom i bekantskapskretsen så söker man medlemskap i YP via:

<http://www.youngpilots.se/bli-medlem>

KJELL FRANZÉN, KJELL.FRANZEN@TELIA.COM

FOTO: ANDREAS ERIKSSON - FFK

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



SVFF:s årliga Danmarksresa

SVFF RESEARRANGÖR Per Hallin organiserade årets resa till Danmark. Resan är den första på några år då vädret varit emot oss. Vädret som beställdes i år kom att vara fantastiskt. Samling, fredag morgon den 4 juli kl. 07.00, ägde rum på Söderslotts flygplats där klubben, trots den arla morgonstunden, ställde upp med tankning.

Vi inväntade två gästande flygplan norrifrån som trots ett svårt väder lyckades komma efter övernattning på Höganäs. Efter att Jan Erik Gerstel med sin 1945 Stampe sv4c och Kenneth Örn med sin 1942 Boeing Stearman landat blev det färdplanering mot Danmark. En grupp färdplan lämnades in och vi startade. Uttrycket grupp färdplan kom senare att diskuteras livligt och muntert, då vi inte var överens om hur tät formationen skulle vara.

Första anhalt blev ett privatflygfält vid Stevns Klint hos Karl Ovesen som äger en 1944 Fairchild 24. Karl, fd. sas-kapten har ett privatfält vid kusten där gräsyrtorna skulle få en golfklubb att kvida av avundsjuka. Karl och fru Susanne bjöd på stor »morgonmad« som skulle ge oss krafter för det planerade besöket på Stevnsfortet från kalla krigets era, några mil bort. Anläggningen driftsattes 1956 och var igång till år 2000. Den bevakade all passage genom Öresund och 15 cm kanonerna, tagna från tyska slagskeppet Gneisenau, kunde nå Falsterbo.

Efter besöket blev det lunch på restaurang Harmonien i Rödving. Rekommenderas.

NÄSTA ANHALT VAR ön Femö ca 20 minuters flygtid bort. Det fina med Danmark är att nästan alla öar har ett flygfält med bra logistik till sevärigheter och matställen. Femö tar nog pri-



set för att flygplanen parkeras på krogens parkering nedanför verandan. Femö Kro, från tidigt 1600-tal, bjuder på god mat och övernattning. Ölet behöver inte nämnas... Banan är lite

speciell med landning, alltid, från havet och start, alltid, mot havet oavsett vind.

Per hade bokat full pension och det bjöds på öns specialitet, »fläsksteg« med lokalt öl. Allt



detta på krogens veranda i en fantastisk solnedgång.

LÖRDAG »MYCKET SEN morgon« avfärd mot ön Endelave där familjen Toft bjöd in till att fira fältets 50-årsjubileum. Efter tal av Jens Toft avtäcktes en plakett med inskription. Att flygplatsen är internationell bevisades av registreringarna på de ca 80 flygplanen som kom till festen. Allt avslutades med sedvanlig grillafton. Att notera är att nästan alla i Jens familj, inklusive barn och barnbarn, har certifikat.

Söndag »sen morgon« blev det hemfärd mot gamla Svedala. Men flaggskeppet, Esbjörns-sons Miles Gemini, trilskares. En av magneterna ville inte. Försök till reparation misslyckades. Povel Toft kom till undsättning och som alltid under våra resor så löser sig problemen. Jens Toft hade i sin skrivbordslåda, bland pennor och radergummin, en ny uppsättning brytarspetsar från 1940-talet. Detta kan bara hända på en liten ö i Danmarks skärgård. I tryckande värme för vi över sundet mot våra respektive fält.

Kvar lämnades, i Danmark, de sedvanliga Mårten Gås statyetterna som SVFF alltid lämnar som tack för gästfriheten. Den skall placeras i ett fönster vänd med blicken mot Skåne.

Trevligt med de gästande kamraterna norrifrån. Vår förhoppning är att kunna bredda deltagarskapet och där med vidga gemenskapen. Flyg är ju den yttersta friheten. Trevligt att även yngre nu deltar och där med breddar gemenskapen över generationsgränserna.

NÄSTA BEGIVENHET BLIR SVFF årliga fest i början på september där vi med all säkerhet kommer att diskutera om hur stor en »grupp« är i en gruppärdplan.

KOM IHÄG ATT flygsäkerhet inte är en plötslig händelse utan noga planerad.

PÅLLE



Underhållskurs

ÄN EN GÅNG genomfördes i augusti en underhållskurs för de som ej byggt sitt flygplan. Platsen var Sten Svenssons hangar i Eslöv. En lokal fylld av utrustning, kunskap och inte minst en enorm positiv anda.

Sten, kursledare, och instruktörerna Lars Hersgren, Lars Thorsen, Gert Holmberg och jag själv Paul Pinato hade fyra hektiska dagar. 22 deltagare tömde oss på information och deras vetgirighet var en sporrande faktor. Den gemytliga atmosfären skapade god anda och attityd.

Allt detta hjälptes upp av den supportgruppen fick av Yvonne, Stens fru, som såg till att kaffe, bullar, kakor, smörgåsar och mat alltid fanns på plats.

KURSSCHEMAT VAR denna gången lite annorlunda mot tidigare kurser i Eslöv. Första helgen ägnades åt regelverk, materiel- och materialkännedom och mindre reparationer och modifieringar. Teori på lördagen och praktik på söndagen. Dukreparation, plåt med bockning och nitning, el, avionik-crimping och lödning, och bultförband, momentdragning och läsningar.

Andra helgen ägnades till underhåll och tillsyn med samma upplägg. På lördagen gick vi igenom tillverkare och myndigheters publikationer som måste inskaffas och användas. Vi »pratade« oss sedan igenom en komplett 100 timmastillsyn och sista timmarna på eftermiddagen ägnades åt journaler, komponentkort och underhållsrapporten.

Sista söndagen möblerades skolsalen åter om till verkstad och uppdelade i fyra grupper fick eleverna pröva på analys av oljefilter och tändstift, blästring och »gapping« av de senare och test av gnista under tryck. Även mätning av cylinderläckage och inställning av magneternas tändpunkt. Hjul demonterades, lager tvättades och åter infettades och bromsbelägg nitades om, etc.

Mest intressant var den sista timmen då vi hade en diskussion om kursen och kunskapsbehovet. Vi fick klart och tydligt kvitto på att kursdeltagarna förstått att vägen till flygsäkerhet och ett effektivt flygplansägarande börjar med en stor portion utbildning. Klart blev även att EAA som förening har ett stort ansvar i detta. De mest påtagliga synpunkterna vi fick

var bristen på kursböcker och tiden (fyra dagar) för kursens genomförande.

Kursledarnas intryck och synpunkter är att ett skraddarsytt dokumentpaket med en kursbok är ett måste i framtiden. Den skall vara instruktörernas handledning för kursen och elevens referens efter kursen. Dokumentpaketet ger nödvändig basinformation och också hänvisning till var detaljerad sakkunskap finns att hämta. Mycket av detta finns i bygghandboken men den måste uppdateras och framför allt moderniseras att motsvara 2000 talets kravbild. Kapitlet med motor och propeller saknas t ex helt. Ett stort arbete som ligger under EAA föreningens ansvarsbild. Transportstyrelsen kräver faktiskt detta dokument för att vi får utföra vår sport.

Den uppfattning vi får är att även utbildningsbehovet ökar i takt med att den yngre generationen växer in i EAA-leden. Det är ju inte så att yngre generationer är okunniga, utan de lever i den världsuppfattningen där utbildning är ett krav och en del av samhällsbilden. I skolan får man lära sig hur man skaffar sig kunskap, så det som fattas är en vägledning och att kravbilden är definierad. Hur skall man annars ta sitt ansvar? Tiderna då uttrycket »det där löser du själv« gällde är över.

DET SISTA SOM kom fram var faktiskt att de flesta ville ha en fortsatt och kontinuerlig utbildning. Tid och pengar var inte den primära faktorn utan kunskap som borgade för en bra attityd och medvetenhet som i sin tur resulterar i flygsäkerhet. Detta kan inte vila enbart på enskildas ansvar och engagemang utan måste starta i föreningens ledning.

Sist men inte minst så ger kurser en social gemenskap och med den ett kontaktnät. Detta borgar för att enskildas kunskap och erfarenheter blir allas kunskaper och erfarenheter. Detta är EAA föreningens viktigaste uppgift. Det är därför föreningen heter EAA Sverige.

Flygplanstillverkaren Mc Donald Douglas avslutar en av deras MD 80 träningsmanualer med hårda och tankvärda ord:

If you think training is expensive, try ignorance!

PAUL PINATO, FOTO: DMITRIJ KARPENKO

Luftavfuktare tvåtakt Fresh & Easy

Alla motorer borde avfuktas när de inte används. Med hydrokopiska syntetoljor och mycket stillestånd ökar risken för korrosion och rost i motorerna.

Anders Stenhammar byggde själv en enkel avfuktare till sin Rotax 582, baserad på Staffan Ekströms EAA-avfuktare. Här berättar han hur.

VEVAXELN OCH dess lager i en tvåtaktare är mycket utsatta och är även det som är dyrast att bytas ut. Det verkar som många har glömt bort alla dessa tvåtaktsmotorer som finns i många ultralätta flygplan.

Jag har byggt en enkel avfuktare till min Rotax 582 baserad på Staffan Ekströms EAA-avfuktare. Problemet har varit att få tag i Blågel/Silica Gel eller på svenska Kiselgel. Blågel är mycket ohälsosamt och miljöfarligt, varför tillgängligheten har minskat. Numera finns det en gul variant som är mer miljövänlig, dock rätt dyr. Färgen på dessa ändras till en annan kullör när gelen är mättad med fukt.

Efter en del googlande och letande i affärer så har jag hittat kattsand som består av Kiselgel/Silica Gel. Kristallkattsand kallas det. Den har ingen färg, utan man får helt enkelt byta/torka regelbundet. Man kan torka gelen i ugnen i 2 timmar på 200–250 grader. Priset är lägre än på Gulgel och jag har hittat det på Coop Forum och ÖoB. Jag avser ha avfuktaren stående på en brevvåg för att se när gelen är mättad med vatten. Jag ska även mäta fukthalten i motorns avgasrör för att verifiera funktionen. Vid lägre än 40% relativ luftfuktighet avstannar ju rostangreppen.

DENNA AVFUKTARE passar även till 4-taktsmotorer med våtsump så som Lycoming och Ww. En bra video, Engine dehumidifier, som demonstrerar en liknande avfuktare, finns på Youtube här:

<https://www.youtube.com/watch?v=AQRZBwzU54Q>

DET ÄR SVÅRT att avfukta en Rotax 912 med dess torrsump. Jag har sett lösningar där man låter en sorptionsavfuktare med slang blåsa in torrluft i motorkåpens ramluftsintag. Pluggar utskurna av skumgummi har används för att tätat motorutrymmet. Då omges i alla fall hela motorn av torrluft. En förgrening kan användas för att avfukta kabinen etc.

Inköpslista Tvåtaktsavfuktare

- Kristallkattsand Fresh & Easy (Coop) eller gul Silica Gel (museiservice.se)
- Torrbollen Fuktstlukare rund (Jula).
- Turkisk Yoghurt 1kg, (Coop).
- Akvarieluftpump 100L/h med 1st slanganslutning (Zooaffär).
- 5 mm Inv. Ø PVC-slang (Biltema eller zooaffär)
- Filtmatta (Zooaffär) eller damsugarfilter (Coop).
- 3 st Gummigenomföringar 5 mm Inv. Ø (Mekonomen eller Biltema)
- 2 st Skarvhylsor och krympslang/eltejp till Luftpumpens elkabel.
- Bred cykelslang.
- Plugg i gummi, liggunderlag eller blå frigolit för avgasrörets mynnigt.
- Ett 5 mm snöre eller gummirep/amortisör. Ca 0,5 m långt.

Delarna passar förväxlingsvärt bra tillsammans. Torrbollens nederdel och Yogurtburken skapar en mycket tät skarv. Det undertryck som skapas av luftpumpen bidrar till förseglingen av burkarna.

Montering

1 Montera en gummigenomföring i yogurtburken och två i torrbollens burk. Hålen ska vara 2–3 mm mindre än genomföringens ytterdiameter. Var noga med att få ett rent och runt hål, då tätar det bättre. Gummigenomföringen ska vara så lagom stor att slang eller kabeln går att trycka igenom med lite våld och vaselin.

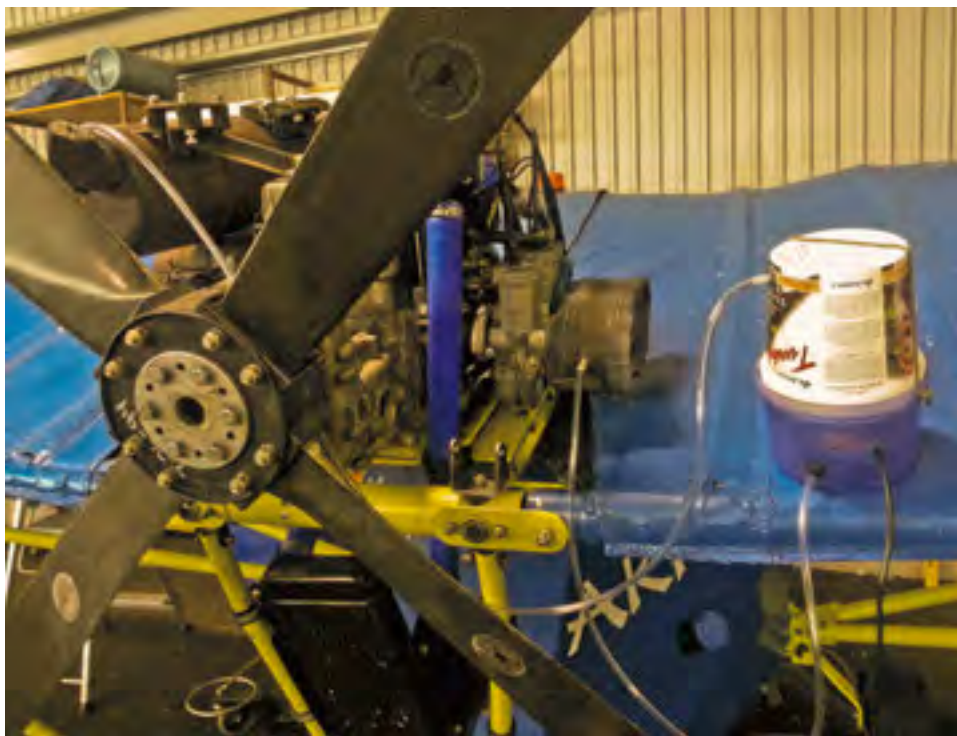
2 Klipp av luftpumpens elkabel 5 cm ut från pumpen. Stick in den avklippta kabeln ge-

nom den ena gummigenomföringen i Torrbollens burk. Skarva sedan kabeln, använd skarvhylsorna och krympslang utanpå.

3 Lägg i pumpen. Stick in en slang genom den andra gummigenomföringen och anslut den till pumpen.

4 Borra två hål i torrbollsburkens fläns och montera snöret enligt bild, men knyt inte ena änden än.

5 Borra ca 50 st 2 mm hål i yogurtburkens lock.



”Denna avfuktare
passar även till
4-taktsmotorer med våt-
sump så som Lycoming
och Ww.

6 Stick in en slang i yogurtburkens gummi-
genomföring, låt den sticka in 5 cm.

7 Fyll burken till 75% med Kiselgel och lägg
ett filter eller filtavd på toppen. Montera
på locket.

8 Klipp av en cykelslang. Dela den på läng-
den och limma ihop kortändarna med
kontaktlim (Rengör först noga med lösnings-
medel och slipa ytan). Anpassa längden så att
den kan krängas på luftfiltret. Slangen måste
vara bredare än luftfiltret. Anslut pumpens ut-
loppsslang till cykelventilen.

9 Borra ett hål i avgasrörets plugg. Trä i
yogurtburkens slang.

10 Sätt ihop burkarna och knyt andra än-
den på snöret. Anpassa snörets längd
så att burkarna hålls ihop lagom hårt med hjälp
av snöret.

11 Cykelslangen limmas ihop med kon-
taktlim efter noggrann rengöring med
sprit. Se till att få slangen tajt runt filtret.

12 När avfuktaren inte används så bör
man plugga eller klämma slangarna.

Då håller Kiselsanden mycket längre. Vänd på
burken då och då för att blanda runt sanden.

LYCKA TILL! Hör gärna av er till mig vid frågor
eller tips på förbättringar!

ANDERS
ANDERS.STENHAMMAR84@GMAIL.COM



Med en T 51 Mustang i packhuset

BOSSE P OCH JAG hade byggt en Slepcev Storch 2011. Vi hade otroligt roligt under denna tid. Hösten 2010 samt vinter-vår 2011 var lång mörk och kall och ville aldrig ta slut. Bosse tyckte som jag att något borde göras och varför inte då bygga ett nytt fpl?

Sagt och gjort vad ska vi bygga? För att få jämvikt i hangaren fick det ju bli ett från de allierades sida. Alltså alla pojkars dröm åtminstone de som växte upp strax efter kriget, det hetaste och ful snyggaste av jaktplanen vilket i mitt tycke var P 51 Mustang D.

VAD FANNS PÅ marknaden? Kenneth Hoflin hade ju byggt sin SAL Mustang under många år, ett mycket vackert bygge med många timmar bakom.

Trä bygge var väl inte något som hägrade för oss så vi tittade på annat. Drömmen var ju en Thunder Mustang med prestanda snarlik originalet, priset var därefter så den föll bort omgående.

Stewarts P 51 hade mer eller mindre slutat att tillverkas så den var inte hellre aktuell. Några UL varianter fanns men en Mustang med en 60 hk tvåtaktsmotor och kändes ju inte riktigt rätt.

Vad fanns kvar, jo Titan Aircrafts T 51 som var en ¾ skala på originalet. Vi tittade på tillverkarens faktablad och det verkade ju lovande, bra prestanda och kortfältsegenskaper. Jämfört med min rv 8 kom den dock till korta i de flesta avseende. Det var ju inte prestanda det hand-

lade om i detta fallet utan ett intressant bygge och lite mer avancerat än Storken. V

VI AVSÄG NU att kolla upp ordentligt vad som gällde. Först av allt en kort presentation av T 51 Mustang där huvudkomponenterna är mittsektion vingpetsar samt ramen i två delar som är av halvtums longeroner vilka bär H-profiler som limmas på som fäste för kroppsplåten. Fpl är uppbyggt likt originalet dock med en vattenkyld V 6 Honda Pilot motor med en PSRU (propeller speed reduction unit). Vattenkylaren sitter som på originalet i »Hunnaboet« under buken, propellern är en 84 tums fyrbladig C/S i kolfiber.

Huvudställ och sporrhjul är indragbart hydrauliskt med en separat oljepump. Tvåsitsig med dubbelkommando, standard tankar i plast med plats för ca 100 liter blyfri 95 oktan, dessutom två 3 gallons tankar i vingpetsarna.

Naturligtvis finns en hel räckra options för den som önskar det lilla extra. Mussen hade utvecklats från en byggsats med en Rotax 912 motor för att sedan få en Suzuki motor på 180 HK. Konstruktionen anpassades för de nya tyngre motorerna.

Den som vi blev intresserade av hade fått en Honda motor på 245 HK. Detta skulle ge en max fart runt 180 knop och ett stig på 3 000 fot/min, fullt acceptabelt.

Hur många hade byggts, hur var olycksfrekvensen och ni vet alla andra specifika frågor man bör ställa sig innan man är övertygad om att detta är ett säkert fpl. Det blev många tele-

fonsamtal jorden runt för att få klarhet i vad som gällde. Dock återstod det viktigaste att se fpl i verkligheten. Många fpl som har skalats ner till 75 % ser lite märkliga ut jämfört med originalet så därför ville vi se »the real stuff«.

VI HADE TUR att hitta återförsäljaren för Europa i Wales. Bokade snabbt en resa för två med Ryan Air från Sturup till Stanstead, med bil i 5 dagar blev det facila priset 2 800kr. Vi gav oss iväg i slutet på november 2011. Efter en färd med högt tempo och överfyllda motorvägar anlände vi till Herefordshire och Moccas Court där Ben Chester Master residerade i en slottsliknande miljö. Ben hade tidigare haft celebriteter från hela världen boende hos sig och stora fester hade gått av stapeln där och nu var det di svenske som kom

Jag blev inkvarterad i princessviten och Bosse fick presidentsviten. Som president Clinton övernattat i.

Bens hangar låg lite udda till, nämligen på andra sidan av floden Wye, bara 150 m från huset men för att ta sig dit fick man köra nästan 2 mil. Efter att ha installerat oss ville vi ju se vad vi kommit för. Dock var det middags tid så på vägen gjorde vi ett mat stopp på »The Red Lion«. En trevlig pup som tillhört Bens förfäder.

Vägen till hangaren gick genom en fårhage och några dagar tidigare hade floden svämmat över så det var minst sagt blött. Det bar i alla fall neråt mot floden och hangaren så risken att köra fast var liten med 4 drivande hjul.



FOTO: HIOPHOTO/P-M HEDBERG



Med Peter Holloway.

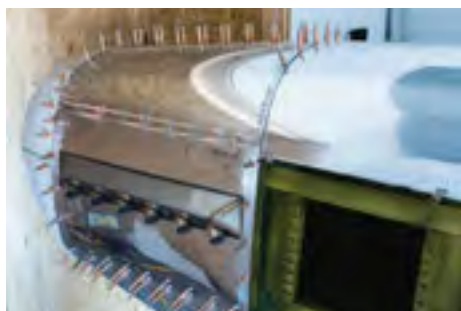


FOTO: HIOPHOTO/P-M HEDBERG



Vägen tillbaka var inte rolig och vi blev ordentligt skitiga av att föra bil. Ben öppnade hangaren och där stod hon i all sin prakt. Kanske något bucklig men i det stora hela inte så tokig. Ben hade haft brått att sätta ihop bygget så det blev lite därefter.

Fpl stämde väl i proportionerna och vi gick igenom de detaljer vi undrat över. Strax kom Bens kontrollant flygande med sin Eurostar. De frågade om jag ville se Mussen i sitt rätta element, jovisst ville jag det. Ben startade och gav sig iväg med T 51 an och vi följde efter. fick några bra flygbilder och var helt nöjd. Bens Musse gick fortfarande under flygutprovning så han fick ej ta passagerare.

Hemma hade jag försökt få kontakt med LAA för ytterligare info om Mussen vilket verkade mer eller mindre hopplöst. Man arbetar tydligen efter helt andra premisser än vårt EAA som vi verkligen ska uppskatta för den snabbhet man vanligen besvarar våra frågor och ärende med. Kvällen tillbringades med ytterligare frågor om vad som borde beaktas vid ett eventuellt köp.

NÄSTA DAG FLÖG Peter Holloway in med sin nya R 44 Peter är ju känd för många saker men kanske mest i Sverige för sin Miles Magister som han varit här med ett flertal gånger. Själv träffade jag Peter på Eslövs fly in där han gav beröm för min Stork. Peter har ju själv fått restaurerat en original Stork och vet vad det handlar om. Peter var även vänlig nog att bjuda på en helikopter tur ibland Wales bergsryggar och på några landade vi och sträckte på benen.

Nästa dag ställde vi färdan mot Duxford där vi övernattade vi blev där serverade den minsta whisky som vi sett 2 cl fuktade knappast boten. Morgonen därpå bar det av till Duxford. Ben hade kopierat en Mustang som fanns på Duxford nämligen »Millie M«, färgschemat var detsamma och vi hittade originalplanet bakom ett skynke.

Hade tur att få kontakt med en vänlig man

”*Materialet är inte tillklippt utan detta får byggaren klara ut själv. Detta är samtidigt en utmaning att försöka lösa de problem som uppkommer under resans gång vilket hör till i experimentkategorin.*”

som blev vår ciceron under ett par timmar. Vi fick en alldeles speciell visning bakom alla fpl som ej visades publikt av denne kunnige och påläste guide. Det flögs även om vädret inte var det bästa med några Spitfires så efter en hel dag på plats var vi helt nöjda.

Morgonen därpå styrdes färden åter mot Stanstead Hemfärden gick bra och vi möttes av snöstorm på Sturup men vad gör väl det när man har sett så mycket flyg.

NÄSTA FAS TOG vid, var vi nu övertygade att detta var rätt beslut att välja T 51? Jo, det var det nog. Gjorde upp affären direkt med Titan Aircraft. De hade ju funnits på marknaden rätt länge och förutsättningarna att de skulle fortsätta bedömdes som goda. Det känns ju lite osäkert att skicka en större summa pengar utan några garantier. Byggsatsen levererades, emellertid med ca 8 veckors försening vilket i och för sig hade mindre betydelse då byggnationen skulle påbörjas först senare under hösten.

Var skulle vi bygga? Jordgubbsskylen där vi byggde Storken var för liten så en nya lokal behövdes. Packhuset sidan om kylan rensades från ett 40-årigt samlande av »bra att ha saker«. Väggar och tak isolerades och vi fick en varm o ljus bygglokal.

UNDER VÅREN ANLÄNDE byggsatsen komplett med motor, propeller men utan färg och instrument i en stor container från USA. Det var naturligtvis spännande och vi var tvungna att tjuvtitta lite i de många lådorna. Konstaterade att vi fått de senaste uppgraderingarna som 3 tums hjulställ utan extra kostnad. Lådorna fick nu ta plats i kylan som fick tjäna som lagerplats

så nu var allt klart för höstens övningar. Vi väntade nu bara på byggtillstånd.

I SEPTEMBER 2013 började vi så smått med att klä H profiler på longeronerna Dessa skulle vara fäste för alminiumplåten som popnitas på, då hela planet är alminiumtäckt. Bulkhead nitades fast och montering av sporrhjul tog vid, mer och fler saker kom på plats.

De första månaderna gick det långsamt då mycket av tiden gick åt att försöka förstå hur konstruktören hade tänkt sig lösningen av vissa problem, detta sinkade oss onödigt mycket då ritningsunderlaget kunde varit betydligt bättre.

Titan Mustang är ett mer avancerat bygge än t.ex. Vans olika RV-modeller och kräver mer av byggaren. Materialet är inte tillklippt utan detta får byggaren klara ut själv. Detta är samtidigt en utmaning att försöka lösa de problem som uppkommer under resans gång vilket hör till i experimentkategorin.

Till dags dato i början av maj har vi hunnit med det mesta av arbetet på kroppen. Till hösten kör vi igång igen utan störande inslag som att hustrun i kompensation vill ha uterum vilket också är påbörjat och som vanligt när man river i gammalt för det mycket med sig. Bara som parantes blev det att riva av taket på boningshuset för att få något att fästa i för uterummet då det fattades ett brädat undertak.

Man bör ju ta i beaktande vid flygplansköp att det blir nästan dubbelt så dyrt då kompensationen skall motsvara utlägget för flygplanet för att husfriden skall bestå. Fortsättning följer...

TEXT OCH FOTO: NILS HÅKANSSON



Att bygga en Searey LSX amfibie

I norra Sverige är det glest mellan flygplatserna men tätare mellan sjöar och vattendrag. Så Seth Hedström insåg att han skulle ha nytta av en maskin som även kan landa på vatten. Valet föll på en Searey LSX Amfibie.

AV: SETH HEDSTRÖM

2007 BESÖKTE JAG och min fru Sun'n'fun och tittade då på ett flertal av de utställare som hade lätta plan, färdiga och i kitt, att erbjuda. Intresset var då vagt för ett nytt projekt men det såddes nog ett frö för jag började kolla marknaden för flottörer och då särskilt de som hade amfibiefunktion eftersom jag hade anlagt ett eget fält hemma vid gården, fältet är i dag 450 x 11 meter och blir längre för vart år.

Till närmaste sjö var det 4 hm. och här i Norrbotten är det ont om flygfält, långt mellan dom är det också, däremot så har vi flera stora älvar och många sjöar så ett plan som kunde landa både på land och vatten vore inte helt fel.

Jag fastnade inte för någon sådan lösning eftersom en del lösningar verkade primitiva medan andra som verkade pålitliga var tunga.

FÖRSTA GÅNGEN som jag uppmärksammade

Searey var i EAA-Nytt, Staffan Ekström hade tagit foto och skrev lite om maskinen i ett reportage från en flygträff i Finland.

Markko Salminen som byggt maskinen dök sedan upp vid flera av EAA:s träffar i Stockholm! Vad var nu detta? Gick maskinen faktiskt att flyga med utan större begränsningar?

Då EAA-träffen anordnades i Norrköping så visste jag att Markko skulle försöka komma så jag lånade Piteå klubbens PA 28, bjöd med en kompis och for ner. Jag fick då möjlighet att titta närmare på maskinen samt intervjua Markko som berättade utan att skönmåla om maskinens egenskaper, det lät så intressant så jag beslöt att kolla vidare.

MIN FRUS SVÄRSON ville få mig med på en gruppresa med MC i USA från San Francisco till Los Angeles, var det möjligt att dröja sig kvar

och göra ett besök hos tillverkaren Progressiv Aerodyne i Florida! Ja, det gick att ordna.

Det var en lördag så fabriken var stängd men konstruktören Kerry Rishter tog sig tid att guida mig runt i fabriken, sedan var det dags för provtur.

EFTER ATT STARTAT upp så taxade vi ner för en ramp ner i vattnet på en liten sjö drog upp hjulen, drog på gas och fort var vi i luften, vi flög över till en annan närbelägen sjö full med alligatorer och pelikaner, en exotisk upplevelse för mig som bor högt upp i norr. Kerry förevisade maskinens goda egenskaper på vatten och i luften, sedan var det min tur att flyga!

Jag har flugit ett flertal olika maskiner på hjul, skidor och pontoner men jag blev väldigt positivt överraskad av maskinens goda egenskaper samt den goda sikten, det är en ganska



så långsam farkost vi marschade i ca 90 mph. Vi besökte en restaurang för fikapaus, landade på sjön, ner med hjulen och taxade upp för rampen till parkeringen där var då redan 7 andra amfibier parkerade också det en annan upplevelse,

Väl hemma så mognade mina tankar inför att starta ett nytt bygg projekt, hade jag egentligen tid för detta? Jag skulle snart bli pensionär men jag äger ett större skogshemman som upp-tar större delen av min tid, Det här med att bygga plan var ju inte något nytt för mig för jag hade ju redan byggt gyrocopter Hollman Sportster SE-HXK från ritningar och med en massa modifieringar för att få den att fungera som tänkt var, så jag borde ju veta vad jag gav mig in på.

I vänthallen på Arlanda utrikes togs beslutet. Jag tog fram telefonen. »Vart skall du ringa?» undrade min fru. »Jag skall beställa ett flygplan!»

DET BLEV KITT nr 346 C. till dags datum har PA passerat 600 kitt och fått sin maskin godkänd som LSA så nu kan den köpas färdig från fabriken.

Maskinen har genomgått en hel del förändringar under åren, dessvärre så har den samtidigt blivit tyngre, den vanligaste motorn är en Rotax 912 men även 914 används, på senare tid har en del byggare använt Viking motorn som är baserad på en Honda-motor.

Searey är ett högvingat plan med skjutande propeller och försett med sporrhjul som fälls in under kroppen vid vattenlandning, huvudhjulen fälls upp under vingstöttorna med hjälp av elektriska motorer

Maskinen är uppbyggd kring ett ramverk av eloxerade aluminium rör plåt och vinklar som är bultade och nitade samman, fästs med bult till skrovet som är gjort av glasfiber armerad Polyester, nos och bakre överdel är också gjorda av glasfiber som nitas till skrovet. Vingar och roder är täckta med duk.

Från början hade man en modell som man nu benämner som (klassik) sedan tog man fram LSX modellen med flera förbättringar bland annat förbättrad vinge, rodertätningar mm. Men också stort fokus på flärd med snygg inredning.

Jag bestämde mig tidigt för att hålla det enkelt med enbart analoga standard instrumentering, det är ju ändå en sjömaskin ock det skall finnas plats för paddlar och förtöjnings rep, man kan nog säga att jag bygger en LSX med klassisk interiör, vilket har vållat mig en del anpassningsproblem

”I vänthallen på Arlanda utrikes togs beslutet. Jag tog fram telefonen. 'Vart skall du ringa?' undrade min fru. 'Jag skall beställa ett flygplan!'»

JAG ÄR NU inne på min tredje byggvinter och maskinen står på sina egna hjul och motorn sitter på plats, just nu färdigställs stolarna (egen konstruktion) eftersom de som jag beställde inte dög och de som nu finns att köpa är för fin för min smak.

När kittet anlände så följde det med en pärm med bygganvisningar, detta visade sig vara helt otillräckligt. I efterhand har PA producerat flera som jag fått via nätet dock saknas rätt mycket information, dessbättre så fungerar ett forum-nätverk mellan byggarna väldigt bra ock är till stor hjälp, dessutom är det några byggare som har lagt ut egna hemsidor PA. deltar inte i forumet och grundinställningen värkar vara att

kunden har fel, så var det till exempel med några saknade delar. Men det löste sig så småningom,

Att de tidigare byggarna har kunnat färdigställa sina plan med de första beskrivningarna anser jag vara en bedrift

I SVERIGE ÄR vi nu två byggare Tord Wedin i Sundsvall och jag, i Norge är det ca 5 maskiner varav två flyger, i Finland har nu Markko flugit i många år

Många ställer frågan när planet skall bli färdigt? Just nu ser jag inget slut, men försöker att göra något varje dag under vintersäsongen, så en vacker dag står den nog där!

cub & cubs

Välkomna till Höganäs Flygplats
och Skandinavians största mix-meeting med
fullskalig cub och modellcubar **14-17 Maj 2015.**
Följ oss på Facebook Cub & Cubs.

PIPER CUB



Tealen på en fjällsjö juli 2014

Sjöflygets Mecka finns

NÄR DEN LÅNGA vintern är över, solen strålar från en klarblå himmel, det porlar i bäckar och jokkar, då söker sig mina tankar osökt till sommarens flygäventyr.

Det är dags att göra den årliga tillsynen av sjökärran, en Thurston (EAA) Teal, en udda fågel som det inte finns så många av. Det tillverkades endast 42 exemplar av dessa amfibiantéal bortom i staterna början av 70-talet och två av dessa flyger nu i Sverige, troligen de enda exemplaren som flyger i Europa.

Sjöflyget har »alltid« legat mitt hjärta nära, det ger en enorm frihet och stora naturupplevelser. I mitten av 90-talet skolade jag sjö på en Super Cub och var genast fast.

Därefter blev det i en Maule M6, men snart var jag ägare till en Cessna 206, ett CPL-cert införskaffades och drömmen om att flyga kommersiellt i Vilhelminafjällen skulle förverkligas. Det visade sig efter några år att det kommersiella sjöflyget historia var på väg mot sitt slut, helikoptrarna tog helt över. 206:an såldes och en Cessna 172 XP införskaffades, en mycket kompetent kärre med sin 6:a och constant-speedpropeller men gröpte också stora hål i plånboken.

2007 var jag klar med mitt stora projekt, att bygga min drömmaskin, en Vans RV7. Cessnan fick en ny adress i Täby sjöflyggklubb, jag blev RV-flygare och sjöflyget lades på is men tankarna och lusten till sjöflyget släppte mig aldrig.

ÅR 2010 FICK jag åter möjlighet till sjöflygets välsignelser då Staffan Ekström lät mig överta hans nu experimentklassade Thurston Teal, numera benämnd EAA Teal.

Det har blivit ett antal turer i fjällen och besök på de många fjällsjöarna under åren, även denna sommar, dock en sommar som inga andra. Solen lyser från en klarblå himmel nästan dygnet runt, + 27–28 grader och »nästan« lika varmt i vattnet, spegelblanka vattenytor även på de högst belägna fjällsjöarna.

BIERANSAREN ÄR EN av min frus och mina favoritssjöar, den ligger med sin västra del i Norge och med sin östra del i Sverige på en höjd av nära 3 000 ft varför ett besök med övernattning



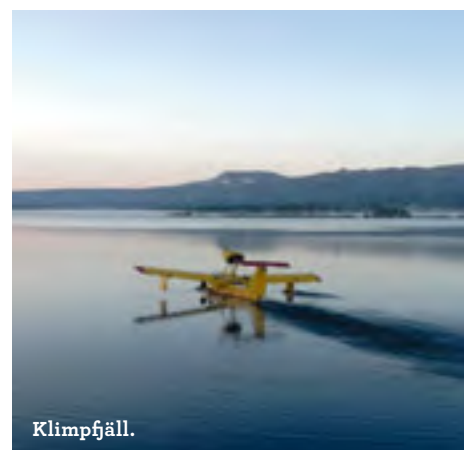
Att propellerstarta är
inget att rekommendera
på en Teal, eller?



Middagsöringen är bärgad.



Jerry Wiklund tittar
förbi i sin Lill Cub,
Bieransaren juli 2014.



Klimpfjäll.

i södra Lappland

„Sjöflyget har »alltid« legat
mitt hjärta nära, det ger en
enorm frihet och stora naturupplevelser.

och en tur till fots på någon närbelägen fjäll-
topp är en självklarhet.

Med nära maxlast, vindstilla, +27 grader i
luften ville inte Tealen komma upp på steget
när vi skulle lämna Bieransaren, vilket är ett
måste för att komma loss från vattnet. Vad
göra, lämna kvar frun eller bagaget?

Det fick bli ryggsäckarna varför en returresa

för att hämta grejorna på 2 x 15 minuter fick gö-
ras från flygstationen i Klimpfjäll. En sådan här
gång saknar man en ställbar propeller och en
turbo, men hur ofta är det +27-30 grader och
samtidigt vindstilla på våra fjällsjöar?

ATT FLYGA i fjällen ställer lite andra krav på pla-
nering och utrustning, och inte minst på säker-

heten. Numera är sjöflyget en ganska sällsynt
företeelse på våra sjöar, i sommar var det en-
dast Jerry och Per-Ragnar Wiklunds nyinköpta
lillcub, stationerad i Klimpfjäll som vi stötte på.
När man landar på någon sjö kommer gärna
folk fram ur buskar och snår för att titta och
utbyta några ord. Det är nästan som på kapten
Ahrenbergs tid då han flög riket runt, lite av en
exotisk händelse när en flygmaskin landar
utanför stugan.

MIN FÖRHOPPNING ÄR att det blir flera som upp-
täcker sjöflygets tjusningar och att vi blir
många flera sjöflygare.

Flygarhälsningar

BENGT BERGSTEN



Årets RSA-träff i franska Vichy

Även i år flög Hans-Olav Larsson och Staffan Ekström till flygträffen i Vichy. Här är deras berättelse.

Ä

VEN I ÅR flög Hans-Olav Larsson och undertecknad till franska flygträffen i Vichy 18–19–20 juli med vår Dynamic WT-9. Onsdag fm start från Skå Edeby landning i trevliga Landskrona. Efter tankning och fika flög vi vidare direkt till Düsseldorf där Sven-Örjan mötte upp (yngre brodern till Hans-Olav).

Torsdag besök i staden, fredag flög vi till Vichy i klarblå himmel 35 grader varmt, inga problem men det var varmt. Efter landning alltid tankning direkt (för då är det ingen kö). Flygplanet parkerade vi vid samlingen av de engelska flygplanen och tälten monterades upp bredvid flygplanet.



Relativt många anlände på fredag em. Vi träffade på två norska hembyggen en RV-4a och en Long Ez. Trevligt, det blev endast vi tre flygplan från hela Norden. På kvällen vandrade vi utlänningar bort till den relativt närbelägna

utmärkta Kinakrogen som vanligt. Vichy är en berömd kurort med sitt naturligt kolsyrad vatten, därav namnet Vichyvatten. Staden ligger fint vid floden Allier i en dalgång och är sevärd.

VICHY LIGGER 200 km rakt väster om Geneve. Staden har också en mörk historia från Hitlers ockupation av Frankrike (Vichyregeringen) men det vill ingen fransman prata om.

LÖRDAG MORGON ÖPPNADE alla utställarna sina tält och utställningsområdet fylldes med flygintresserade. Ett stort serveringstält vid ankomsthallen stod för mathållningen under flygträffen. Lördag morgon började dåligt med en



Gaz'aile2

Gaz'aile2 kan både byggas som UL eller LSA. Kroppen är helt träklädd med okoume plywood (täthet 0,5 kg/dm³) och har 6 st huvudlongeronger. Uppbyggnaden är ganska lik Jodelens men den är mycket snyggare och slankare. Vi i Sverige har ju en tradition att bygga i trä jag tänker då på alla Jodeler och Colibrier. Vad var det som lockade alla besökarna i Vichy som svärmade runt de tre byggerna i olika

färdigställanden? Naturligtvis priset, färdigt flygplan basic instrument omkring 10 000€. Dieselmotorn ny från PSA (bilmotorfabriken) för 1 300€ jämfört med ny Rotax runt 15 000€. Förbrukningen 7 l/h diesel vid 200 km/h är oslagbar, det är vad alla önskar sig. Ritningsfilen kostar 300€. Konstruktören anger 3 000 byggtimmar och 3 års byggtid – jag tror på 6 år. Om jag själv hade varit yngre hade jag valt denna typ för det är trevligt att bygga i trä. Gå in på

hemsidan och printa ut beskrivningen på engelska (7 sidor) i färg. <http://gazaile2.free.fr>. Lite dyrt blir bygget först när motor, propeller och utrustningen ska anskaffas mot slutet av byggperioden. Det färdiga flygplanet hade endast radio ingen dyr EFIS med autopilot s-transponder, endast fart – höjdmätare kompass.

Lycka till med bygget önskar Staffan Ekström.

sen frukost (brödleveransen dröjde bedrövligen länge). Vi som tältade var ju hungriga och vi var en salig blandning av nationaliteter men vi hade det trevligt medan vi väntade.

Värmen var lika hög 35 grader så då är det viktigt att dricka mycket vatten. Tidigare år var det tre stånd som serverade kylda drycker som läsk, öl och vatten men i år var det endast ett stånd. Något färre utställare var det och campingen utanför ankomsthallen var inte lika fylld med husvagnar och husbilar.

ÅRETS STORA NYHET som alla svärmade runt om var Gaz'aile2. Mer info på <http://gazaile2.free.fr/>. Flygplanet är baserat vid Brest så långt

västerut du kan komma i Frankrike där engelska kanalen börjar.

En kallfront med åska var i antågande till natten varför många flög hem på kvällen speciellt de från Schweiz och Tyskland. Söndag fm fint soligt väder efter åskregnet men en front var på väg från engelska kanalen och en front var på väg från Italien men vi kunde flyga tillbaka till Düsseldorf i fint väder med 35 knops medvind. Resultatet blev en timme kortare flygtid än när vi flög till Vichy.

Sista delen av flygningen fick vi runda några CB men sikten och molnhöjden var bra. Måndagen blev en vilodag det dåliga vädret från engelska kanalen hade anlänt. Tisdagen perfekt

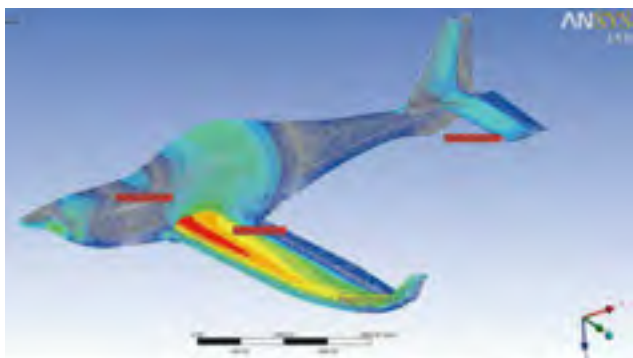
väder så vi flög hem via Landskrona där vi träffade trevliga EAA:are.

En fundering som jag har efter resan är varför hade vi en kraftig motvind under 5 av de 6 flygningarna det var aldrig vindstilla. Jag har en känsla att det blåser mera numera.

ÖNSKAR ATT FLERA flyger till de utländska flygträffarna det är ju så enkelt numera i GPS:en tidevarv och elektroniska kartor. Det är bra att vara två piloter när nya frekvenser ska ställas in eller att ha en autopilot monterad.

STAFFAN EKSTRÖM

FOTO: HANS-OLAV LARSSON



OSQAVIA-ECO1

Lägesuppdatering för Eco1-projektet

VI HAR NU flugit över 300 timmar i nästan alla slags väder med Osqavian. Flygplanet har fått enormt bra respons från alla som provat henne. Man kan resa i upp till 140 kts (260 km/h) med den lilla 80 hästars Rotax motorn och även enklare av fungerar fint.

FÖR TVÅ ÅR sedan påbörjade vi en något större uppföljare, ECO1.

Vi har nu tagit fram över 150 verktyg och jiggar för att kunna serieproducera flygplanet. Vår första serieprototyp håller på att slutmonteras och vi hoppas kunna provflyga den i slutet på året.

ECO1 är optimerad och dimensionerad i datorn med ANSYS (Fluent/Mechanical).

Flygplanet är tillverkat helt i kolfiber, prepreg, vilket gör det unikt lätt. Prepreg materialet härdas under tryck i 120 grader så delarna

kan lackas i valfria färger eller klarlack. En eventuell reparation kan man enkelt göra i framtiden med handlaminering. Planet är godkänt för aerobatic och kan uppfylla ultralätt kraven.

En vidareutveckling av ECO1 skulle kunna vara:

- ECO1 electric (eldriven)
- ECO1 retract (infällbart ställ)
- ECO1+2 (barnsäte)
- ECO1 smart (smart diesel)
- ECO1 turbin (turbin version)
- ECO5 (5-sitsig)

Vi söker hemmabyggare som vill vara med och utveckla världens bästa sportflygplan.

NIKLAS

0737-313149

<http://eco1aircraft.com/>

<https://www.facebook.com/ECO1Aircraft>

Specifikation:	Aerobatic
Engine:	Rotax 912 edgeperformance 135 hp (inverted oil/fuel system)
Never Exceed speed:	200 kts (370 km/h)
Cruise SL:	156 kts (288 km/h, green arc)
Cruise FL100:	180 kts (333 km/h)
Stall speed:	35 kts (65km/h)
Takeoff distance:	100 m (15m obstacle)
Landing distance:	300 m (15m obstacle)
Climb Rate:	2500 ft/min (12.7 m/s)
Cabin width:	1.21 m (47.5")
Max TOW:	500 kg
Empty Weight:	297.5 kg (incl. BRs)
Wingspan / Area:	8.3 m / 9.4 m ²
Ultimate loadfactor:	+12 / -7.5



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

5178 Alexander Stenvall, Skelleftehamn
5179 Björn Anders Horne, Kokksund/Norge
5180 Kimmo Pulkkinen, Kirkkonummi/Finland
5181 Joakim Ekdahl, Björklunda
5182 Leif Pedersen, Klippan
5183 Lennart Malmgren, Ytterhogdal
5184 Magnus Widmark, Piteå
5185 Joakim Andersson, Sigtuna
5186 Thomas Lilja, Linköping
5187 Roland Ratamaa, Halmstad
5188 Peter Ternström, Stockholm
5189 André Borg, Västerhaninge
5190 Patric DuGuet, Bandhagen
5191 Bertil Andersson, Östersund
5192 Thomas Briesch, Spånga
5193 Marie Johansson, Tumba
5194 Jonathan Hasselquist, Lomma
5195 Björn-Olof Bengtsson, Eskilstuna
5196 Rikard Rudström, Katrineholm
5197 Fredrik Barrögård, Eskilstuna

Nya byggen

Thorkil Arnskov, Helsingborg
ECO 1 / 1402-1531 / 2019-06-30

Nytt bygge efter haveri

Gennart Claesson, Rockneby / SE-LLR, Bulldog / BH 100/198-1286 / 2019-06-30

1:a flygtillstånd

SE-AMO / DH 60 Moth (Repl)
-834 2015-04-30
Björn Blomstrand, Västervik

Nya flygutprovningar

SE-PTY / Pitts S-2A / 2049-1194 / 2015-03-31
Stefan Sandberg, m fl, Bro

SE-XJS / Aerospool Dynamic WT-9 / DY-K11-157-1341 / 2015-04-30 / Hans Collste, Stockholm

SE-XSC / Monnett Monerai / 303-142
2015-05-31 / Ragnar Fries, Ävesta

SE-EFR / MFI-9B / 29-1434 / 2015-08-31
Fredrik Pehrson, Löddeköpings

Säljes: Brugger MB 2 Colibri

TT 465 tim, flygplan och motor. Yard VW 1835cc. Flygtillstånd till Juni 2014. Ny 100-tim tillsyn ingår. Enkelt underhåll. Marschfart ca 80 knop. Bränsleförbrukning 12 L/h. Ett flygplan som är billigt att äga och flyga. Pris 79.000:-

För ytterligare upplysningar, ring eller maila.
070-5119415, Mats Widén widén@telia.com



Ikarus Flying Center



Den bästa klubbkärran enligt expertis!



Ikarus C42

Europas ledande skolmaskin

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

ELLTECH
Svensk och Norsk agent

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

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

SKRUVS KEMITEKNIK AB

Proffs på färgborttagning!

Köp RAPID+ Färgborttagare
-direkt från tillverkaren
-inga mellanhänder

0470-77 45 40

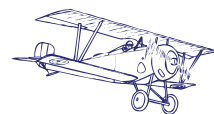
www.skruvskemiteknik.se

Industribyn, 360 43 ÅRYD



AVSÄNDARE:

EAA Sverige
Hägerstalund
164 74 Kista



KORT FINAL



Dagen till ära hade Pär's hustru Anna Möllerstedt bakat tårter som slår alla konditorier på fingrarna vad gäller stil, finess och smak.

Dubbel Roll Out i Eslöv

TISDAGEN DEN 15 JULI hade Fredrik Persson och Pär Möllerstedt bjudit in till officiell utrullning av två nyrenoverade/reparerade MFI-9B.

Fredriks SE-EFR, sn 29, har stått på marken i många år och har i samband med renoveringen blivit överförd till x-klass.

Det som är riktigt roligt är att vi fått en »Biafra Baby« i landet då ingen av de maskiner som c-g von Rosen mfl nyttjade i Biafrakonflikten under 1969–70 kom tillbaka till Sverige.

Fredrik har lagt ner ett stort jobb med att

få till de rätta detaljerna vilket även innebär att camo-målningen är gjord med pensel, precis som Martin Lang, Gunnar Haglund, c-g von Rosen mfl gjorde i Gabon (läs gärna boken: Gerillapilot i Biafra av Gunnar Haglund för mer detaljer och bilder).

PÄRS MASKIN, SE-ENG, sn 54, drabbades av ett missöde i samband med en landning på Hultsfred för några år sedan och Pär har slitit hårt för att återställa maskinen till luftvärdigt skick vilket även omfattade nollning av motorn. Denna maskin istandsattes av Christer Stenman 1991 och den är fortfarande fantastiskt fin i lacken efter 23 år. Två personer som varit ovärderliga i sina insatser för att få maski-



nerna färdiga är Lars Hersgren och Per Hazelius som båda har jobbat på MFI.

DAGEN TILL ÄRA hade Pär's hustru Anna Möllerstedt bakat tårter som slår alla konditorier på fingrarna vad gäller stil, finess och smak. Till tårterna serverades lite bubbel samt kaffe och te och alla inbjudna njöt av utsikten och det trevliga umgänget bland skånska flygare.

MARTIN FORSBERG