



EAA 50 ÅR

Ett möte på Bromma den 18 december 1964 blev starten för EAA i Sverige.



CERTIFIKAT

En jämförelse mellan 1938 års certifikatbestämmelser och dagens.



RV14-BYGGE

Första delen i en serie kortare artiklar där vi följer bygget av en Van's RV14.

EAA-NYTT

#5
2014

MEDLEMSTIDNING FÖR EAA SVERIGE • #5/2014 • ÅRGÅNG 47



FÖRENINGEN: Kallelse till årsmöte 2015

ORDFÖRANDEN: »Det är gått gry bland medlemmarna!«

TEKNISKA CHEFEN: Nya bullermätningstationer över landet.

REGELVERK: EASA – Förenkling under galgen





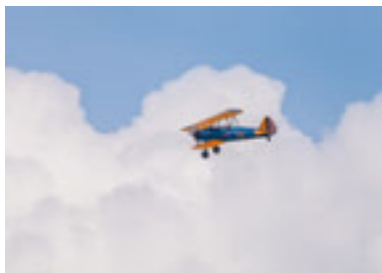
Flygkalendern 2015

- 15–18 APRIL** Aero Friedrichshafen
14–17 MAJ Cub & Cubs, Cub flyin för alla skalor, Höganäs. Facebook *Cub & Cubs*
13 JUNI Trosa Flygklubb har öppet hus
4 JULI Flygvapnets huvudflygdag, Skaraborgs Flygflottilj F7, Såtenäs
11 JULI Fly'n Ride, Ljungbyhed
17 JULI Wheels & Wings, Falkenberg
20–26 JULI EAA Airventure, Oshkosh, USA
22–29 JULI Classic Aircraft Meeting, Hedlanda
1–2 AUGUSTI Visingsö Flyin
8 AUGUSTI Fly'n Ride, Ljungbyhed
8–9 AUGUSTI Flygfest, Dala-Järna
12 SEPTEMBER Fly'n Ride, Ljungbyhed

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

2015

Senaste datum för material till nummer under 2015:
 1/2015: 2 februari
 2/2015: 20 april
 3–4/2015: 31 augusti
 5/2015: 16 november



Omslag:

Boeing Stearman
 PT-13D Kaydet.
 FOTO: LENNART ÖBORN

INNEHÅLL



12

Starten för 50 år sedan

Ett möte på Bromma den 18 december 1964, alltså nästan på dagen för 50 år sedan, blev starten på EAA:s avdelning 222. Kjell Franzén beskriver EAA:s första tid i Sverige.

6

Certifikat då och nu

Minimiflygtid för certifikat var 12 timmar. Kjell Franzén jämför 1938 års certifikatbestämmelser med dagens.

10

Teknikkonferens

Ingmar Hedblom var på plats på EFLEVA:s »Technical and Business Conference« i Bracciano, norr om Rom.

Så här lämnar du material till EAA-nytt

ATT BIDRA med material till EAA-Nytt ska vara enkelt. Det är en tidning av och för medlemmar. Du behöver inte känna att du ska knäpa ihop några stilistiska mästerverk. Vi medlemmar är ändå intresserade av vad du har att berätta – om ditt bygge, din flygresa, din smarta lösning i hangaren, flyganekdoter eller vad det än må vara. Känn inte att du måste skriva uttömmande om ämnet, ett litet detaljtips kan vara nog så intressant. Att se hur du har löst ett problem kan öppna ögonen för någon annan. Så här gör du för att lämna bidrag till tidningen:

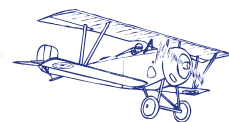
Text

SKRIV I VALFRITT ordbehandlingsprogram, eller direkt i ett e-postmeddelande om du så vill! Du behöver inte tänka på att »layouta« det på något vis, det sköter vi om sedan. Skriv gärna en rubrik och en ingress, och glöm inte att skriva ditt eget namn så vi vet vem som har

skrivit texten! Du får skriva hur långt eller kort du vill. E-posta sedan din text till eea-nytt@eea.se, eller hör av dig till redaktionen om du vill lämna texten på annat sätt.

Bilder

SKICKA BILDER separat, inte inmonterade i textfilen. Skicka dem i så hög upplösning du kan. Bildtexter och fotografnamn kan du skriva i textdokumentet. Av praktiska skäl är det ofta bäst att spara bilderna i jpg-format för att få ned filstorleken, men vi kan ta emot de flesta filformat. E-posta sedan dina bilder till samma adress som texten (eea-nytt@eea.se). Har du flera stora bilder kan du dela upp dem och skicka i flera mejl. Eller hör av dig till redaktionen om du vill lämna bilderna på annat sätt. Har du pappersbilder så kan du posta dem till oss så skannar vi dem.



EAA-NYTT

NR 5/2014 | ÅRGÅNG 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 eaanytt@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: eaakansli@eaa.seHEMSIDA: 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 USAHemsida: 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 inbetala medlemsavgiften till postgiro 813469-4.

Snart har det gått ett år!

NÄR DET LÄCKAR mot ju är det dags att börja summera året. Vi kan glädjas åt att det startats ett stort antal nya byggen under året, fler än på länge. Likaså har många förnyat luftvärdigheten på sitt experimentklassade luftfartyg. Vi kan därför konstatera att det är gått gry bland medlemmarna!

För föreningsverksamheten är det lite segt. Vi har dock börjat få fart på den tekniska verksamheten och under nästa år hoppas vi kunna arrangera fler kurser, ge mer teknisk information via hemsidan samt att påbörja en revision av bygghandboken.

DIREKTIVET OM förändrad arbetsfördelning mellan Transportstyrelsen och EAA (samt KSAK och

Segelflygförbundet) som vi skrivit om tidigare, har inte kommit nämnvärt längre under hösten. Vi väntar nu på besked från juristerna hos TS. Detta är ju det största orosmolnet för oss inför framtiden, men vi har hoppet att det skall lösas på ett ur vår synvinkel positivt sätt.

Med ovanstående korta rader vill jag belysa att det finns gott hopp om en positiv utveckling under nästa år. Tack alla som hjälp till under året inom EAA-sfären, samt stort tack till de som stödjer föreningen genom sitt medlemskap!

CURT SANDBERG,
ORDFÖRANDE

Inför julen inbjuder EAA till traditionellt Julfika på kansliet

torsdagen den 11/12 från kl 18.00, Barkarby f d flygfält

Välkommen att prata gamla och nya minnen och vad vi hoppas på i framtiden!

Vi bjuder på kaffe med dopp.

CURT SANDBERG

Flygutprovsnings- och årsbyggredovisning

MED TIDNINGEN följer blanketter för flygutprovsningsredovisning och årsbyggredovisning. Observera det är bara ni som håller på med flygutprovning respektive byggen som ska skicka in blanketten. Tänk på att även er kontrollant ska skriva under blanketten

Vi vill även påminna er om att även kontrollanten måste vara medlem i EAA. Håller du på med flygutprovning behöver du inte skicka in årsbyggredovisningsblanketten.

MED TIDNINGEN FÖLJER även inbetalningskort för 2015 års medlemsavgift. Vi är tack samma om du kan betala senast under januari månad. Om du använder inbetalningskortet, glöm inte att skriva ditt namn och ev medlemsnummer. Förra året fick vi en del inbetalningar som inte hade någon avsändare.



Till minne av Pär-Arne Hagman

EAA:S FÖRSTE »tjänsteman« har avlidit i en ålder av 91 år. Han efterlämnar hustru och dotter med familj.

Pär-Arne utbildade sig till flygtekniker vid Flygvapnet. Han kom att tjänstgöra hos Luftfartsverket under största delen av sitt arbetsliv, under den sista tiden som luftfartsinspektionens besiktningsman vid SAAB för flygplantypen 340.

Han var tidigt inblandad i besiktningar av amatörbyggen för luftfartsinspektionens räkning och kom därmed i kontakt med EAA. Han fattade tycke för vår verksamhet och erbjöd sig att hjälpa oss. Dagen efter sin pensionering 1989 började han hos EAA på vårt kontor i Vällingby. Har var med vid uppbyggnaden av vårt kansli på Barkarby där han jobbade fram till 1994 då han flyttade till Karlstad dit hans dotter flyttat.

FÖR MÅNGA SOM på 90-talet började med amatörbyggen var han den första kontakten med EAA. Vi hade då 50 till 70 nya byggtillstånd varje år! Han gjorde även de flesta slutbesiktningarna av färdiga flygplan i Stockholmsområdet. Har var den som drev framtagandet av Bygghandbokens allmänna del som ju gäller till stor del än i dag. Detta arbete fortsatte han även med sedan han flyttat till Karlstad. Han var även aktiv som besiktningsman tills för bara några år sedan.

EAA:S RESURSER PÅ den tiden var mycket begränsade och han jobbade i stort sett ideellt! Vi är mycket tacksamma för det arbete som Pär-Arne lade ner på vår förening i dess uppbyggnadsskede av den tekniska verksamheten.

CURT SANDBERG

Nya former för samarbete mellan Transportstyrelsen och allmänflyget

DEN 21 OKTOBER 2014 hölls en kickoff för det som kommer att kallas för Allmänflygsäkerhetsrådet. Kickoffen hölls på Transportstyrelsen i Norrköping och grunden lades för en ny samarbetsform som myndigheten önskar ha med allmänflygets intresseorganisationer.

ALLMÄNFLYGSÄKERHETSRADET har bildats med inspiration av H50P-projektet och Sjösäkerhetsrådet. H50P startades 1999 och avslutades 2008 och syftet var att verka för att nå statsmaktens dåvarande flygsäkerhetsmål för allmänflyget vilket var att halvera antalet haverier under en tioårsperiod. Arbetet var lyckosamt vilket ledde till att flygsäkerhetsmålet i princip nåddes. Formerna för H50P-projektet var goda eftersom det skedde i nära samarbete med företrädare för branschen, därför har det beslutats att ett Allmänflygsäkerhetsråd ska bildas. Sjösäkerhetsrådet verkar tillsammans med båtlevets olika intresseorganisationer för att uppnå det etappmål som är satt fram till 2020. Målet man arbetar mot inom Sjösäkerhetsrådet är att antalet omkomna fortlöpande minskar och att antalet allvarligt skadade halveras mellan 2007 till 2020.

NÄR DET GÄLLER allmänflyget pågår nu ett arbete inom Transportstyrelsen med att ta fram nya målpreciseringar under det transportpolitiska hänsynsmålet om bl.a. säkerhet som är anpassade till allmänflygets förutsättningar och behov. Syftet är att vi fortsatt ska kunna verka för målsättningen att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas all-

varligt men med rimliga konsekvenser för allmänflyget som inte begränsar medborgare att utöva ett fritidsintresse och ändå borgar för tillräcklig säkerhet.

ALLMÄNFLYGSÄKERHETSRADET har ett uppdrag att ta fram olika strategier vilka ska leda till att målen nås. Allmänflygsäkerhetsrådet ska också vara ett forum för samarbete och dialog mellan Transportstyrelsen och allmänflygets intresseorganisationer. Förutom att verka för att uppfylla målpreciseringarna och bidra till hänsynsmålet om säkerhet ska Allmänflygsäkerhetsrådet även arbeta med frågor som berör nationell och internationell regelutveckling. EASA har under det senaste året haft mycket fokus på allmänflyget inom EU och man har bl.a. startat ett arbete som kallas General Aviation Roadmap (GA Roadmap) vars syfte är att ta fram lättare, enklare och bättre regler för allmänflyget. Sverige sitter med i en arbetsgrupp som arbetar med dessa frågor och EASA har redan redovisat en del resultat från arbetet vilket går att läsa om på EASA:s hemsida.

Deltagarna i Allmänflygsäkerhetsrådet har en betydelsefull funktion och det är viktigt att tid avsätts för att bidra till konstruktivt samarbete kring uppdraget. Den viktigaste strategin för att öka säkerheten inom allmänflyget är att påverka attityden hos utövarna, och här ska projektet särskilt lägga fokus och prioritet.

MAGNUS AXELSSON
PROJEKTLEDARE, TRANSPORTSTYRELSEN

Packa väl!

NÄR DU SÄNDER in höjdmätare eller fartmätare till Kansliet för kontroll, tänk på hur du förpackar dem. Du får tillbaka instrumenten i samma förpackning!

Förpackningen skall tåla behandlingen under transporten t.o.r. och instrumenten skall klara sig oskadade. Se till att instrumenten inte kan klämmas eller stötas så att de skadas, använd inte för liten förpackning och använd rikligt med fyllnadsmaterial. Kansliet har inga kartonger, lådor eller annat, bara tejp för förslutning!





Kallelse till årsmöte 2015 i EAA Sverige

Tid: 2015-03-07 klockan 13.00

Plats: EAA kanslibyggnad,
f d Barkarby flygfält

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 2015 och fastställande av årsavgift för 2016
15. Föredragning av inkomna motioner och styrelsens propositioner
16. Förslag till stadgeändringar
17. Verksamhetsledarens redogörelse för den tekniska verksamheten
18. Övriga frågor (ej för beslut)
19. Mötet avslutas

Motioner skall vara inkomna senast 30 dagar före årsmötet för att tas upp på mötet.

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

Vi bjuder på fika/förfriskningar.

Efter årsmötena kommer vi att få lyssna på ett kåseri/föredrag
som f n ej är definitivt klart. Se nästa EAA-nytt.

Välkommen!

Certifikat förr och nu

Vilka krav ställdes det på privatflygaren förr? Kjell Franzén jämför 1938 års certifikatbestämmelser med dagens och frågar sig: Om man förr blev tillräckligt skicklig efter 12 flygtimmar, vad lär vi oss då i dag under de resterande flygtimmar som krävs vid certifikatutbildningen?

I DESSA TIDER DÅ vi har fått EU Part FCL med EU PPL och snart LAPL och vi diskuterar det amerikanska LSA-systemet, som också omfattar enklare certifikatregler, finns det kanske anledning att se bakåt också. Här hemma kommer antagligen UL-certifikatet att diskuteras och ifrågasättas efter att vi fått det enklare LAPL-certifikatet och får vi det amerikanska LSA-certifikatet på europeisk nivå måste vi börja titta på sammanslagningar och någon certifikattyp kommer att få stryka på foten.

EU-kommissionen och EASA har förstått att man har tagit i för mycket och har börjat dra öronen åt sig och diskuterar nu förenklingar i regelverk. Här hemma har TS börjar tänka i nya banor så kan det vara intressant att se på hur regelverket var innan det vände mot gradvis allt större krav på certifikatsidan. Tidsmässigt tänker jag på tiden omedelbart före andra världskriget där vi ju har en rätt stor mängd typer som fortfarande är aktuella i veteranflygledet som alla Mottar, cv 38, Klemm 35 och Bücker Bestmann. Riktigt potenta flygplans typer fanns det också på 30-talet som Me 108, Percival Gull och Miles Falcon. Vi ser ju fortfarande nybygge av typiska 30-talstyper som Piper J3C Cub och den (i Linköping) omvittnat svärlandade Bücker Jungmann.

Genomgående är det frågan om sporrhjulsflygplan under denna tid och inga eller få har hjulbromsar och klaff. Många typer var – med dagens mått mätt – svårflugna med stort behov av korrekt hantering av rodren. En hel del typer var spinnbenägna.

VILKA KRAV STÄLLDES det då på privatflygaren?

Jag råkar ha 1938 års certifikatbestämmelser framför mig så kravbilderna får bli från det året.

Medicinskt ser vi att läkarkåren hade ett hårt grepp om privatflygaren redan då. Det var ont om läkare för specialundersökningar av ögon och öron, näsa, hals som skulle göras vid första läkarundersökningen och därefter vart femte år. Däremot kunde den allmänna kroppsundersökningen, som krävdes vid förlängning av certifikatet, utföras av varje legitimerad svensk läkare.

Det fanns teoriprov, rätt lika dagens i princip. Jag går inte mer in på detta.

Några större formella krav ställdes inte på flygläraren mer än att denne skulle vara svensk



Stampe-et-vertongen S.V.4-B har inte varit vanlig i Sverige men får här representera 30-talet.

FOTO: MATS AVERKVIST

medborgare och godkänd av luftfartsmyndigheten. Flygplanet skulle vara svenskt och inte föräldrat och inte av särskilt speciell eller ovanlig konstruktion.

Minimiflygtid för certifikat var 12 timmar varav minst 8 skulle vara i DK. Därefter kunde praktiska prov avläggas under överinseende av två kontrollanter på marken och med en barograf i flygplanet. Sökanden/aspiranten skulle alltså vara ensam i flygplanet. Alla prov skulle avläggas på den typ som certifikatet skulle gälla för.

För höjdprov och glidflygprov

ASPIRANTEN SKULLE, under en flygning utan mellanlandning, uppnå en höjd av minst 2000 meter över platsen för uppstigningen. Landningen skulle föregås av en glidflykt, varvid motorn på 1 500 meters höjd över platsen för landningen skulle stoppas eller nedbringas till sitt lägsta varvtal (tomgångsvarv). Landningen skulle ske utan att motorn åter sattes i gång eller varvtal ökades och flygplanet skulle stanna inom ett avstånd av 150 meter från en punkt, som på förhand bestämts av kontrollanterna. (Betänk – utan klaff och utan hjulbromsat och det gällde att »stanna«, inte sättningspunkten!)

Manövreringsprov

EN FLYGNING utan mellanlandning runt två master, bojar eller andra märken, som är utlagda på ett avstånd av 500 meter från varandra, varvid en serie av fem på varandra följande åttor skulle utföras med öglorna växelvis förlagda omkring de två masterna, bojarna eller märkena. Denna

flygning skulle, utan att marken eller vattnet berördes, verkställas på en höjd över marken eller vattnet ej överstigande 200 meter. Landningen skulle utföras genom att motorn stoppades fullständigt senast då flygplanet berörde marken eller vattnet. Flygplanet skulle stanna fullständigt inom ett avstånd av 50 meter från en av aspiranten före starten bestämd punkt.

VAD SÄGER oss detta?

Certifikatprovet var ett slags skicklighetsprov utan tvekan, (försök själv göra om manöverprovet så får du se!) men fick man det resultat som man idag lägger största vikt vid? Och om man nu blev så skicklig efter 12 flygtimmar vad lär vi oss då idag på de resterande flygtimmar som krävs vid certifikatutbildningen? Omvittnat är ju också att de flesta idag inte klarar sig med dagens miniflygtid utan behöver ytterligare 20–40 % mer skoltid! Det tål att tänka på och borde verkligen bli föremål för analys!

För jämt 50 år sedan, när jag tog mitt certifikat, låg ansvaret helt på flygläraren att godkänna eleven. Men dagen efter att jag fått mitt flyglärargodkännande så infördes certifikatprov med kontrollant i flygplanet. Och så är det än idag. Frågan är vilket av de tre sätten gagnar eleven bäst?

Förlängning

1938 GÄLLDE privatflygarecertifikatet i 12 månader och under denna tid skulle innehavaren göra minst 5 självständiga flygningar under minst 3 timmar. Inget krav ställdes på PC eller annan skicklighetskontroll. Förlängningen var utan avgift!

KJELL FRANZÉN

EAA:s H50p flygsäkerhetsarbete

NU NÄR DET här skrives närmar sig presstoppet 17 november för årets sista EAA-Nytt.

Vi har under året haft 7 st haverier inklusive en utelandning.

7 ST AV 7 var orsakade av pilotfel, vad betyder detta? Hur ska vi komma åt pilotfelen? Jo, vi måste förbättra piloternas attityder och vi måste alla fortsätta med flygsäkerhetsarbetet. Normalt håller vi mest på med teknikerbrister, inte med pilotfelen. Vi dokumenterar vårt tekniska underhåll med UR-B, besiktigar, förnyar vårt luftfartygs luftvärdighet osv. Men hur fixar vi pilotfelen?

7 ST AV 7 var inte byggare av flygplanet, som råkade illa ut. Är det bara slumpen som varit framme, eller är det så att byggarna som har lagt ned 2 000–4 000 byggtimmar har en inbyggd, omedveten försiktighet – »attityd»? Detta är bara min egen fundering, ett känsligt ämne väl värt att diskutera.

0 ST AV 7 var under flygutprovning. Inget haveri har inträffat bland de som var under flygutprovning det gångna året. Detta kan kanske beror på att nödräningsövningarna fungerar och att byggets kontrollant är knuten till bygget även under flygutprovningen. Tack alla försiktiga EAA:re, som har hållit på med flygutprovning under det gångna året.

5 ST AV 7 var utrustade med sporrhjul. Våra fina gamla rariteter har ofta sporrhjul så det får vi leva med. Men sporrhjul kräver skickligare piloter som är »alerta» och snabba med fötterna och sidorodret. En gammal berömd, sträng flyglärare som skolede på Cub varvade med olika elaka ord som »har Du benröta i fötterna?», »har Du tungdykarskorna på dig idag?», »vafan, varför landar Du alltid vid sidan om mittlinjen?» osv. Så fort kulan inte låg mellan sträcken utdelades ovet.

5 ST AV 7 havererade under landning/utrullning. Det enda positiva med landningshaverierna är att inga personskador inträffat, men tyvärr drabbar haverierna vår EAA försäkring.

Vid tre av landningshaverierna höll inte flygplanen kursen utan flygplanen svängde av banan i olika riktningar. Två försökte ge gas och gå om vid första kursändringen men valde där efter dra av och stanna på marken – ett bra beslut. Två höll kursen, speciellt SAAB-Safren, som buklandade. Piloten skrev att han kom i otakt med checklisten och ställets läge vid landningen. Resultatet blir som vanligt ny propeller och chock-load på motorn. Alla piloterna har varit ordentliga och skrivit ned det hela på en ASR (Aviation Safety Report, som är på en A4-blankett) och inte skyllt på något tekniskt fel. Om det är tekniskt fel eller okänt fel då blir det haveriutredning, som EAA får ta hand om.

UTELANDNING utfördes med 200 m rullsträcka på en åker, endast mindre skada på noshjulsinfästningen mot brandskottet uppstod på en MFI 15. Motorn stannade efter 3 tim 39 min, 10 distansminuter före den planerade landningsplatsen. Efter landningen konstaterades att bränsletankslocket var vridet, dvs. ej fullständigt låst utan hade en glipa på 10 mm. Bränslet, ca 40 l hade sugits ut under flygningen. Flygplanets vingar demonterades och flygplanet drogs på trailer till flygplatsen. Piloten – ägaren – ombesörjde tankningen och borde också ha landat på någon lämplig flygplats ca 45 min före motorstoppet. Troligen noterade inte piloten bränslemätarnas ställning. Även stora flygplan har haft bränsleläckage t.ex. Airbusen, som skulle flyga från Toronto till Lissabon men som landade på Azorerna som ett glidflygplan – också utan personskador.

ETT TOTALHAVERI inträffade med en Stinson 108 då den ensamma piloten omkom. Veteranflygplanet havererade under flygning från

Backamo till Älleberg strax söder Trollhättans CTR under tidiga morgonen. Flygplanet har slagit i flera höga träd i flack vinkel. Det rådde marknära moln eller dimma i hela området, (dokumenterat med väderradarbilder). Radarutskriften visar planets färdväg – position från varje radarsvep, men lite före nedslagsplatsen utförde piloten sannolikt en högersväng på ca 150 grader för att komma tillbaka mot lägre belägen åkermark. Denna sväng är inte med på radarutskriften för flyghöjden var troligen för låg men vi vet nedslagsriktningen vilket tyder på att piloten höll på med att utföra en 180 graders sväng tillbaka. Transpondern på flygplanet var inte påslagen. Tekniska undersökningen av vraket visade inga tekniska fel. Det är med sorg vi kan konstatera att ett onödigt haveri har inträffat. Piloten var på väg för att arbeta på Älleberg, viljan att komma till arbetet är en farlig kombination med dåligt väder.

EAA:S fullständig haveriundersökning kommer att finnas tillgänglig på vår hemsida så snart den sista uppgiften har kommit oss till godo och rapporten sammanställts.

NU NÄR VINTERN och snön har kommit till Norrland då kommer skidorna till flygplanen fram, det är härligt med skidflygning på vårkanten. Här i södra delen av Sverige har det blivit dåligt med snötillgången nu för tiden det stämmer nog att klimatet har blivit något varmare. Men jag ser två hot för våra flygplan, det ena är en stor mängd tung blötsnö uppe på vara hangartak det andra hotet är att råka köra in i vita snövallar mot vit bakgrund. Sätt några extra stöttor under takstolarna eller skotta hangartaket. Vi har haft nog med rasade hangartak i Sverige under åren. Plogade isbanor på vårvinster som är hala kan vara en riktig mardröm när det råder sidvind.

Ett riktigt gott nytt år önskar,

STAFFAN EKSTRÖM





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



Vans RV14 – Total performance

»Total performance« är devisen för Van's – den mest framgångsrika kitplane-tillverkaren. Genom en serie kortare artiklar kommer Magnus Sandqvist att låta dig följa hans bygge av en Van's RV14.

Varför en Van's RV14?

JAG HAR NUMERA gett upp planera på att hitta ett plan som kan allt, nu bygger jag maskinen som uppfyller mina krav för de flesta flygningar, övriga krav får uppfyllas genom att hyra andra flygplan. Modellen jag fastnat för är Van's senaste: RV14. Det är en tvåsitsig traditionell *side-by side*-maskin som klarar enklare aerobatics och som med rätt utrustning blir en mycket effektiv resemaskin för två. Jag kommer att sätta det lilla hjulet längst bak och hymlar inte med att det främsta skälet för det beslutet är att jag tycker att det ser snyggare ut.

VANS HAR DESIGNAT denna maskin för den relativt nya 210 hk Lycoming 390 motorn. Jag vill

inte riktigt låsa mig för denna ännu utan tittar på andra möjligheter. Visst drömmer jag om att det skall dyka upp någon lämplig el/diesel hybrid men jag prioriterar att bli färdig framför att experimentera för mycket.

Min plan är att starta med en enkel VFR-instrumentering men förbereda, genom att exempelvis dra extra ledningar och installera uppvärmd pitot och annat som är krångligt att göra i efterhand, för att när ekonomin tillåter, sätta i instrument/avionik nödvändiga för IFR.

DÅ DET ÄR den första RV14 i Sverige och det inte heller har gått att få tag på någon annans EASA dokumentation för denna modell så har det va-

rit en lång process för att få byggtillståndet. Nu är det klart och bygget av »empennage kit« går med rasande fart.

Om mig

JAG HETER Magnus Sandqvist och lärde mig flyga år 2000 från numera nedlagda Tullinge, söder om Stockholm. Redan på Tullinge kom jag i kontakt med X-klassade maskiner och han knappt få mitt cert innan jag började drömma om att bygga ett eget flygplan.

När klubbens verksamhet flyttade till Barkarby var det naturligtvis som att komma till byggarens himmelrike, kring 2003–2004 började jag på allvar överväga olika val, som säkert



så många andra försökte jag hitta ett flygplan som kunde allt.

Jag studerade framförallt Seawind, Seastar, Vans olika modeller samt Velocity. Via mitt intresse för Velocity upptäckte jag Cozy och fick snart kontakt med Jan-Erik som då kommit långt med sitt bygge av en COZY3.

Jag gick EAA:s plåtbyggkurs och gillade arbetsmomenten. Redan då var situationen på Barkarby osäker så inköp av en hangar där kändes inte lockande och någon annan lämplig bygglokal fick jag inte tag i, åren gick och 2009 fick jag köpa en andel i Jan-Eriks Cozy varför suget efter att bygga själv delvis dog ut. När jag och min fru började söka efter en villa 2013 var det dock ett skallkrav från min sida att det skulle vara möjligt att bygga ett flygplan i garaget. I oktober samma år flyttade vi in och då hade jag redan börjat planera mitt bygge.

TILL NÄSTA NUMMER tänkte jag leverera bilder och skriva ihop något om förberedelserna och mina tankar kring verktyg. För er som inte kan hålla er till tåls finns det nästan dagsfärs information på <http://magnusrv.blogspot.se/>

MAGNUS SANDQVIST
ILLUSTRATION: ADAM BURCH

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.

Cub & Cubs

NU BÖRJAR VI närma oss årets flyghändelse för 2015–Cub & Cubs på Höganäs stora flygfält ESMH.

Ett meeting för de som älskar att flyga Cubbar både som fullskaleflygplan och modellflygplan.

Möjlighet kommer att finnas att få prova på verksamhet både för modell och fullskaleflygande.

Det är planerat med en enklare Navigeringsrunda över Nord Västra Skåne under en dag.

Sedan så kallad eskaderflygning med så många Cubbar som möjligt i luften samtidigt, både modell och fullskala.

Redan nu har det blivit en succe på facebook

med över 1 100 anslutna som följer sidan varje dag.

Vi har ansökt om utskänkningstillstånd för att möjligen kunna öppna en Piper PUB.

Vi har några sovplatser för i huvudsak flygande cubbväner i »Clubstugan« men campingmöjlighet finns också även om antalet platser är begränsat så gå in på www.h-fk.se och boka redan nu.

Servering kommer att anordnas.

Stöd verksamheten genom att registrera dig på Svenska spel och ange Helsingborgs flygklubb och Nord Västra Skånes flygklubb och Flygsport som mottagare

Frågor kan ställas till lassecub@mikab.net

Rapport från **EFLEVA** årliga konferens

EFLEVA (European Federation of Light, Experimental and Vintage Aircraft) genomförde den 25 oktober sin årligen återkommande Technical and Business Conference i Bracciano, ett litet samhälle vid sjön med samma namn ca 40 km norr om Rom. Detta var den femte gången mötet ägde rum och från svensk sida var vi fem deltagare. Kjell Franzén i egenskap av ordförande i Experimental Commission med mig som ställföreträdare och även ledamot i Light Commission, Sven Kindblom som styrelseledamot i EFLEVA och representerande EAA Sverige samt som särskilt inbjuden gästföreläsare Mikael Carlson med fru Gunilla.

Möteslokal var en av hangarerna som tillhör det italienska flygvapnets museum. Det gavs tillfälle till visning av museets mycket omfattande material som innehåller det mesta av det som har producerats för militärt ändamål i Italien och även många utländska. Speciellt kan nämnas den Macchi M.39 som deltog i Schneider Cup 13 november 1926 i Viginia, USA och då satte världsrekord för sjöflygplan med nästan 400 km/tim, ett rekord som fyra dagar senare ökades till 416 km/tim.

Märkligt är det att finna så många flygplan på ett ställe som saknar flygfält! På platsen har dock funnits en militär sjöflygbas som varit i drift in på 1950-talet för sjöräddningsändamål. Museet är definitivt värt ett besök.

PÅ PROGRAMMET stod en redovisning av genomförda och planerade aktiviteter, en guidad visning av museet samt ett mycket uppskattat föredrag av Mikael som berättade sin historia som började med modellflyg och som utvecklats till de professionellt byggda (fast formellt som amatör!) flygplan som väl ingen EAA-are kan ha undgått att känna till.

Kjell redovisade läget beträffande ECAC-rekommendationens acceptans där ännu 34 år efter dess tillkomst endast 14 av 44 stater kan anses leva upp till innebörden. Mer insatser krävs här och även möjligheten till underlättande av export/import av amatörbyggen.

Kjell har även i uppdrag att försöka övertyga ytterligare amatörbyggarorganisationer att gå med i federationen för att öka dess inflytande. Av 32 EASA-länder är f.n. endast 14 representerade i EFLEVA. Lettland är det senaste land som kommit med. Dock ingår de »stora« länderna så organisationen omfattar troligen minst 90 % av verksamheten.

En viktig fråga för Kjell är även hur de kommande EU-gemensamma driftbestämmelserna kommer att påverka amatörbyggda och övriga Annex II-luftfartyg. Åtgärder för att ändra den föräldrade 51 %-regeln bör vidtagas så att man lagligen ska få bygga/sammansätta byggsatser som är mer fullständiga. En något kontroversiell fråga kanske för EAA Sverige; huvudsyftet med de svenska bestämmelserna var ju att



En del av deltagarna under rundvandring.



EVA-sekreterare Elaine Fecher OUV och President Roger Hopkinson LAA. T.h. Nigel Stevens RSA och Julian Scarfe EAS

själva byggandet var huvudsaken, inte att det skulle gå fort att få något flygbart i luften.

NIGEL STEVENS från Vintage Commission tog upp frågan om de problem som historiska luftfartyg har med att flyga i andra länder än hemlandet i avsaknad av full luftvärdighet enligt ICAO. Dessa veteraner täcks ju inte av ECAC-rekommendationen. Olika alternativ diskuterades t.ex. att försöka utöka den gamla ECAC-rekommendationen eller nya bilaterala överenskommelser (skulle kräva flera hundra) men den allmänna meningen var nog att ett nytt ECAC-avtal vore mest lämpligt.

Nigel jobbar även med att sammanställa en databas över alla Vintage-luftfartyg och redovisade svårigheterna med att få fram relevant information. I denna kategori finns ju både Annex II som EASA-luftfartyg och ur myndigheternas register är det inte alltid lätt att få fram de uppgifter som behövs.

Nigel presenterade även en idé om att inrätta ett »EFLEVA Tour Award« till den som under ett år lyckas besöka flest länder.

CARLOS TRIGO från Light Commission återgav sina intryck från den nyligen genomförda EASA-konferensen om allmänflyg. EASA nye chef är tydligen mån om att minska byråkratin och underlätta för de små aktörerna. Man har förändrat sin organisation och avskaffat den särskilda avdelningen för regler! Man var överens



Museet är trevligt beläget och värt ett besök.

om att förenkla underhållskraven för ELA-kategorin och ta fram en »Part-M Light«. Man avser även vidta åtgärder för att införa LSA-kategorin på ett mer USA-lik sätt. Återstår att se hur många av de vackra orden blir verklighet.

JULIAN SCARFE redovisade EAS, Europe Air Sport, aktiviteter beträffande driftbestämmelser (Part-NCO, Part SPO), FCL, initial- och fortsatt luftvärdighet, trafikregler, GA Safety Strategy och LSA. Beträffande Annex II har det ju hittills varit en fördel att ha amatörbyggen utanför EASA men med den nya positiva inställningen som nu EASA uppvisar kanske det kunde vara bättre att vara innanför. Mötets allmänna mening var dock att det än så länge är bättre att fortsätta nationellt som förut.

ALFONS HUBMANN redovisade FAI & CIACA aktiviteter där det bl.a. ingår att återuppväcka ungdomens intresse för amatörbyggnad och tävling med sådana luftfartyg. Man planerar typ F-1 racing med amatörbyggda flygplan med motor på max 100 hp.

Dagen efter konferensen hölls styrelsemöte där federationens ekonomi redovisades och arbetsprogram och budget fastställdes. Kjell och Carlos omvaldes på nya treårsperioder och det beslutades att nästa års konferens ska hållas den 24 oktober 2015 på en plats som senare meddelas.

INGMAR HEDBLOM

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.

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



Bygg ditt eget flygplan. Bygg ditt eget flygplan. Bygg ditt eget flygplan. Bygg ditt eget flygplan. Bygg ditt eget flygplan.

Bygg ditt eget flygplan

Vem som helst kan bygga sitt eget flygplan. Du måste självklart ha visat intresse för flyg, men det ställer inga krav på föregående utbildning. Däremot finns det en regelverk och ditt arbete kommer att kontrolleras noggrant.

Bygg själv eller ihop med andra

Vissa föredrar att bygga ensamma hemma i garage, andra går ihop med likasinnade och bygger tillsammans. För att få bygga ditt flygplan måste du naturligtvis ha flygcertifikat. För att bygga krävs dock inget sådant. Många EAA-medlemmar flyger inte själva utan är bara med och bygger flygplanen. De lockas av gemenskapen, hantverket, de tekniska utmaningarna och - när det kommer till vänskap - den kollektiva historien.

För andra är själva flygandet något. De är glada att flyga och bygger sina flygplan för att kunna flyga dem. Det är ett sätt att bygga ett eget flygplan i fören till



Bygg ditt eget flygplan. Bygg ditt eget flygplan. Bygg ditt eget flygplan. Bygg ditt eget flygplan. Bygg ditt eget flygplan.

en betydligt lägre kostnad än vad det kostar att köpa ett färdigbyggt flygplan.

Som amatör kan du bygga flygplan eller restaurera ett äldre flygplan. Du kan också bygga en replika av något klassiskt flygplan från, till exempel, första världskriget. Amatörbyggare/entusiaster kan ge dig också möjlighet till innovationer som el- och solcelldrift, dieselmotor, kompositmaterial, nya tekniker, med mera i motsats till det övriga flygplanet i normalklass. Målsättningen är att hålla samma eller högre säkerhetsnivå som det övriga flygplanet.

EAA:s verksamhet

EAA Sverige leder samhällets flygplan i Sverige, genom samarbete med Transportstyrelsen. EAA utövar byggtillstånd, godkänner kontrollant och teknisk granskning, anordnar kurser och flygskolor, ger ut en medlemstidning och är alltid beredda att hjälpa till att bygga ett flygplan.



En passion som förenar

Gör din dröm sann



EAA SVERIGE är en ideell organisation med 1 700 medlemmar som har ett stort intresse av flyg. EAA står för Experimental Aviation Association och föreningen grundades i USA 1953 av en grupp pionjärer som var intresserade av att bygga sina egna flygplan. Den svenska avdelningen som numera heter endast EAA Sverige tillkom ett drygt decennium senare. Genom den har organisationen utökat sin uppgift till att erbjuda mentorering av veteranflygplan och bygga av utrustade flygplan.



Hjälpsamtid, flygplan, flygplan, flygplan, flygplan, flygplan.



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

De 50 år som gått

Ett möte på Bromma den 18 december 1964, alltså nästan på dagen för 50 år sedan, blev starten på EAA:s avdelning 222. Kjell Franzén beskriver den första tiden och hur Sverige blev första EAA-land utanför den nordamerikanska kontinenten.

ALLA SAGOR BÖRJAR med »det var en gång» och det gör vår också. Alltså, det var en gång tre flygtokiga herrar som samlade ytterligare 14, kanske inte lika flygtokiga män (ja det var bara män i början) till ett möte i SAS nödträningslokal på Bromma. Mötet ägde rum den 18 december 1964, alltså nästan på dagen för 50 år sedan.

En av de tre var den norske flygkaptenen och air racing-entusiasten Jan Christie – som bl.a. köpt och byggt om Tom Cassutts racer nr 2 (nr 1 brann upp). Den andre var en klurig fabrikör och uppfinnare från Norrland – Hugo Ericson – som redan hade flera flygplansbyggen bakom sig, både lagliga och olagliga. Den tredje var Anders »Andy» Ljungberg, en flygingenjör som nyss kommit hem från USA där han lärt känna grabbarna runt den snabbt växande rörelsen Experimental Aircraft Association, EAA. Han hade där genomfört en remarkabel PR-flygning till alla USA:s fastlands-delstater med Paul Pobereznys amatörbyggda Pober Sport.

TANKEN BAKOM mötet var att bilda en avdelning – Chapter – av EAA som därmed skulle ta klivet utanför den nordamerikanska kontinenten. Ansökan lämnades in och i januari 1965 kom diplommet som bekräftade att Sverige hade begåvats med ett EAA Chapter med nummer 222.

Detta var förvisso inte starten på lagligt amatörbygge av flygplan i Sverige. Hugo Ericson hade byggt en av två BA 6 och på KSAK:s initiativ och drivet av dess generalsekreterare Nils Söderberg hade det startats ett gruppbygge av den franska typen Jodel. Dessa avsåg luftfartsmyndigheten att registrera i normalklass och kraven blev därför därefter.

Stiftarna till Chapter 222 såg däremot framför sig de enklare regler som gällde i USA för amatörbygge av luftfartyg. Konsekvensen av de enklare reglerna var dock klassning som »experimentel», vilket i USA inte hade så stor betydelse men betydligt större i Europa med korta avstånd till gränserna.

DET TOG NÅGRA år och uppvaktning av luftfartsmyndigheten med besök av självaste Paul Pobereznys innan det blev några svenska bestämmelser i form av SB 142. Reglerna blev långt ifrån så enkla som i USA utan vi hamnade någonstans mitt emellan USA:s regler och normalklass. Vi hamnade alltså rätt långt från amerikarnas experimental-klass! Intressant är att vi i Sverige är nästan ensamma i Europa om att använda beteckningen »experimental» i luftvärdighetsbeviset för amatörbyggda luftfartyg. EU använder visserligen uttrycket »experiment» i basförordningens Annex II men förvisso inte i samband med amatörbygge av luftfartyg.

DET SOCIALA livet i Chapter 222 var livligt de första åren med möten



Fotografierna

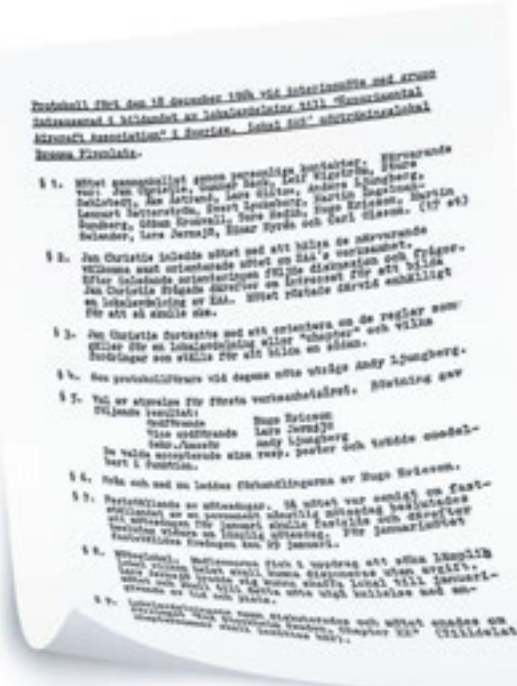
Fotona kommer från Åke Åstrand som var med och bildade EAA Chapter 222 och välvilligt har ställt dem till EAA-nyttjs förfogande. Åke har en bildbank om 50 000 bilder från 50 länder tagna under 60 år. Mycket är flyganknutet. Du når honom via images@canit.se.

varje månad. Hela tiden intressanta föreläsare och bra filmer. I en kallelse läser jag nu att »förtäring gratis för den som rest mer än 50 mil till mötet». Då var det engagemang vill jag lova.

Redan första sommaren hade vi vårt första fly-in i Dala-Järna, men mer om detta i ett kommande nummer. I kommande nummer kommer också mer om Jan, Andy och Hugo.

KJELL FRANZÉN

”Reglerna blev långt ifrån så enkla som i USA utan vi hamnade någonstans mitt emellan USA:s regler och normalklass.



Protokollet från det första mötet den 18 december 1964. Du kan läsa det på Facebook-grupp EAA Sverige.

Från vänster Lars Jernsjö, v. ordförande, Anders »Andy« Ljungberg, sekreterare, Jan Christie, Hugo Ericson, ordförande.



TC informerar

Bullermätningar

FÖRST ETT förtydligande av de ICAO-normer som vi måste förhålla oss till i dagsläget:

Förr gjorde vi mätningar där man flög på 1 000 ft fram och tillbaka över mätplatsen flera gånger (s.k. Chapter 6). Nu gäller att mätningarna skall utföras under stigning i Vy (s.k. Chapter 10) så det innebär en lite omständigare procedur med större krav på lång bana för att klara dessa mätningar.

Vi har nu kommit en bit på vägen med att upprätta dessa bullermätstationsstationer över landet.

Hittills är Eskilstuna/Kjula och Värnamo/Hagshult etablerade och vi utför mätningar där under Lars-Erik Lundgrens försorg. Vi tittar även på att utöka detta med fler platser norrut t.ex. Kiruna. Vi kommer under våren även att utöka personalen som har behörighet att utföra dessa mätningar.

DEN ICAO-NORM som gäller är Annex 16 och i den står (lite förenklat) att flygplan äldre än 1 jan 1975 inte behöver något miljövärdebevis och således inget bullerprov (om man nu inte själv vill ha detta för att det kan leda till billigare landningsavgifter i utlandet om man kan uppvisa ett miljövärdebevis).

Flygplan nyare än 1 jan 1975 och fram till 17 nov 1988 skall mätas enligt den gamla metoden Chapter 6 (planlykt).

Flygplan nyare än 17 nov 1988 skall mätas enligt den nyare Chapter 10 metoden (under stigning).

Mer om dessa ICAO-normer senare ...

Besiktningsmannamöte

DET KOMMER att hållas ett besiktningsmannamöte i slutet av februari för att säkerställa att vi har en samsyn på hur besiktningar skall göras samt vilka beslutsgrunder som ligger bakom dom eventuella anmärkningar som kan förekomma. Besiktningsmännen kommer att kallas till detta möte separat.

Även vilket underlag vi bör ha tillgång till innan vi påbörjar besiktningen är något vi kommer att belysa.

Amatörbyggda ultralätta

UNDER HÖSTEN har riktlinjerna för samarbetet mellan EAA och KSAK vad gäller amatörbyggda ultralätta flygplan förtydligats. Vi inom EAA och KSAK är helt överens om hur procedurerna skall vara och vi kommer under vintern/våren att informera mer om dessa rutiner både från flygplansägarens perspektiv såsom från EAA:s och KSAK:s perspektiv. Allt för att alla skall få en förståelse för systemet som vi lever i och måste förhålla oss till.

HÅKAN KARLSSON
TEKNISK CHEF EAA



I församlingen kan vi se från vänster Evert Lyckeberg, Lars Glitze och Lennart Zetterström. De övriga är Martin Ingelman-Sundberg, Göran Kronvall, Tore Hedin, Martin Selander, Einar Nyrén och Carl Olsson, men jag kan tyvärr inte säga vem som är vem!



Jan Christie med sin racer.



Andy i den Pober Sport som han flög USA runt med.

Nya trafikregler

FRÅN DEN 4 december 2014 gäller nya trafikregler för luftfarten i Sverige – ja faktiskt är hela Europa begåvat med samma regler. Nåja nästan, för det finns fortfarande utrymme för vissa nationella varianter och en del möjligheter till dispenser.

Under framtagningen och i remissen kallades de föreslagna reglerna för »Standardised European Rules of the Air«, SERA men med tiden har detta namn försvunnit och enbart akronymen SERA används som index på de olika paragraferna. Detta sagt eftersom det inte går att använda EU-Lex sökmotor för att leta på detta namn.

Trafikreglerna heter i stället

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU)

nr 923/2012 av den 26 september 2012

om gemensamma luftfarts- och driftsbestämmelser för tjänster och förfaranden inom flygtrafiken och om ändring av genomförandeförordning (EG) nr 1035/2011 och förordningarna (EG) nr 1265/2007, (EG) nr 1794/2006, (EG) nr 730/2006, (EG) nr 1033/2006 och (EU) nr 255/2010.

INTE ORD OM trafikregler i titeln och inte heller SERA eller »Standardised...« heller. Inte lätt för en sökmotor då och inte för någon annan heller! Du får allt försöka komma ihåg numret 923/2012 eller så får du gå via Transportstyrelsen (TS) hemsida och deras kompletteringsföreskrift TSFS 2014:71. TS kompletteringsföreskrift innehåller tilläggsföreskrifter som gäller i Sverige och båda dokumenten måste läsas tillsammans.

Det hela är inte så lite snårigt så det finns här skäl till att ge lite läshjälp. Själv har jag sysslat med bestämmelseframtagning både inom Luftfartsinspektionen, JAA och EASA men finner det ändå svårt att hitta och förstå, så jag har full förståelse för att du som är en »vanlig« privatflygare har svårt att hänga med!

SJÄLVA genomförandeförordningen består, kan man säga, av två delar. Första delen är själva förordningen enligt EU:s sätt att se det. Denna del innehåller allt juridiskt som lagstöd, vilka andra förordningar som upphävs, ändringar i andra förordningar, uttalanden som EU-parlamentet gjort både då och nu, beslutsdatum, ikraftträdande, tillämpningstidpunkt, möjlighet att skjuta upp tillämpningen, mm. Det känns ju som om man i det dagliga arbetet kunde bortse från denna första del men tyvärr.

I denna första del återfinns »Syfte och tillämpningsområde«, alltså var, när, hur och för vem bestämmelserna gäller och vidare finns där 143 olika definitioner, nog så viktiga för läsning och förståelse för bestämmelserna. Men svårigheterna blir inte mindre av att dessa definitioner (pga. översättningen) inte kommer i bokstavsordning.

I EU-förordningarna finns också ett språkbruk som jag i varje fall känner främmande.

Denna förordning *trädde i kraft* redan 20 dagar efter att den publicerades i EU:s officiella tidning, alltså den 2 november 2012. Den ska *tillämpas* från den 4 december 2012 enligt beslutet, men medlemstaterna får besluta att skjuta på tillämpningen till och med den 4 december 2014 vilket alltså Sverige valt att göra. Vi har alltså en bestämmelse som trätt i kraft men ändå inte gäller för den enskilde människan förrän två år senare! Språkbruket känns allt lite främmande och även TS slinter i det MFL med nummer ANS 3-2014 som kom ut den 18 november 2014.

DEN DEL AV genomförandeförordningen som ser ut som de bestämmelser vi är vana vid är en *bilaga* till förordningen. Den stora synliga skillnaden från den gamla BCL-T är att vi nu fått ett index »SERA« och en ny slags decimalnumrering. Den svenska kompletteringsföreskriften använder däremot § -numrering vilket inte underlättar jämförande läsning.

Genomförandeförordningen med dess bilaga ges alltså ut av EU-kommissionen, (en hög EU-nivå alltså), de svenska kompletteringsföreskrifterna av TS (en bra mycket lägre nivå) och sedan ger EASA ut AMC (Acceptable Means of Compliance) och GM (Guidance Material) som man också måste ta hänsyn till och läsa parallellt. Ändringar till genomförandeförordningen ges också ut av kommissionen i det oändliga flöde av förordningar, direktiv mm som rör allt från fiske av blåfenad tonfisk, över cykellyktor till sanktioner mot Ryssland. Det finns alltså ingen samlad serie för luftfartsrelaterade förordningar vilket gör det hela en smula svårjobb.

DET DENNA påannonsering närmast skulle handla om var vilka ändringar vi ser gentemot de nuvarande flygtrafikreglerna och de kommer först här. För oss VFR-flygare är det mest negativa förändringar. Dock behöver man inte föra navigationsljus och kollisionsvarningsljus förrän det är mörkt mot dagens krav att tända dem redan vid solnedgången (motsvarande vid

soluppgång). Skärpningarna vid VFR-flygning andas en ambition att öka säkerheten. Några exempel:

- Lägsta tillåtna flyghöjd över annan plats än tätbebyggelse/större folksamling ska vara 500 fot över högsta hinder inom en radie av 150 meter från luftfartyget,

- Under mörker ska färdplan lämnas flygplatsens närhet lämnas och dubbelriktad radioförbindelse ska upprätthållas med flygtrafikledningstjänst om sådan finns tillgänglig,

- Lägsta flyghöjd under mörker ska vara 2 000 fot över högsta hinder inom 8 km från luftfartyget när terrängen är högre än 1850 m (6 000 fot) och 1 000 fot om det är lägre terräng.

DESSA KRAV KÄNNES kanske inte så svåra förrän man ser den nya definitionen på mörker som är mellan den borgliga skymningens slut till den borgliga gryningens början. Borglig skymning och gryning baseras på att solskivans centrum passerar 6 grader under horisontalplanet ner respektive upp. Problemet är bara att då är det fortfarande ljus enligt vår gamla definition i nordligaste Sverige. Och det är inte bara att de nya trafikreglerna träder in, vissa luftfartyg får bara flygas under VFR-dager, alltså när det är »mörkt« när det fortfarande är ljus nog att flyga, åtminstone enligt vår gamla uppfattning. En dalgång skall plötsligt vara mycket vid för att gå ner i den, från dagerljusets 300 till mörkerregelns 16 000 meter. Hur besvärligt detta kommer att bli och hur mycket reglerna kommer att brytas återstår att se.

ETT ANNAT bekymmer, som dock inte drabbar EAA-medlemmen i gemen, är den nya minimiflyghöjden som drabbar den som hangflyger, främst då häng- och skärmflygare som dessutom enligt definitionen nu är förare av segelflygplan (i trafikreglernas bemärkelse). I sitt yttrande över remissvaren menade TS att varje skärm- och hängflygare ska söka individuellt tillstånd – efter genomförd lågflygutbildning!

KJELL FRANZÉN

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





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

5198 Magnus Träff, Uppsala
5199 Nils Peterson, Linköping

Nya byggen

Reiner Ressel
Lancair 320/360
1376-1352
2019-10-31

Dan Sandstedt
Van's RV-14
140138-1354
2019-10-31

1:a flygtillstånd

SE-XTP, Van's RV-9A
91158-1530, 2014-12-31
Bengt Lind, Stockholm

SE-XJS, Aerospool Dynamic WT-9
DY-K11-157-1341, 2015-10-31
Hans Collste, Stockholm

SE-XJB, Pitts Model 12
152-1130, 2015-05-31
Bent Jacobsen, Solna

Nya flygutprovningar

SE-GMF, EAA F150M
1288-1119, 2015-08-31
Göran Karlsson, Valskog

SE-ACW, Pietenpol Air Camper
EAA-1093 2015-10-31
Per Widing, Tumba

SE-XYN, Van's RV-7A
73190-1393, 2015-10-31
Niklas Bengtsson, Laholm



FOTO: KRISTER KARLSMOEN

Säljes:

Luscombe 8E Silhouette 1947

Total gångtid 1637 tim på fpl. Efter gr 204 tim på motorn. X-klassad. Pris: 175.000:-
Tel. 070-6445476, 070-4067373

Säljes:

Ritningssats till Falconar P-51.

Har kostat \$670 = 4500sek. Får jag 3 000kr har du den. Tel: 070-6445476

Säljes:

EAA (Cessna) FRA 150L 1972

med amatörbyggnadstillstånd för ombyggnad, f.n. vilande. Konverterad till sporrhjul m.m., i tillståndet är motorbyte till bilmotor upptaget.

Säljes utan motor och fundament.

Pris: ring och diskutera. Tel: 070-6445476

Säljes:

Ny oanvänd Warpdrive propeller

6000:- Passar bl.a. Rotax 912. Kontakt.
070-5711621. Joavp1@gmail.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

AVSÄNDARE:

EAA Sverige
Hägerstalund
164 74 Kista



Vilken flygmotor har du?
Vi har
flygmotoroljan från  **TOTAL**



Runskogsvägen 4 B • 192 48 SOLLENTUNA
TELEFON 08-626 93 86 • FAX 08-626 94 16
ORDERTELEFON 021-12 31 76