



MOTORBYTE

Från Rotax 914 till D-motor
l26 i LN-3 Seagull - tredje
delen.



FÄRDIGBYGGD

Urban Wall berättar om sitt
Skyranger Swift-bygge.



HUVUD-FLY-IN

EAA:s huvud-fly-in hölls i år
i Falköping. Läs arrangör-
nas sammanfattning av en
trevlig flyghelg i juni.

EAA

#3-4 2015

-NYTT

MEDLEMSTIDNING FÖR EAA SVERIGE • #3-4/2015 • ÅRGÅNG 48



Flygutprovning med Blackwing SE-VUE



REGELVERK: EAA för samtal med TS om nytt system för luftvärdighet.

FÖRENINGEN: Inbjudan till seminarium för att fira EAA Sverige 50 år.

EAA I ALMEDALEN: Kämpar för att bevara det »rörliga kulturarvet«.

EAA:S H50P-ARBETE: Tre saker vi måste bli bättre på!





Flygkalendern 2015/2016

21 NOVEMBER EAA 50 år, Tekniska Museet i Stockholm

17 DECEMBER Luciakaffe, EAA kansli, Barkarby

5 MARS 2016 EAA årsmöte, EAA kansli, Barkarby

5-10 APRIL Sun'n Fun, Lakeland, Florida, USA

20-23 APRIL Aero, Friedrichshafen, Tyskland

4-5 JUNI EAA Fly-In, plats ej bestämd

25-31 JULI EAA Fly-In, Oshkosh, USA

9-11 SEPT Oldtimer Filegertreffen, Hahnweide

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

2015

Senaste datum för material till nummer under 2015: 5/2015: 16 november

INNEHÅLL



8

EAA:s huvud-fly-in i Falköping 2015

»En sådan här helg träffar man hur många underbara och trevliga människor som helst. Kontakter knyts inför framtiden och en hel del farväl sker med orden 'vi ses'. Så sammanfattar arrangerande Falbygds Flygklubb en lyckad helg i juni.



4

EAA i Almedalen 2015

Som en del av Transporthistoriskt Nätverk deltog EAA Sverige i somras i Almedalsveckan på Gotland. Curt Sandberg berättar mer.

14

Motorbyte i RV7

Projektet RV7 med Subaru-motor har nu landat. Femte delen i Bengt Bergstens artikelserie.



7

TC:s pappersskola, del 1

För att underlätta din färd genom pappersdjungeln inrättar EAA:s tekniska chef en liten pappersskola. Första lektionen: Vagningsrelaterade dokument.



12

Färdigbyggd Skyranger Swift

Urban Wall, med medbyggare Roland Wall, berättar.



5

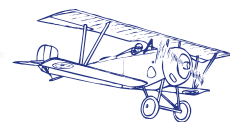
Fira EAA Sverige 50 år!

Välkommen till Tekniska Museet i Stockholm den 21 november! Med start kl 13.00 firar vi EAA Sveriges och Chapter 222:s 50-årsjubiléum med seminarium.



Omslaget:

Flygutprovning av Blackwing.



EAA-NYTT

NR 3-4/2015 | ÄRGÅNG 48

Medlemsorgan för EAA Sverige och EAA Chapter 222 Sverige

Redaktör: Bo Danielsson.

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

PLUSGIRO: 66 45 96-4

KANSLIET HAR ÖPPET:

vardagar 08.00–16.00.

Medlemskap räknas per kalenderår och erhålles genom inbetalning av årsavgiften till föreningens Plusgiro. Medlemmar som tillkommer efter 1 juli erlägger halv årsavgift. Inbetalning av full avgift under november och december innebär medlemskap även nästkommande år.

Årsavgift 2015: 450 kronor.

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

Föreningservice

Kontakta EAA kansli beträffande

- köp av Bygghandbok,
- Flyghandbok, 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 Plusgiro 813469-4.

På gång inom föreningen

NU HAR VI LÄMNAT den ljusare delen av året bakom oss och det är dags att summera sommarens aktiviteter. Vårt Fly-In i Falköping blev mycket lyckat – förutom den starka vinden som hindrade många att komma flygandes. Klubben hade planerat arrangemanget föredömligt och allt flöt planenligt. Ett 80-tal flygplan gästade Falköping och på kvällen bjöds på hangarmiddag, ca 75 gäster deltog. Gästande flygplan från andra länder uppmärksammades, flest från Norge men även besökare från Danmark, Finland och Tyskland kunde noteras.

FLY-IN I SILJANSNÄS gynnades av fint väder och många kom på besök trots konkurrensen från flygdagarna i Dala-Järna. Som vanligt fin middag på kvällen med många deltagare, över 150 st. Vi tackar klubben för det traditionellt fina arrangemanget.

DE SEGDRAGNA förhandlingarna med Transportstyrelsen om den framtida luftvärdighets-tillsynen har äntligen börjat komma framåt. Efter möten i maj och september har en väg stakats ut för ett framtida system. Även om mycket är preliminärt, anser jag att vi nu kan se optimistiskt på vår framtid. Förändringarna för den som äger ett experimentklassat flygplan är som jag ser det mycket små. Avsikten är att det nya systemet skall gälla från nästa år och vi hoppas därför kunna presentera förändringarna i nästa EAA-nytt. Se även notisen nedan.

VI MÅSTE även i år kostatera att ett antal »onödiga« haverier inträffat. Med onödiga avser jag

haverier som kunnat undvikas om man planerat sin flygning bättre t ex genom att studera väderprognoser, välja bättre start/landningsplatser etc. Signifikant för de senaste årens haverier med »EAA-flygplan« är att det till stor del drabbar dem som inte själva byggt/renoverat sitt flygplan. Varför är det så? Attityder och flygsäkerhet är något som vi inom EAA inte primärt ägnat oss åt, vi uppfattas ju som en teknisk organisation. Med hänsyn till utvecklingen måste vi dock lägga mer resurser på denna del av flygandet och styrelsen bör därför se vad vi kan göra.

SOM ALLA VET är det i år 50 år sedan EAA Chapter 222 – Sweden bildades, den första avdelningen utanför Nordamerika. För att fira detta har styrelsen beslutat att ha en sammankomst på Tekniska Muséet i Stockholm (se inbjudan på annan plats i denna tidning). Avsikten är att ge en tillbakablick på hur EAA har utvecklats, vilka eldsjälar som startade det hela och som drev verksamheten framåt. Vi skall även försöka sätta lite om framtida utveckling för »småflyget«, både tekniskt och administrativt. Programmet är ännu ej helt fastställt, närmare detaljer kommer att presenteras på vår hemsida.

Vi hoppas att många vill delta och kommer till detta unika evenemang.

CURT SANDBERG,
ORDFÖRANDE

Nytt system för luftvärdighet

TRANSPORTSTYRELSEN STARTADE under våren 2014 ett projekt med syfte att skapa nytt system för luftvärdighet.

EAA Sverige har haft ett antal möten med Transportstyrelsen. Från början låg vi ganska långt ifrån varandra, men under senare tid har vi närmat oss varandra mycket.

MYCKET HAR HANDLAT om att förmedla kunskap till Transportstyrelsen om hur vår verksamhet fungerar, och att skapa förståelse för konsekvenserna av olika alternativ. Som det ser ut nu blir den huvudsakliga skillnaden för flygplansägaren att besiktningintervallen blir 3 år

till skillnad från nuvarande 5 år. Transportstyrelsen vill även ha samma intervall för ultralätt som experimental.

DET KOMMER ATT bli en del förändringar kring administrationen av besiktningarna, mest i form av nya blanketter. Allt är inte helt klart i detalj men vi räknar med att det nya upplägget ska vara klart kring årsskiftet. Förändringarna kommer sedan att införas gradvis. Ett fokus från vår sida har varit att inte öka byråkratin samt inte minst undvika kostnadsökningar för flygplansägarna.

SVEN KINDBLOM



Medverkande vid seminariet fr. v Ulf Edlund, Stieg Ingvarsson (SFF), Lars Cedwall (Flygande Veteraner), Curt Sandberg och Kjell Franzén (EAA).

FOTO: ÅKE M PAULSSON

EAA i Almedalen

Som en del av Transporthistoriskt Nätverk deltog EAA Sverige i somras i Almedalsveckan på Gotland. Curt Sandberg berättar mer.

TRANSPORTHISTORISKT NÄTVERK, en samverkansgrupp av 9 riksorganisationer inom transportområdet och ArbetSam (Arbetslivsmuseernas samarbetsråd), var på plats i Visby under några dagar under Almedalsveckan. Nätverket representerar historiska intressen inom väg, järnväg, till sjöss och i luften. Tillsammans har nätverket över 193 000 medlemmar så EAA s är ju en mycket blygsam del. Vi hoppas på draghjälp av de övriga organisationerna som i vissa fall varit mycket framgångsrika.

AVSIKTEN ÄR ATT gruppen ska påverka media, politiker och myndigheter så att man får upp ögonen för det omfattande arbete som läggs ner av enskilda och föreningar på att bevara det »rörliga kulturarvet«. Genom påverkan hoppas vi att det i framtiden ska bli möjligt att bedriva

även veteranflygverksamhet med enkla regler och till lägre kostnader.

Nätverket hade tillsammans 10 olika evenemang under de dagar som nätverket fanns på plats. Ett seminarium, kallat »Laglöst kulturarv«, hade som tema »Stärkt bevaranderätt för det rörliga kulturarvet«. Där fick vi möjlighet att lämna synpunkter till bl.a. Transportstyrelsens nya generaldirektör Maria Ågren, Riksantikvarien Lars Amréus och statssekreteraren Per Olsson, Kulturdepartementet. Detta seminarium var lyckat för EAA s del så till vida att både Lars Amréus och TS GD efter seminariets slut ville tala vidare med Kjell Franzén om de synpunkter han framfört.

Onsdagens evenemang i nätverket var vikt åt flyget. Dagen började med Flygande Veteraners DC-3 Daisys ankomst med överflygning av Visby. Under dagen hade Daisy »öppet hus« på

flygplatsen och på eftermiddagen medverkade Flygande Veteraner i EAA s och Svensk Flyghistorisk Förenings seminarium som vi döpt till »Flyget – kulturarvet som myndigheterna glömt«. Som moderator hade vi engagerat Ulf Edlund, tidigare verksam inom SAAB och som ordförande i SFF. Vi presenterade vår sak för ett 30-tal åhörare, kanske inte så många men det är svårt att göra sig hörd i detta jätteevenemang. Vad som är betydelsefullt är dock att träffa politiker och andra högt uppsatta personer för en pratstund under gemytliga former i ett varmt Visby.

Tack Kjell (med sambo Anna-Lena) som planerat och genomfört detta från vår sida. Ett tack går även till Flygande Veteraner som gjorde det möjligt för mig att flyga över med deras DC-3 och medverka vid seminariet.

CURT SANDBERG

Inbjudan!



Välkommen

att delta i femtioårsfirandet av EAA Sverige / Chapter 222
genom ett seminarium på

Tekniska muséet i Stockholm
Lördagen den 21 november

med start kl 13

Program (preliminärt)

EAA:s utvecklingshistoria

- En tillbakablick på hur det startade fram till dagens organisation

Vi presenterar några av personerna som var med från början och de som betytt mycket för vår utveckling. Vi hoppas att få besök av några av dem som varit med under de första åren.

Framtiden

- Hur kan vi fortsätta att verka i den nya miljön med Transportstyrelsen och EASA
- Nya material och metoder för »hembygge«
- Nya högprestandakonstruktioner
- Nya motoralternativ (elmotorer)

Efter dessa föredrag inbjuder vi till mingel och en enklare måltid. Alla EAA:s medlemmar hälsas hjärtligt välkomna!

Deltagare betalar entréavgift till museet. Övrigt bjuder vi på! Museet öppnar kl 10.00. För att få delta **måste anmälan göras till kansliet** via mail (eaakansli@eaa.se) eller telefon (08-752 75 85) senast en vecka före evenemanget.

Vi kommer även att bjuda in representanter för närliggande organisationer samt press. Närmare program och övriga detaljer kommer att presenteras på EAA:s hemsida.

EAA-styrelsen genom Curt Sandberg



Motorbytet i LN-3 Seagull

Så här långt, efter att ha flugit 35 timmar med D-motorn, har förväntningarna på motorbytet infriats.

VI HAR FLUGIT 35 timmar med D-Motorn och våra optimistiska förväntningar har klart infriats så här långt.

Men en ny motorinstallation hänger inte bara på själva motorn. Kylning av olja/vatten, bränslesystem och propeller måste också trimmas in och även om vi inte stött på några större problem är det i början inte bara att fylla på bränsle och flyga ihop tid.

ÅSKÅDARE OCH ÄVEN vi själva har upplevt att Seagull har ett speciellt ljud och vi har nog mest skyllt på propellern. Eftersom ljudet inte blev så

”Märkligt nog har vi från olika håll fokuserat på en annan sannolik ljudkälla, bakkroppen som klanglåda!

annorlunda med den växlade Rotaxen med långsammare propeller, har funderingarna sökt andra anledningar. Märkligt nog har vi från olika håll fokuserat på en annan sannolik ljudkälla, bakkroppen som klanglåda!

ENKLA FÖRSÖK MED att ljuddämpa partiet närmast propellern har gett uppmuntrande resul-

tat och numera upplever man knappast att ljudet skiljer sig från andra flygplan!

BAKKROPPEN PÅ produktionsmodellen har större hörnradier och mindre plana ytor och vi har starka förhoppningar att med enkla medel göra Seagull ännu tystare!

LAGE NORBERG, FLYGFABRIKEN

Vägningsrelaterade dokument

PAPPER – ETT nödvändigt ont? Ja, nödvändigt men det behöver inte vara ont.

Jag tror att den största frustrationen kring pappersarbetet kommer från oklarheten i papprens innebördes relation.

Genom en serie förklarande artiklar hoppas jag att kunna minska denna frustration och underlätta arbetet med att sammanställa de papper som är nödvändiga för att slutligen få ett

Flygutprovningstillstånd/Flygtillstånd för ditt fina bygge.

I slutändan kanske detta kan leda till att mer komplett ifyllda papper skickas in till kansliet. Därigenom förenklas behandlingen av ditt ärende, vilket i sin tur leder till snabbare behandling och tidigare Flygutprovningstillstånd/Flygtillstånd – något som ingen skulle lida ont av.

Jag vill med nedanstående skiss försöka sprida kunskap och förhoppningsvis därigenom lite mer klarhet i hur dessa papper hänger samman och vad de fyller för funktion.

Nedanstående blanketter (blankettens namn i fet stil) hittar ni under:

www.transportstyrelsen.se/sv/Blanketter/

Luftfart/Luftvardighet/

HÅKAN KARLSSON, TEKNISK CHEF EAA

Vi börjar med **vägnings-relaterade** dokument.

Dess främsta uppgift är att fastställa **tyngdpunktsläget** på flygplanet samt beskriva hur flygplanet kan lastas både med hänsyn till **max. vikt** men också med hänsyn till **tyngdpunktsbegränsningarna**.

Grundspecifikationen (4 sidor) berättar vad som har vägts.



Tillägg till Grundspecifikation listar vad som tillkommit/tagits bort sedan vägningen. Här räknar man ut den nya vikten och tyngdpunktsläget. **Gränserna** innan en ny Lastningsinstruktion behövs finns i Grundspecifikationen

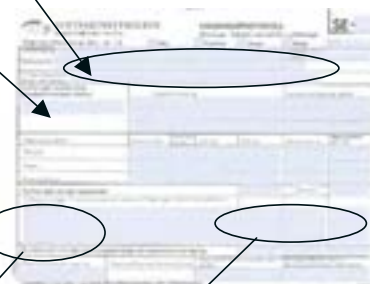


Lastningsinstruktionen ger begränsningen av bl.a. mängd bränsle med hänsyn till **max. vikt**

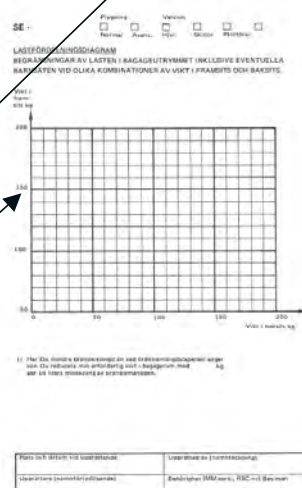


Viktigt! Se till att **»Referensplan«** och **»Avvägningspunkter«** är rätt enligt tillverkarens anvisningar. (flygplanet i »flygläge« på vågen)

Vägningsprotokollet ger totalvikten och tyngdpunktsläget



Lastfördelningsdiagrammet ger begränsningen med hänsyn till **tyngdpunktsbegränsningarna** (byt ut »baksits« till »bagage« för side-by-side)



Rapport från Falköping

EAA:s huvud-fly-in 2015

Peter Karlsson, ordförande för motorsektionen i Falbygdens Flygklubb, delar med sig de erfarenheter han och klubben fick av att arrangera EAA:s huvud-fly-in i juni 2015.

SÅ KOM ÄNTLIGEN dagen vi i Falbygdens flygklubb hade väntat på i ett halvår, fredagen den 5 juni.

Morgonen började med att jag och Lennart Strömberg tog plats i P 4 Skaraborgs morgonstudio för ett radioinslag om EAA:s huvud-fly-in i Falköping.

Sedan bar det iväg till Falköpings flygplats för förberedelser. Innan första planet landade efter lunch på fredagen hade planeringsgänget iordningsställt parkeringsplatser med plastband och stolpar, skyltat upp och ordnat alla praktiska detaljer i klubbhuset och de olika hangarerna. Allt klaffade som vi hade pratat om och planerat för under ett halvår.

UNDER EFTERMIDDAGEN KOM Räddningstjänsten Falköping för ett briefingmöte om säkerheten och rundtur på området där vi förklarade hur vi hade tänkt säkerhetsmässigt. Vi fick godkänt! Under eftermiddagen började de luft-

burna besökarna komma neddimpanes och arrangemanget rullade sakta igång.

LÖRDAG MORGON började med en genomgång med alla medhjälpare där organisationen gick igenom. Därefter lämnade jag över till de olika gruppcheferna som tog hand om »sin« grupp. Vi hade olika grupper för bilparkering, flygrangering, bränslehantering, intern mathantering för funktionärer, sekretariat, matservering, transport av gäster, säkerhetstjänst och flygledning i tornet.

Konstigt vad fort tiden går när man har det roligt, lördagen bara försvann och vips var det kväll och dags för fest. Jag tycker nog allt att vi lyckades skapa en rätt så okej stämning i hangaren på kvällen. Till stor del tack vare alla glada människor och ett lyckat val av matleverantör.

Allt trevligt har ett slut och så även denna helg. I klubbstugan bjöds det på frukost under söndagsmorgonen till alla som sovit på områ-

det. Under söndagsförmiddagen lämnade våra luftburna gäster en efter en och kvar hade vi att iordningsställa området och städning av lokalerna. En sådan här helg träffar man hur många underbara och trevliga människor som helst. Kontakter knyts inför framtiden och en hel del farväl sker med orden »vi ses«. Tack alla besökare som kom till oss denna helg och gjorde arrangemanget så trevligt som det blev, er för tjänst!

VI I KLUBBEN (ledningsgruppen för arrangemanget) har haft ett utvärderingsmöte efter fly-in:et. Vi träffades en kväll och ordet gick laget runt. Alla tyckte att det hade varit väldigt roligt och samtliga ville göra om det om vi får chansen i framtiden! Hm, vad har jag gett mig in i? Inte hade jag trott det här när jag skickade in intresseanmälan i oktober 2014.

PETER KARLSSON, ORDFÖRANDE
MOTORSEKTIONEN, FALBYGDENS FLYGKLUBB.







Flygutprovning med Blackwing SE-VUE

VI HAR NU ERHÅLLIT vårt flygtillstånd från KSAK. Jag vill börja med att tacka alla som hjälpt oss att komma i mål med vårt projekt.

Jag har redan hört uttalanden som »nytt världsrekord i byråkrati« – fast i positiv bemärkelse! Vi hoppas naturligtvis att vårt flygplan skall bli en kommersiell succé.

Blackwing är en vidareutveckling av flygplanet Osqavia som var ett forskningsprojekt på

KTH. Den största skillnaden är att flygplanet är 10% större och stabilisatorn flyttats 300 mm bakåt.

Taxi-testen gick bra och de små skutten, som vår testledare Harald Ahlberg genomförde, där farten succesivt ökades till 50 knop innan gasavdrag och rotation, resulterade i lyckade kortare flygningar. Det är en fördel att genomföra dessa test i lätt till måttlig motvind rakt i banan.

EFTER DESSA TEST bestämdes att vi skulle fylla bagaget med 20 kg vatten för att uppnå tyngdpunktsläget 25% vid första flygning. Efter lite krångel med vikter bestämdes att Harald och jag skulle genomföra första flygningen tillsammans. Det var inga konstigheter och allt kändes mycket bra. Vi testade 35 graders klaff ner till 45

knop för att verifiera den planerade farten 55 knop på final.

LANDNINGEN KÄNDES helt normal med mycket bra rollkontroll. Blackwing är mycket lättare att landa än Osqavian. Harald fortsatte med utvidgningen av »envelopen«. Jag var väldigt orolig för wingletsen men de känns kanon. Vid sväng stiger man gärna men det är bara en vannesak. Per Noren fortsatte utprovningen där misstänkta felvisningar på vissa givare utvärderades. Till slut kom min medbyggare Thorkil M Arnskov fram till att det var en bristfällig jordning av Garmins motor box.

BLACKWING ÄR försedd med en 48 »grades slotted flap«. Denna klaff ger ett mycket kraftigt

” Jag har redan hört uttalanden som »nytt världsrekord i byråkrati« – fast i positiv bemärkelse!



tillskott i drag. Ett av de sista proven var 15% TP läge med full klaff. Detta belastar stabilisatorn mest som absolut inte får ställa. Som tur var gick det bra. Jag kontrollerade också neutralpunkten som hamnade på cirka 45% (den punkt som lyftkraften hos hela flygplanet verkar på). Man brukar säga minst 5% i stabilitetsmarginal till bakre CG så vårt 35% har god marginal.

SPAKKRAFTERNA ÄR mycket harmoniska. Vid 100/120/140 knop uppmättes 5/6/8 kg kraft i spaken vid 2 g belastning. En rolig sak var att min observatör blev mycket åksjuk då han försökte läsa av vågen ett flertal gånger vid 60 graders bankning. Ett stort tack till MFI-s gamla provflygare Ove Dalén som lånade ut vågen.

Rollhastigheten är också otroligt bra jämfört



med liknande maskiner. Blackwing har 37% skevroder och faller upp dem hela 30 grader. Wingleten hjälper också till. Nästan inget sidroder behövs vid start och vid roll. Det har varit en intensiv period och mycket nervöst att vänta på marken mellan provflygningarna.

NIKLAS ANDERBERG

Epilog

DAGEN EFTER VI fått flygtillstånd började resan mot den stora flygmässan i Blois, Frankrike. Det kom en kallfront från England så vi fick flyga en bra bit ner i Tyskland till





Munster. Blackwing flyger ungefär 135 knop vid 65% på 4 000 fot med 16 l/h. Strax innan landning sjönk plötsligt »manifold« från 25 tum till 15–17 tum.

Vi slog på den elektriska förvärmningen, som vi aldrig trodde vi skulle behöva använda då motorn tar varm luft under kåpan, och trycket steg nästan omedelbart. Jag är nu i efterhand väldigt glad att vår kontrollant Paul Pinato propsade på förvärmning.

Efter övernattning hos en kollega och byte till Fransktalande »copilot« flög vi, via tre stopp hos potentiella köpare, ner till Mässan Blois.

DET VAR EN fantastiskt att komma fram. Alla flyger in via vattentornet på 1 400 fot. Radion gick oavbrutet. När vi rapporterade »Blackwing från Sweden vid vattentornet« blev det helt tyst i 5 sekunder. Vi la oss i kön med minst 15 maskiner framför oss. På final upptäckte jag att det var tre landningsbanor parallellt.

Stämningen var på topp och vår partner i Frankrike var lättad av att se oss. Det var väl avvägt med demo-flygningar och flygningar där utsällarna visade upp sig.

UNDER LÖRDAGEN flög jag med två reportrar. Det var nervöst då väldigt få personer har provat BW. Jag hade 25 liter bensen och flygningen skulle ta 30 minuter. Det tog 20 minuter innan fotokärran hittade oss så vi flög över en timme. Jag blev riktigt nervös på hemvägen men landade till slut med 8 liter kvar.

Alla som flugit kärran har gett otroligt positiv kritik. Den ena reportern skrev »Det kom-

” När vi rapporterade »Blackwing från Sweden vid vattentornet« blev det helt tyst i 5 sekunder.

mer att finnas en tid före och en tid efter Blackwing«.

UNDER SÖNDAGEN FLÖG vi med ett tiotal personer och alla var jätteimponerade. På kvällen upptäckte vi att det skulle vara omöjligt att ta sig hem på måndagen så vi hoppade in i kärran och startade omedelbart. Vi flög 2 timmar norrut VFR på 800 ft AGL. Vi var tvungna att flyga runt två flygplatser men det var härligt att få se så mycket av landet.

Nästkommande vecka flög BW med ytterligare fyra kunder samt reportrar från Belgien och en F35 testpilot från Flynytt. Harald flög vidare planet till Tyskland med vindbyar upp mot 45 knop. Enligt Stephan var BW den enda UL maskinen som flög i hela Tyskland. De som följde med var imponerade av hur bra hon går i turbulensen. I skrivande stund är flygplanet fortfarande i Tyskland. Vi har många förfrågningar från hela Europa och det är jättekul.

ÄR I STARTGROPARNA för att bygga en Blackwing RG. Med den nya Rotax 915 blir hon oslagbar i sin klass!

NIKLAS ANDERBERG

Plåtkurs i höst

VI PLANERAR att hålla en plåtkurs i Skåne 10 oktober och en på Barkarby 24 oktober.

De blir troligen fulltecknade (max 5 deltagare per tillfälle) varför inträde bör meddelas snarast.

BJÖRN ALFER

Rotax-Nytt

ROTAX HAR REVIDERAT checklistan för årlig eller 200 timmar inspektion.

Det som har tillkommit är bl.a att flottörerna i förgasarna skall kontrolleras. Se kapitel 12-20-00 pos 10.4.1 på sidan 41 till 42 i Line Maintenance Manual för rätt procedur och max vikt på flottörerna. Manualen kan hämtas kostnadsfritt som en PDF-fil från Rotax hemsida och länken nedan:

www.flyrotax.com/portaldata/5/dokus/do6147.pdf

ROTAX LANSEERAR EN ny turboladdad motor, den ger 135 Hkr och heter 915LS.

För mer information, se Rotax hemsida och länken:

www.flyrotax.com/desktopdefault.aspx/tabid-333/556_read-782/



Funded by Me är den crowdfundingorganisation som Johan samarbetade med för att få fram pengar till projektet.



I största hangaren på Barkarby för filmning och intervjuer från media.



Första gången det flögs till Sydkap var den här modern.



Tidstypisk MC från Norberg fanns på plats.

Cape 2Cape

DEN 1 SEPTEMBER bar det iväg. Johan Wiklund avverkade redan i våras flygningen till Nordkap och satte nu iväg mot Sydkap i Sydafrika med start vid EAA-kontoret på Barkarby. Gösta Andréé gjorde resan 1929 i samma flygplantyp DH60 Moth. Skillnaden är att SE-AMO är experimentklassad.

Johan flyger iklädd ullkostym vilket kanske inte var helt bekvämt efter att tvingats upp på 8 500 fot av den Egyptiska militären. Där är det kallare! På marken var det klart svettigare.

I SKRIVANDETS STUND befinner sig Johan i Khartoum och skall bege sig i väg mot Bahir Dar provinshuvudstad i Godjam, Etiopien. Färden går sen vidare mot Jimma i södra delen av landet.

Johan rapporterar löpande på Facebook Cape to Cape hur resan avlöper. Följ honom där! Flight-radar24 spårar hans flygningar så där kan vi se var han är.

BOSSE D



Uppställda för avfärd vid Barkarby Flygklubbs klubbstuga på ett regnigt Barkarby.



Tre förskoleklasser från Barkarby hade morgonpromenad på fältet och fick beskrivning av projektet av flygförare Johan. De blir säkert nästa generation flygare!



Den här dagen var det inte svårt att hålla koll på barnen.



Instrumentbrädan efter konvertering. Programmeraren för ECU till vä på instrumentbrädan och ovanför programmeraren reglaget för manuell rikning/magring. Vippströmbrytarna för ECU, bränslepumpar och bränsleinsprutning placerade ovanför glasskärmen med standard-systemet till vänster och reservsystemet till höger. Placeringen ger bra överblick och åtkomst under flygning.



Boxermotorn gör att det bara är att lägga på cowlingsen. Oljesticken och påfyllningslocket nås genom den gamla oljeluckan!

Del 5:

Projektet RV7 med Subarumotor har nu landat

NÄR JAG FÖR mer än 10 år sedan beslutade mig för att bygga en RV7 så tog jag samtidigt även beslutet att välja en Lycoming O 320 till denna.

År 2007 var bygget klart och en flygutprovning påbörjades av SE-XUX och den första svenskbyggda RV7:an var i luften. Samtidigt var Lennart Öborn klar med sin RV7:a så vi båda fick bli pionjärer på dessa modeller i Sverige.

EFTER NÅGRA ÅR föddes tanken på att i framtiden ersätta min Lycoming med en modern motor, varför inte en diesel men bedömde snart att denna skulle bli för tung, för dyr och ha för liten motoreffekt. Efter att under en tid undersökt andra alternativ till de konventionella flygmotorerna bestämde jag mig, dock efter en viss beslutsvanda att välja en modern konverterad bilmotor som till form, vikt och konstruktion påminner om en konventionell flygmotor.

Valet blev en Subaru EZ30, en sexcylindrig boxermotor på 3 liter som efter konvertering till flygmotor ger ca 200 hp. Flera av dessa konverteringar flög redan i USA, och då fr.a. i RV-

maskiner, både som 4-cylindriga och 6-cylindriga, med och utan turboaggregat.

ÅR 2009 VAR jag mogen att beställa ett komplett motorkit från Jan Eggenfellner i Florida med allt som är nödvändigt från brandskottet och framåt. Under förjulsvintern 2009 var en stor trälåda äntligen på plats hemma i hangaren på ESNV.

Till min stora förvåning och besvikelse sänkades databoxen (ECU) som skulle övervaka och styra motorn. Kontakter togs med Eggenfellner men det skulle visa sig att någon databox som jag redan betalt för kunde jag inte räkna med.

Den största utmaningen i detta projekt väntade på mig, att finna en databox som uppfyller kraven på tillförlitlighet och funktion. Efter mycket arbete ute på nätet och många samtal fick jag kontakt med en äldre hedersman borta i Canada. Han heter Ross Farnham och driver företaget Racetech Inc. i Calgary och har specialiserat sig på att förse tävlingsvärlden med motorstyrenheter för bilar, båtar och flygplan, bl.a. vinnare av Reno Airrace.

Han lyfte en stor börda från mina axlar då han lovade att bygga en ECU till min motor.

2011 PÅBÖRJADES flygutprovningen med min nya motor och då efter många timmar av arbete för att installera alla komponenter för den nya motorn och för att hitta den rätta programmeringen av ECU:n och därpå påföljande finjusteringar i luften. Jag lovar, det blev många timmar i hangaren och i konen över fältet.

Till dags dato har jag tillbringat ca 120 relativt bekymmersfria timmar i luften, i alla årstider och temperaturer, med höga och låga motorvarv. Slutbesiktning har genomförts, flygutprovningen är avslutad och ett nytt flygtillstånd har utfärdats. Min första riktiga långtur efter motorbytet blev en behaglig och trevlig flygning från Vilhelmina till årets EAA-FlyIn i Falköping med mellanlandning på Sundbro efter drygt 2 timmar.

På återresan hem besökte jag Kjula och Lars-Erik Lundgren för att utföra det nödvändiga bullerprovet vilket nu har renderat i ett godkänt miljöcertifikat med ett uppmätt bullervärde av 69,5 db vilket torde vara bland de lägsta uppmätta värdena för en RV7. Folk säger att den flyger tyst som en katt, vet inte själv då jag hittills suttit vid spakarna.

Förklaringen ligger i en rel. tyst motor med ljuddämpare, trebladig propeller med ett lågt propellervarvtal efter växellådan.

”Den största utmaningen i detta projekt väntade på mig, att finna en databox som uppfyller kraven på tillförlitlighet och funktion.”



SE-XUX parkerad utanför klubbstugan på Sundbro efter fullgjort bullerprov på Kjula.



Artikelförfattaren åter på hemmabasen ESNV efter turen till Falköping.

Uppskattar att prestandan för SE-XUX torde vara jämförbar med en Lycoming IO-360 dock här med en genomsnittlig bränsleförbrukning 23-25 liter/timme, mogas 95/98 oktan och ingen oljeförbrukning mellan oljebytena. Vid behov är det godkänt att flyga på Hjelmcos avgas 91/96. Om sådan inte finns tillgängligt så används avgas 100LL vilket jag dock om möjligt undviker av fr.a. miljö och kostnadsskäl.

DEN VÄTSKEKYLDA MOTORN ger små temperaturvariationer, ligger stadigt kring ca 80 grader Celsius i de olika procedurerna. Oljetempnen varierar mellan ca 200–220 grader Fahrenheit och avgastempnen upp till max 1250 grader Fahrenheit. Alla dessa värden är enligt Ross Farnham goda värden vilket känns tryggt.

Enligt Ross är det viktigt att hålla koll på avgastemperaturer och av luft/bränsleblandningen när det gäller dessa motorer varför dessa två instrument finns monterade i brädan. ECU:n är programmerad och låst men motorn kan manuellt magras/rikas vid behov genom att vrida en ratt placerad ovan SDS LCD

Programmer på instrumentbrädan. Påminner lite om magringsreglaget på en konventionell flygmotor fast detta sker digitalt. En annat

”Är man bredd att anta utmaningen ser jag inga skäl att avstå, men det är upp till var och en att besluta.

viktig funktion att övervaka är laddning och batterikapacitet då motorn är helt beroende av extern elförsörjning till ECU, bränsleinsprutning och bränslepumpar.

För att säkerställa dessa funktioner är SE-XUX försedd med dubblade system med dubblade batterier och dubblade bränslepumpar som kan arbeta oberoende av varandra eller tillsammans. Det är en något annorlunda procedur att flyga SE-XUX varför en utökad inflygning nog är nödvändigt, kanske en skillnadsutbildning vilket är ett krav vid inflygning på exv. en amfibie.

OM MAN SKALL välja en konventionell flygmotor eller en konverterad bilmotor är en omöjlig fråga att svara på.

Om man väljer en IO-360 får man ett väl beprövat system både tekniskt och hanteringsmässigt och som funnits sedan mer än ett halvt sekel. Man vet vad man får.

Om man är intresserad av ny teknik och vill nyttja moderna tekniska lösningar och samtidigt få en betydligt bättre bränsleekonomi och en miljövänligare lösning är en motorkonvertering ett bra alternativ. Men här är man inne på jungfrulig mark med allt vad det kan innebära.

Är man bredd att anta utmaningen ser jag inga skäl att avstå, men det är upp till var och en att besluta.

SER SJÄLV FRAM emot den tekniska utvecklingen när det gäller eldrivna flygmotorer, har ett objekt i verkstan som kanske skulle kunna vara en lämplig plattform för elektrifiering av flygandet. Mycket återstår av kunskapsinhämtning innan man är mogen för ett sådant beslut. Har redan tagit steget när det gäller bilvalet då jag numera kör laddhybrid.

Om ni vill läsa mera om mitt Subaruprojekt kan ni ta del av mina tidigare artiklar i EAA-Nytt 1/2010, 4/2010, 2/2011, 5/2012.

BENGT BERGSTEN, VILHELMINA, SE-XUX

Kan man återfå certifikatet efter hjärtinfarkt?

DET VAR TIDIGARE inte möjligt att återfå certifikatets fulla befogenheter efter hjärtinfarkt eller operation av hjärtats kranskärl. Numera (tack vare europeisk samordning) kan man, om man är symtomfri och inte har mediciner mot kärlkramp, flyga utan säkerhetsförare och även ta med passagerare.

Vad som gäller kan man läsa om på Transportstyrelsens hemsida för Luftfart

under rubriken »Begränsningar efter infarkt« (skriv hjärtinfarkt i sökrutan uppe till höger). Där står att man har flygförbud under de första sex månaderna men om man därefter är symtomfri, har minimerat riskfaktorerna (rökning, övervikt mm), inte behöver mediciner mot kärlkramp och har genomgått ett aktuellt arbets-ekg, en ultraljudsundersökning av hjärtat och ett 24-timmars-ekg så gör respektive flygläkare en bedömning om det krävs säkerhets-

förare eller inte. En del av utredningarna granskas även av hjärtspecialister under ledning av flygöverläkaren.

Flertalet symtomfria piloter, som ansöker om att återfå certifikatet efter genomgången hjärtinfarkt eller kranskärlsoperation, återfår detta utan begränsningar enligt flygöverläkaren. Men de 6 månaderna med flygförbud gäller förstås.

HANS COLLSTE



Skyranger Swift färdigbyggd

BYGGSATSEN INKÖPTES 2008. Besiktigad och klar i november 2014. Första flygning våren 2015. Till i dag har maskinen loggat drygt 10 timmar.

Byggare är jag, Urban Wall, och medbyggare är farsgubben Roland Wall. Jag flög tidigare Trike, en Creation Clipper XP 15.

Byggsatsen är en Skyranger Swift från Bestoff Aircraft. Swift (shortwing) är en modell med 1 meter mindre vingbredd än original modellen.

Motorn är en Rotax 100 hp. Har även en GRS räddnings skärm monterad.

Vi har ett eget fält straxt norr om Uppsala. Fältet heter Rolanda efter min far Roland som i år la flygverksamheten på hyllan.

Han flög tidigare en Cherokee 140 som funnits på fältet i alla år. Fältet har vi haft i över 25 år. Nu när min far slutat flyga så har vi kortat av fältet till 400 m. Fältets namn Rolanda uttalas »Rålanda«.

Jag har haft några fly-in och vad jag vet så har Rolanda rekordet i störst antal Trike samlade vid ett och samma tillfälle.

Har vid ett fly-in ordnat ett enklare SM i Trike. Första priset gick till Sundsvall. Kommer troligen nästa år ordna ett UL-A/B fly-in på Rolanda, förmodligen efter sommaren. Du som vill mellanlanda på Rolanda eller bara hälsa på, ring mig gärna på 0702 168 170.

URBAN WALL





EAA:s H50p-arbete

NÄR DET HÄR skrivs 1 september 2015 så har en rad haverier, störningar och incidenter inträffat sedan föregående EAA-nytt. Det har varit en bedrövlig sommar, haverimässigt.

Den 26 maj havererade Skybolt nr 2 för året, sydost om Enköping, och piloten omkom. Piloten startade från Skå Edeby på morgonen. Det var strålende solsken och svag vind. Han flög till ett utvalt övningsflygområde sydost om Enköping. Stockholm kontroll kontaktades, egen transponderkod tilldelades och han erhöll en egen träningssektor med en maxhöjd på 4 000 fot. Han övade avancerad flygning i höjdintervall 2500–3700 fot, men kl 10.18 försvann flygplanet från kontrollens radarskärm. Radarinspelning visade ett lodrätt hastigt sjunk ned mot marken. Radarn visade endast 2 radarsvep, därefter var flygplanet borta.

Haveriplatsen är belägen på en udde som sticker ut i Mälaren. Ute på Mälaren i var sin fiskebåt, ca 1,5 km rakt österut respektive rakt västerut, sitter en yrkesfiskare respektive fritidsfiskare. Båda blir vittne till hur Skybolten spinner lodrätt ned mot marken och ett kraftigt motorljud hörs. Strax efter ser de båda ett kraftigt rökmoln stiga från nedslagsplatsen.

Vittnena kan ej säga om spinnen var rättvänd eller om det var ryggspinn. Den tekniska haveriundersökningen visar inget fel på styrsystemen.

DEN 16 JULI erhöll en tredje Skybolt för året en markskada under utrullning på Jönköpings gräsbanan. Flygplanets hjulkåpa träffade en fältmarkeringskona. Den skadade hjulkåpan demonterades och flygplanet flögs hem.

DEN 18 JULI havererade en Van's RV-6 öster

om Falkenberg och piloten omkom. Flygplanet startade från Borgholm med destination Morup Falkenberg. Ett ca 10 km brett band med nederbörd (delvis kraftig) sträckte sig i från Halmstad till Jönköping. Ca 25 km före Morup valde piloten att passera igenom nederbördsbältet. Bristen på visuella referenser leder till att piloten förlorar kontrollen över flygplanet och havererar. Piloten omkom i nedslaget. Flygplanet får betraktas som totalförstört.

DEN 26 JULI hade en Glasair II FT bränslestopp och flygplanet landade oskadat på en åker strax söder om Slite kyrka. Felet lokaliserat – fel bränsletank vald. Startade från åkern 1 timme efter landning.

DEN 8 AUGUSTI havererade en Van's RV-6 i starten från ett privat stråk nära Sturups flp. Vid start från en privat 370 m lång gräsbanan fastnade sporrhjulet i kornåkern som var beläget i banans förlängning. Flygplanet hade hög anfallsvinkel och sporrhjulet skadade kornåkern en lång sträcka, därefter drogs flygplanet ned i kornåkern varvid ena vingen, landställ och propeller erhöll omfattande skador. Flygplanet slog ej runt och pilot och passagerare kunde oskadade stiga ur flygplanet. Piloten klagade efter haveriet på att flygplanet inte levererat full dragkraft.

Flygplanets flyghandbok (FHB) har följande data: Startsträcka på torr asfalt 267 m. Kort gräs ger 10 % i tillägg, hög temperatur 21°C ger 5 % vilket betyder $267 \times 1,15 = 307$ m startsträcka den aktuella dagen. Landningssträcka enl. FHB är 310 m vilket ger erforderlig banlängd $310 \times 1,43 = 443$ m. Rullsträcka vid start från torr asfalt är enl. FHB 175 m. Det betyder enligt ovan för gräs+temp $175 \times 1,15 = 201$ m. Rullsträckan ska användas när man ska bestämma avdragspunkten vid start i det här fallet 200 m.

Ett flygplan som har en landningssträcka en-

ligt FHB på 443 m ska endast flygas på flygfält som är minst 443 m långa. Om flygfältet varit 443 m långt och piloten dragit av vid avdragspunkten 200 m hade det varit möjligt att bromsa in flygplanet på 243 m och undersöka varför inte full dragkraft erhöles.

DEN 13 AUGUSTI blev det en mindre landningsskada på ena stödflottören på en RC 3 Seabee vid Molanda. Troligen har en stock som varit just under vattenytan kolliderat med höger stödflottör och brutit av flottörens infästning. Flygmaskinen drogs i land och ställdes in i hangar.

VAD SOM VERKAR vara en trend är att även i år är det inga byggare eller restaurerare bland de åtta som varit med om haverier eller olika händelser. Min privata teori är att 2000 byggtimmar ger försiktigare piloter som också känner till luftfartygets alla detaljer och system.

Nästan allting som hänt får klassas som operativa orsaker även i år.

Tre saker vi måste bli bättre på:

NR 1: Vi måste vända, alternativt gå till närbeläget flygplats och aldrig flyga in i dåligt väder.

NR 2: Vi måste alltid se ut en avdragspunkt före start och vara förberedda att utföra avdraget.

NR 3: Att alltid vara beredd att utföra omdrag vid landning vid 300 fots höjd på finalen.

God fortsättning på ett flygsäkert 2015 önskar.

STAFFAN EKSTRÖM

Banlängder och banbredder på egna flygfält och stråk

LITEN REPETITION OM egna flygfält och stråk beträffande banlängder och banbredder.

Om du klipper en gräsyta på en åker på 660 m x 30 m så har du en flygfältsbana på 600 m x 10 m. Minsta tillåten banbredd är 10 m men det ska finnas 10 m breda stråktytor på båda sidorna om banan. Före banans början och slut ska det finnas 30 m långa stråktytor som är farbara. Vid start får

man använda de 30 m före banan men inte räkna med de 30 m efter banan. Så för start får du räkna med 630 m (för du startar 30 m före banan). Vid landning är det bara 600 m du får räkna med.

Klipper du ett fält på 660 m x 50 m så är din bana 600 m x 30 m och är då även lämpligt för en motorseglare med långa vingar.

Om fältet inte håller breddmått eller längd

och det händer något så kan det bli problem med försäkringsbolaget. Varför ska försäkringskollektivet betala för piloter som är på för korta och för smala gräsfält? Hinderfrihet före och efter banan och indragen tröskel för att det är en väg nära banan tillkommer men behandlas inte den här gången.

STAFFAN EKSTRÖM



FÖRENINGSNYTT

Nya medlemmar

5226 Carl Romare, Katthammarvik
 5227 Carl Romare, Stockholm
 5228 Lars Gustafsson, Västerås
 5229 Robert Fasth, Malmö
 5230 Bengt André, Skärplinge
 5231 Henric Endoff, Mörkö
 5232 Jonas Larsson, Borlänge
 5233 Tommy Bohlin, Göteborg
 5234 Hans Saubach, Edane
 5235 Magnus Stenlund, Västerås
 5236 Bengt Hamann, Ludvika
 5237 Björn Ericsson, Märsta
 5238 Sven Gustavsson, Kilafors
 5239 Patrik Andersson, Askim
 5240 Martin Lindekull, Norrahammar
 5241 Mikael Norlin, Luleå
 5242 Hans Adolfsson, Gustavsberg
 5243 Martin Sollerhed, Lund
 5244 Armin Avdic, Väserås
 5245 Sverker Fall, Lund
 5246 Henrik Ajneståhl, Furulund

Nya flygutprovningar

SE-ENC, MFI-9B, 38-1073, 2016-05-31
 Sune Larsson, Gislaved

SE-XTZ, ICP Savannah S, 12-11-54-0225-1516
 2016-05-31, Hans Marchner, Mariefred

Första flygtillståndet

SE-XJV, Cassut 3M, 001-1533, 2016-06-30
 Henrik Rosin, Vimmerby

SE-EFR, MFI-9B, 029, 2016-08-31
 Fredrik Pehrsson, Löddeköpinge

SE-XXE, Dyn'Aero MCR 45, 145-1438
 2016-05-31, Ove Englund, Västerås

SE-XVH, Brändli BX2 Cherry
 37-567, 2016-05-31, Olof Hjerpe, Tibro

SE-FTY, Pitts S-2A, 2049-1194,
 2016-04-30, Stefan Sandberg, Bro

SE-XXA, Falconar SAL P-51D Mustang, F-829-
 1069, 2016-07-31, Kenneth Hoflin, Tandsbyn

Överförda till KSAK för första flygtillståndet

SE-VSE, Monett Sonex, 402-1144,
 Björn Ek, Arkelstorp

SE-VMF, Esqual VM 1 C, 20080901-1-1417,
 Sven-Göran Svensson, Blankan

SE-VUE Blackwing, 1402-1531, 2015-09-01
 Thorkil M. Arnskov, Helsingborg

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.

Säljes:

Zenith 701

Zenith 701 högvingad tvåsitsigt UL påbörjat bygge till salu.

Pris 49 000 SEK eller bud. Finns i Siljansnäs

För mer info kontakta Tel 0703682811

Jan-Axel Tolförs, Millåkersgatu 3,

793 60 Siljansnäs



Säljes: Självstartande segelflygplan, Monerai

Självstartande segelflygplan, Monerai. inklusive transportvagn mm. Kontakta: Svante Andersen tele: 0703668370



Säljes: Laser Acro ZSB 230

Unlimited aerobatics, IO360, four in one, MTPProp constant speed. Inverterat system, aluminium ställ, Haigh tailwheel. Expertbyggd motor, vinge och rörkropp, +- 10g, TT 290tim. SE-XHB.

Sven, Email:sommardagarna@gmail.com

Ikarus Flying Center



Den bästa klubbkärren enligt expertis!



Ikarus C42

Europas ledande skolmaskin

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

ELLtech
 Svensk och Norsk agent

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

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



Säljes:
MFI-15 SE-XYF.

Byggår 2008. Flygtid 95 tim. Röd läderklädsel. Finns i Oskarshamn för provflygning. Pris 600 000 kr. Ring Gennart Claesson 0480-65191. 070-2601012



Säljes:
Bulldog SK-61. SE-LLR

Bulldog SK-61. SE-LLR. År 1973 Flygtid 2642 tim. Motortid 463 tim. Byte av propeller, vägning kvarstår. Pris 460 000 kr

TREBLADIG PROPELLER. Pris 5 000 kr

MAGASIN TILL RAKET. 3 500 kr

MOTOR LYCOMING IO 360. 200 hk Gångtid ca 1 000 tim. Pris 85 000 kr

MOTOR LYCOMING 260 HK. Pris 20 000 kr

MOTOR V70 VOLVO. Pris 45 000 kr

Ring Gennart Claesson 0480-65191.
070-2601012



Säljes:
Jodel D11

Jodel D11, byggd i Danmark med KSAK-byggsats. färdigställd 1963, helrenoverad 1988 med dukning av vinge och kropp. Tidigare registrering OY-AMF. 1000 TT. Har alltid stått i hangar.

Motor Continental C90-12F, 896 timmar SMOH, går att köra på bilbensin, helrenoverad 2009 men inte nollad. Kamaxel och lyftare renoverade i USA, nya vevstaks- & ramlager och packningar. Motor rengjord och omlackad. Nya cylindrar monterade 1998 som nu har 120 TT. Planet utrustad med egentillverkade ljuddämpare vilket gör den till Sveriges tystaste Jodel. Radio Dittel, ELT. Luftvärdig till 2016-05-31. Försäkrad till 2016-05-15. Hans Stråle, 070-6374517



Säljes:
Segelflyg A60 Fauconnet

Jag vill sälja mitt segelflygplan och öppna släpavn. Segelflygplanet är en A60 Fauconnet (1968). Den finns på Annex II listan och kan därför experimentklassas via EAA. Min tanke var att sätta i en elmotor från Agni motors och ett batteripaket från Zero motorcycles. Det franska företaget Electraviva har en självstartande modell med elmotor som heter Elight2 och som i grunden är en modifierad A60 Fauconnet. Det finns även självstartande A60 Fauconnet med Hirth F33 motor (se bilden). Släpet är registrerat och godkänt. Priset är tillsammans 25 000 kr.

Martin Kjaerran, 073-7065202

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



AUTHORIZED DISTRIBUTOR
ROTAX
AIRCRAFT ENGINES



LYCON
ENGINEERING AB

Motorer - Reservdelar - Tillbehör

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

Härkeberga 16
745 96 Enköping



Auktoriserad distributör för Rotax Aircraft Engines i Skandinavien och Baltikum

AVSÄNDARE:

EAA Sverige
Hägerstalund
164 74 Kista

SVERIGE

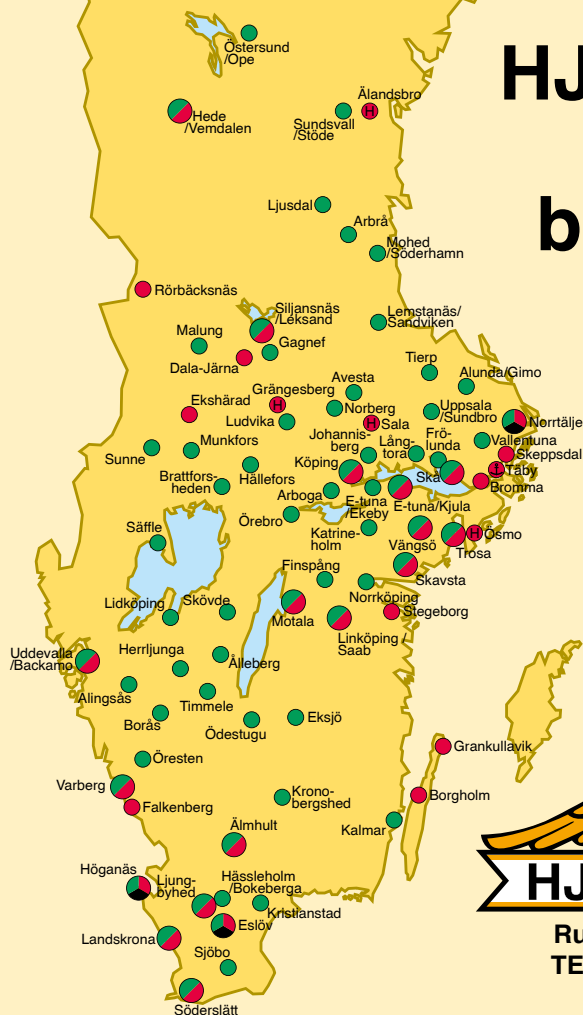


PORTO BETALT

AVGAS 100 LL**HJELMCO 91/96 UL****JET-A1**

HJELMCO OIL AB

Mycket mer än
bara flygbränsle!



- AVGAS 100 LL
- HJELMCO 91/96 UL
- JET-A1
- ⚓ Sjöflyg
- H Helikopterplatta



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