



EAA

 nytt

MEDLEMSTIDNING FÖR EAA SVERIGE • #4/2016 • ÅRGÅNG 49



Ur innehållet:

TC informerar, Värm motor på vintern, Dra lärdom av haverier,
Pietenpol Air Camper, MFI-9, Pitts Model 12, NILZ (Zlin),
Flygäventyr





Flygkalendern 2016

2016

15 dec Julfika på kansliet,

Barkarby, från kl 18.00

2017

4 mars EAA Sverige årsmöte kl 13.00. EAA kansli, Barkarby

5-8 april Aero, Friedrichshafen

25-28 maj Piper Cub fyller 80 år firas på Höganäs flygplats ESMH

3-4 juni EAA Sverige fly-in, Falköping

30 juni-2 juli Experimental days EBLE, Leopoldsburg, Belgium

7-9 juli Ärrenjarka sjöflygträff, Kenneth Hagesten kan kontaktas på telefon 070-5370162 eller e-post kenneth.hagesten@telia.com

24-30 juli EAA flyin, Wittman Regional Airport, Oshkosh, WI, USA

20 augusti Eksjö flygdag

KURSER

Se sid 11

Senaste datum för material för kommande nummer:

2017

1/2017: 6 februari

2/2017: 24 april

3-4/2017: 4 september

5/2017: 13 november



Omslaget:

Pietenpol Air Camper. Per Widings klassiker som ni kan läsa om i detta nummer.

Foto: Peter Liander

I DETTA NUMMER BLAND ANNAT:

8

Haverier

Tragiska händelser att dra lärdomar av.

12

Pietenpol Air Camper, Per Widing flyger



14

Pitts Model 12 Det händer i vårt östra grannland, Finland.



18

En annorlunda Zlin,



20

MFI-9 är populära

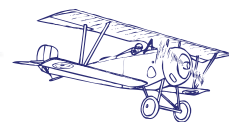
En nyrenoverad maskin presenteras



22

En flygning till Istanbul Läs och inspireras





EAA-NYTT

NR 4/2016 | ÅRGÅNG 49

Medlemsorgan för EAA Sverige och EAA Chapter 222 Sverige

Redaktör: Lennart Öborn.

Grafisk form: Lennart Öborn.

Ansvarig utgivare: Curt Sandberg.

Manus och bilder sänds enklast till

eaa-nytt@eaa.se eller per post till

EAA:s kansli.

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

EAA Sverige och EAA Chapter 222

POSTADRESS:

Hägerstaland, 164 74 Kista

TELEFON: 08-752 75 85

TELEFAX: 08-751 98 16

E-POST: eaakansli@eaa.se

HEMSIDA: 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: 500 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 USA Hemsida: www.eaa.org

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

Svenska Rotorflygklubben

EAA:s intressegrupp för rotorflygning.

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

Kontaktman: Ingvar Carlsson

070-5794614. www.rotorflygklubben.se.

Medlemsskap erhålles genom att inbetala medlemsavgiften till Plusgiro

813469-4.

Några ord från ordföranden

Några rader.....

Hösten och lugnet har infunnit sig. Det händer inte så mycket inom EAA just nu, jag skall nämna några händelser som kan vara av intresse.

Det är viktigt att beslut fattas så tidigt som möjligt om kommande års Fly-In, så att arrangören har möjlighet att planera i god tid. Falköpings Flygklubb hade anmält intresse att även nästa år få stå som arrangör. Efter som tidigare års träffar som arrangerats av klubben varit mycket lyckade, beslöt styrelsen att även nästa år ge klubben uppdraget att stå som arrangör. Falköping är en mycket bra plats, fri luft, asfaltbana och goda parkeringsmöjligheter.

Nästa år genomförs antligen en mer strukturerad planering av kursverksamheten inom EAA. Ett större antal kurser planeras och vi kan utlova efterfrågade kurser, underhåll, dukning, el, plast och trä. Några andra kurser planeras också, mer om dessa kurser i kommande EAA-nytt och på hemsidan. Du som är intresserad att delta i någon kurs kan anmäla sig till EAA:s kansli.

I förra EAA-nytt nämnde jag att vi skulle ha ett möte med Transportstyrelsen ang avgiftslättnader för "veteranluftfartyg". Mötet hade initierats vid ett möte med TS generaldirektör Maria Ågren i maj. Vid mötet deltog förutom EAA, KSAK och Svensk Flyghistorisk Förening. Vi uppfattade mötet som mycket positivt och man avser att underlätta för dem som håller intressanta äldre luftfartyg i flygdugligt skick. EAA får väl anse sig representera alla luftfartyg i denna kategori, även de som inte är experimentklassade. Dessa flygplan flyger ju ofta mycket lite varför fasta avgifter blir mycket betungande. Många andra verksamheter med "veteraner" (bilar, båtar/fartyg, järn/spårväg) får betydande bidrag. Kriteriet är att fordonen skall vara av historiskt intresse, ha använts vid speciella tillfällen eller av speciella perso-

ner. Det är dock svårt att applicera på våra luftfartyg, vilka skall få bidrag, vem väljer ut vilka som skall komma i fråga etc. Vårt förslag är att alla luftfartyg tillverkade före 1960 skall befrias från alla transportstyrelsens avgifter. TS representanter skall framföra vårt förslag internt och återkomma efter nyår. Avsikten är att det skall kunna gälla från 2018.

Som Kjell Franzén skrivit om i EAA-nytt tidigare, ingår EAA i Transporthistoriskt Nätverk (ThN). Det är en sammanslutning av tio föreningar som just vill bevara bilar, båtar, fartyg, tåg mm i driftsdugligt skick. EAA är ju lilleputten i sammanhanget, totalt ingår föreningar med ca 200 000 medlemmar. Denna sammanslutning syns främst vid Almedalen då man har seminarier och bearbetar politiker. I höst har man lyckats få riksdagsmän att lämna in 8 riksdagsmotioner om utökad stöd för att bevara det rörliga kulturarvet. Förra året inlämnades 5 motioner som alla avslogs, vi hoppas på ett bättre resultat i år. Det kommer även en kulturarvsproposition till våren där man hoppas på stärkt skydd för bevarande av äldre fordon. Jag hoppas så många som möjligt kan komma till vårt traditionella "julfika" på kansliet. Ett bra tillfälle att prata årets minnen och att spåna om det kommande året.

Curt Sandberg



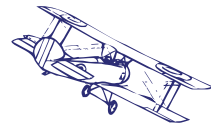
Inför julen inbjuder EAA till traditionellt

JULFIKA PÅ KANSLIET

torsdagen den 15/12 från kl 18.00 på Barkarby f d flygfält

Välkommen att prata gamla och nya minnen och vad vi hoppas på i framtiden!
Vi bjuder på kaffe med dopp.

Välkomna
Curt Sandberg



Pappersskolan del 4

Information från Tekniska Chefen

Jag fortsätter på den inslagna vägen att försöka belysa vissa områden för att göra vår verksamhet lättare, enklare och säkrare.

Underhåll - så mycket mer än bara motorn

Jag hör alltför ofta referenser till underhåll som att det bara skulle gälla motorn med dess tändstift, olja och filter. Skulle vi sköta våra fina flygplan enligt den tesen på varje 100-timmars och årliga tillsyner så dröjde det nog inte så länge innan vi fick utöka våra resurser för att hantera haverier!

Nu är det lyckligtvis inte riktigt så illa men jag vill bara lyfta denna fråga för att alla skall få en större förståelse för varför vi behöver kurser i eget underhåll.

För att kunna (få behörighet att) utnyttja dom lättnader som redan införts på normalklassade flygplan genom EASA, som även på sikt kommer att göra det lättare/enklare att själv underhålla sitt experimentklassade flygplan, så behövs dessa kurser, nu kanske mer än någonsin tidigare.

Inom den normalklassade världen finns fortfarande CAMO, flygverkstäder etc. som skall överse och godkänna dom »förenklingar« i underhåll som flygplansägaren föreslår. Inom vår experiment-klassade värld har vi inte resurser att jobba på det sättet och det skulle dessutom bli alltför dyrt för flygplansägaren, något som vi vill undvika. Istället försöker vi att strukturera upp vissa områden (kalla det »policies«) där vi kan ta snabbare, enklare och billigare beslut. För att detta skall vara möjligt så vilar det helt och hållet på kunskapen hos flygplansägaren med eget underhåll.

Enkelt sammanfattat: Större kunskap leder till mer frihet.

Räkna med att kurserna för eget underhåll kommer att bli längre och mer omfattande.

Ställ dig själv denna fråga:

Min »X« går »on condition« - vilken condition??

Om du inte kan svara på hur den var förra gången eller hur dålig den får bli innan den skall bytas eller överses så har du noll-koll..

Tänk även på detta när du köper något som har gått »on condition«. Finns det några referenser till vilken condition som avses?

Ansökan om eget underhåll måste bygga på en väl dokumenterad kunskap som delvis uppnås genom våra kurser i eget underhåll. Utöver detta måste man ha praktik. Den praktik som hinns med på kurserna räcker inte. Man måste ha varit med på minst två kompletta tillsyner (dvs. både motor och flygplan med alla dess utrustningar) för att ha någon chans att förstå och komma ihåg vad man lärt sig. När allt detta är gjort och man skickar in den kompletta dokumentationen med ansökan så skall det inte vara några större problem att få tillståndet.

Mindre modifiering och reparation

När man har ett eget underhållstillstånd så får man ju göra mindre reparationer och modifieringar själv. Tänk på att en flygplantekniker inte får göra mer än en flygplansägare med eget underhållstillstånd (se Bygghandboken kap. 7.2 och 7.4). Däremot får en flygverkstad göra det.

Kom också ihåg att lämna in någon form av redovisning till kansliet även på dom reparationer/modifieringar som du får göra. Allt detta så att vi kan hålla flygplansakterna aktuella.

Vikter och tyngdpunkter

Glöm inte vad syftet men ett vägningsprotokoll är: Att få reda på vikten på det tomma flygplanet för att sedan kunna räkna ut hur mycket man kan lasta innan man kommer upp till den maximalt tillåtna flygvikten (startvikten) MTOW (Max Take Off Weight). Vi brukar med våra flygplan normalt inte ha en annan landningsvikt MLW (Max Landing Weight) något som dock förekommer på större flygplan.

Utöver detta ser jag tyvärr att man glömmer det andra viktiga syftet:

Tyngdpunktsläget!

Alla vet ju att om tyngdpunkten ligger fel så kan det leda till haveri. Då är ju en förutsättning för att undvika detta att man

verkligen räknar ut tyngdpunktsläget i vägningsprotokollet samt använder detta värde i alla efterföljande beräkningar av tyngdpunkten inför flygning. Dubbel-kolla gärna att ni har dessa siffror, att dom är lika på olika ställen i dokumentationen och att ni vet hur ni skall använda dom för att kunna flyga säkert.

Bokstäver och registrering

Liten påminnelse: Tänk på att du kan få (ha fått) registreringsbokstäver utan att flygplanet för den skull är »registrerat«. Dvs. har du inget Nationalitets- och registreringsbevis (Nat- och Reg) så får du inte flyga.

Jul och nyår lämpar sig väldigt bra till att planera flygplans-aktiviteter inför kommande året. Allt från byggande till pappersarbete, flygutprovning och sedan även flygningar till intressanta ställen.

**Flyg säkert,
Håkan Karlsson
Teknisk chef EAA**



Kallelse till årsmöte 2017 i EAA Sverige

Tid: 2017-03-04 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 2017 och fastställande av årsavgift för 2018
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 [hemsidan](#)/nästa EAA-nytt.

Välkommen!

Incidenter, tillbud, haverier och flygsäkerhet

En lägesrapport för 2016.

Incidenter, tillbud, haverier och flygsäkerhet
En lägesrapport för 2016.

När detta skrivs är det slutet av november och det har hänt ett haveri i Skåne och ett totalhaveri med dödlig utgång i Slovakien sedan augusti månad.

Haveriet i Skåne var med en Piper Cub J3-65 i samband med landning. Flygplanet rullade ned i ett kaninhål, hålet var stort och underminerat. Nedre longerongen på vänster sida blev krokig, tillstånd söktes och reparationen startade omedelbart.

Haveriet i Slovakien var med SE-XRH och piloten Dragos Mihailovici som själv hade byggt flygplanet 1999. Flygplanet en Lancair 360 med en Lycoming 360, 180 Hp med standard förgasare och ställbar propeller av typ MTV-18-B. Flygplanet var försett med sygasutrustning för att piloten skulle kunna flyga på hög höjd. Flygplanet var IFR-utrustat och väl beprövat med ca 1500 tim och över 2000 landningar. (Informationen nedan beträffande nämnda flygning är hämtat från Flight Radar 24). Dragos startade den 4:e oktober från Bukarest med en färdplan direkt till Eskilstuna, Kjula. Innan Dragos flög in i Slovakien hade han flugit på FL 160 under 60 min därefter steg han till flyghöjden FL 190 (19000 fot = över 6000m). Dragos verkar ha fått någon form av problem då han

lämnade kursen 330° och svängde till 280° dvs 50 grader vänster samtidigt som han snabbt minskade höjden. På flygnivå FL 145 upphörde täckningen för Flight Radar 24. Slovakien utför en haveriutredning. När EAA får utredningen kommer vi att informera i EAA:nytt. Det är med en stor saknad vi EAA-medlemmar tänker på Dragos, han var en så trevlig och underhållande medlem alltid positiv och hade alltid något på gång.

På senaste mötet i allmänflygsäkerhetsrådet den 18 oktober tog Transportstyrelsen upp frågan om en nystart för O-visionen. Vi inom flyget behöver komma fram med en egen strategi för flygsäkerhetsmålet. En vision som ska sträcka sig till 2025. Luftrumsintrången får vi gräva vidare med: Detaljerade uppgifter om var någonstans intrången inträffat måste presenteras. En möjlig orsak till den stora ökningen kan vara alla nya drönare. Vid utvärderingen av de 349 luftrumsintrången var det bara ett som var skarpt och i det var inte vårt småflyg inblandat, någon liten tröst i eländet. En mera lättillgänglig sida, placerad tillsammans med flygvärdet där man ser alla aktiva R-områden rödmarkerade på en karta och aktuella NOTAM, som berör området som piloten tänker flyga, vore en dröm och

skulle säkert minska antalet intrång. 8.33 kHz - frågan. Sverige väntar på svar från Eurocontrol om vi får ha kvar 12 st 25 kHz frekvenser kanske i 10 år. Det är där flygklubbarna ligger mellan 123.20 till 123.65. Sverige går över till 8.33 men planerar inte att dela ut några 8.33 frekvenser i närtid. Resultatet blir att Bromma tornets frekvens "ändras" från 118.10 till 118.100. Frågan kommer säkert upp på nästa allmänflygsäkerhetsrådsmöte mars 2017.

Nu till vårt fortsatta flygsäkerhetsarbete: Det är tre saker som vi måste bli bättre på: Nr 1. Vi måste hela tiden vara beredda att vända, alternativt gå till en närbelägen flygplats och aldrig flyga in i dåligt väder. Nr 2. Vi måste alltid utse en avdragspunkt före start och vara förberedda att vid den punkten utföra motoravdraget. Nr 3. Att alltid vara beredd att vid landning utföra omdrag på 300 fots höjd på finalen om inte allt stämmer. Flygplan med fast ställ, fast propeller och inga klaffar att manövrera kan utföra omdraget även på lägre höjd.

God Jul och gott nytt år önskar Staffan Ekström

Varför är det så viktigt att förvärma flygmotorn före start på vintern.

I årets oktober nr av EAA:s Sport Aviation sid 28-29-30 behandlas flygmotorns oljesystem ingående av Steve Ells (gå in på www.eaa.org och läs).

Här följer ett kortare sammandrag av de viktigare delarna.

Alla oljepumpar består av två kugghjul som roterar i pumphuset. Ena kugghjulet driver det andra och oljan transporteras i kugghjulets öppningar, mot oljepumpshusets insida. Bilden visar vänster kugghjul 6 st kuggöppningar, höger kugghjul 5 st. Mellan kugghjulen får det inte plats med någon olja, så oljan pumpas hela tiden från oljeträget alternativt från den separata oljebehållaren (stjärnmotorer, Rotax och motorer med

hängande cylindrar).

Oljan från oljepumpen går därefter antingen



via ett oljesilsnät eller direkt till oljefiltret. Oljefiltret har en bypass ventil, som träder i funktion om oljefiltret blir igensatt, för att säkerställa att motorn får olja. Följande tips är från Staffan: Saknas oljefilter på motorn skaffa och montera dit en oljefilteradapter. Ett oljefilter kan rädda din motor. Vid 100 tim tillsyn byts både oljan och oljefiltret och då ska filtret skäras upp. Det veckade filtret blir ca 2 meter långt och alla föroreningar ska undersökas med lupp.



Från Trafikverket anlände en förstudie Luftrum 2040.

Från Trafikverket anlände en förstudie Luftrum 2040.

En niosidig förstudie om kapacitetsbehovet i svenskt luftrum anlände 1:a november 2016 till EAA. Ärende nr TRV 2016 / 29791.

Här följer några rubriker i förstudien.

Vilka är de som genomför förstudien? Jo, det är följande: FMV, Försvarmakten, LFV, Swedavia, Trafikverket.

Sen följer 12 rubriker. Det jag reagerade på är att de 5 som ska genomföra förstudien inte är kända för att tänka på och företräda allmänflygets intressen. Hur ska vi från allmänflyget få igenom våra önskemål för att vi vill öka vår flygsäkerhet. Saknar både Transportstyrelsen och Statens Haverikommission som båda arbetar med flygsäkerhet i Sverige. EAA har anmält intresse att delta i det kommande arbetet. Här nedan bifogas EAA:s svar till Trafikverket att vi önskar delta. Direkt i anmälan lyfter vi fram en viktig del fråga som vi inte har fått någon ändring på under 40 år, nämligen att TMA-undersidorna är för låga. Däremot har vi fått en skog av mobilmaster, vindkraftverk och drönare. Det här är en flygsäkerhetsfråga som vi måste bevaka från EAA.

Staffan Ekström

Nedanstående är EAAs svar till Trafikverket:

Förstudie om Luftfrumsplanering TRV 2016/29791

EAA med sina 1600 medlemmar har ca 500 st registrerade flygplan i Sverige (varav ca 350 st är flygande) är i hög grad berörda av det svenska luftrummet och önskar delta i det kommande arbetet.

Det största problemet för privatflygarna är den låga TMA-undersidan som vi har här i Sverige (vanligen 1500 fot). Jämför TMA-undersidan vid Hamburg som är 2500 fot. Vad är det som hänt i Sverige under de senaste 30 åren?

En skog av mobilmaster på 80 till 90 m har växt upp.

Vindkraftverk med torn på 90 till 100 m som har vindkraftsblad som är 60 till 80 m långa och inte syns så bra när de snurrar och genererar el.

Krav från Transportstyrelsen att vi ska flyga bullersmart. Det betyder att vi ska om möjligt flyga så högt som möjligt för ljudet avtar logaritmiskt med flyghöjden.

En helt ny osäkerhet har uppstått i

luftrummet under 1500 fot de senaste åren.

Det har tillkommit ett stort antal drönare som styrs av helt utbildade förare, som inte

har någon kunskap om CTR och TMA. Inte ett ord nämns om de största användarna av vårt luftrum i förstudien luftrum 2040.

Ett exempel på bedrägligt luftrum, där en stor del av luftrumsintrången sker, är Skånes TMA-undersida som normalt är 1500 fot över MSL.

Markytan i mitten av Skåne är 500 fot, skog 30 m = 100 fot. Vindkraftverk 500 fot. Vilket ger en hinderhöjd på 1200 fot. Säkerhetsmarginal på 500 fot är min. standard vilket ger en säker min. sektorflyghöjd på 1700 fot.

För att säkert inte flyga upp i TMA-undersidan behövs min. 300 fot, speciellt när det är termik för då åker man både upp och ned i höjd. Våra enkla flygmaskiner är normalt ej utrustade med autopiloter. Vi har även många J3C Cubar tillverkade 1943 till 1945 som inte har något elsystem. Det här betyder att det inte är flygsäkert i Sverige om inte min. TMA-undersidan höjs till min. 2000 fot över områdets markhöjd (sektorhöjd). Ur miljösynpunkt (bullernivå) bör TMA-undersidan vara 2500 fot, samma som Hamburg har.

Med förhoppning om ett gott samarbete i ovanstående frågor.

Prova med en magnet den fiskar upp alla stålfragment, lagermetall och koksrester är



omagnetiska. Små koksrester är det normala. Du hittar i filtret. Vid osäkerhet samla ihop alla rester i en liten plastpåse och visa dina fynd för en erfaren flygtekniker eller för någon erfaren EAA byggare-flygare.

Efter oljefiltret sitter oil pressure valve = oljetrycksregulatorn som ser till att oljetrycket inte blir för högt, utan den öppnar och släpper ut överskottsoljan ned till sumpen. Om oljetrycksmätaren visar lite

lågt oljetryck kan man byta alternativt mäta upp fjäderkraften, det går även bra att lägga in en extra bricka så ökar fjäderkraften något. Kontrollera att stålkulan är helt felfri. Polera även sätesytan som ligger mot stålkulan med en egentillverkad träpinne.

Lycoming föreskriver att oljetrycket är min 25 psi = 1,75 Bar vid tomgång. Continental föreskriver min 10 psi = 0,7 Bar också vid tomgång. Förlorar man oljetrycket vid flygning är det bara att minska motorns effekt och landa så fort som möjligt.

Oljekylaren kan brista det startar ofta med ett läckage (en spricka). Orsaken är ofta extrema höga tryckspikar som uppstår vid kallstart när det är många minusgrader. Därför är det mycket viktigt att förvärma motorn och olekylaren. Vid separat oljebehållare så ska den med i uppvärmningen. Lycoming och Continental föreskriver förvärmning under -6 grader. Författaren Steve Ells föreslår mellan 0 och +4 grader. Själv brukar jag värma motorn vid +5 till +6 grader samtidigt värmer jag förarutrymmet så det också blir varmt och skönt.

Vernatherm valve = Oljetermostaten som öppnar vid 85 grader och släpper ut den varma oljan till oljekylaren. Om oljan i oljekylaren inte är förvärmad och



den är den gamla raka oljan, dvs inte av nyare multigradoljan 15 W 50 oljan kan oljetermostaten starta med att slå mellan öppet och stängt läge. Den koniska ventilytan sitter omedelbart under 6-kantmuttern och motsvarande säte i termostathuset kan skadas. Träckstötarna som öppnar när termostaten står och slår kan skada oljekylaren så den spricker. Moderna multigrad oljor och förvärmning löser problemet helt.

Översättning och förkortning av Staffan Ekström.

Tre haverier, tre förolyckade medlemmar

Text: Håkan Karlsson TC, Sven Kindblim VL, Henrik Idensjö, Lennart Öborn

Tanken med artikeln är att beröra lite och få alla att tänka till. Det måste väl vara så våra förolyckade medlemmar skulle vilja att vi gjorde.

Under 2014 och 2015 inträffade 3 haverier med dödlig utgång med experimentklassade flygplan. Vid samtliga tre haverier satt EAA medlemmar vid spakarna. När man läser haveriutredningarna så är det inte så mycket nytt som framkommer. Samtliga haverier beror mest troligt på operativa orsaker, dvs. inga tekniska fel har framkommit. Ni som tänker att detta händer inte mig bör nog tänka till igen. Händer detta dessa medlemmar så kan det hända dig också. Vi måste lära oss av andras misstag och här finns en stor potential för att reducera denna typ av haverier, så läs vidare.

Här följer tre scenarier som bygger på dessa tre haverier. Dessa berättelser är inte meningen som en exakt förklaring på vad som hänt i respektive haveri utan mer för att användas i senare analys och diskussion i denna artikel som ett möjligt scenario. Tanken är också att få er läsare och piloter att tänka till på det läge dessa piloter hamnat i.



Haveri vid flygning mot dåligt väder, 1

Tänk dig in i scenariot att du skall göra en VFR flygning från A till B, flygtiden är beräknad till ca 1 timme. Vädret är bra vid startplatsen. Det är sommar och sol. Du kanske kollar upp TAF'arna efter färdvägen vilka säger CAVOK hela vägen med någon prob 40 eller TEMP grupp gällande regn skurar med lokala CB. Man tänker lätt inga problem, skurar går jag runt och det skall bli bättre under dagen. I maskinen så ställer man in kursen och flyger på. Allt är lugnt motorn spinner som en symaskin och solen skiner. Efter 45 minuter med bara 15 minuter till målet är det mulet och du måste sjuka från dina 4000 ft till 3000 ft för att du har närmat dig en molnskärm. Du tänker att det är inga problem 3000 ft och strax bara 10 minuter kvar, ska bli skönt och landa. Några regnstänk på rutan men god sikt så du fortsätter. Någon minut senare får du sjunka

ytterligare 1000ft för att gå fri från moln. Du märker plötsligt att din kurs inte riktigt stämmer och försöker korrigera. När du tittar upp från GPS'en/kursgyrot/kartan så ser du inte marken och konstaterar att du är i moln. Den tidigare lugna luften är nu betydligt mer turbulent och du kastas runt lite i cockpiten. Efter att ha dykt några hundra fot så får du markkontakt igen. Nu är dock sikten väldigt begränsad och regnet slår mot rutan vilket inte gör det bättre. Nu känner du en kraftig stress och vet inte var du är och kan inte riktigt heller säga vart du är på väg. Det enda du tänker på är att vara fri från moln. Efter några minuter ropar du upp kontrollen för att be om hjälp och de undrar över vilken kurs du styr men du uppfattar inte riktigt frågan. Turbulensen är kraftig och sikten väldigt dålig. Du har fullt upp bara att hålla flygplanet flygande. Du inser att du långtifrån har kontroll på situationen vilket gör dig ännu mer stressad. Fartmätaren visar nästan VNE när du tittar

på den och du drar instinktivt spaken åt dig vilket resulterar i en kraftig upptagning. Det är svårt att avgöra vart molnbasen är i det kraftiga regnet men plötsligt har du väldigt svårt att avgöra vad som är himmel och mark. Kontrollen frågar något men du hör inte riktigt vad de säger. Du kämpar på med att försöka få kontroll över situationen och försöker tänka klart. Vad skall jag göra tänker du, samtidigt som du åter tappar kontrollen samt mark sikten. Sekunder senare är du död.



Haveri vid flygning mot dåligt väder, 2

Du skall flyga från A till B, en sträcka du flugit många gånger och kan utan och innan. Sträckan är knappt 10 mil och brukar ta 30 minuter att flyga. Denna morgon är en lite fuktig sensommar dag. Prognosen talar om lokalt låga moln på sträckan och dålig sikt men fram mot lunch skall dessa lokalt låga moln vara borta. Bra tänker du då kan jag starta för solen kommer nog bränna bort dessa dimmoln snabbt. På startplatsen är vädret inte vad du hoppats på men du bestämmer dig för att starta. Efter 5-10 minuter så flyger du på 1000ft i höjd med ett

uppsprucket stratustäcke. Du ser att det längre fram blir heltäckt och bestämmer dig för att minska höjden för att gå under molnen. Väl under molnen så får du krypa lägre och lägre men du tänker att det ska gå bra. Du vet exakt vart du är på GPS'en och vart du ska. Jag kan gå ned ännu lägre om så skulle behövas. Ungefär halvvägs till målet tycker du att det börjar kännas lite obekvämt. Du börjar fundera på att vända då du inte är speciellt högt och sikten är inget vidare heller. Du vet att det är fuktig luft så du drar ut förvärmningen för att vara på säkra sidan. Ungefär halvvägs till målet tycker du att det börjar kännas lite obekvämt. Plötsligt blir du lite överraskad av att du tappar marksikten av en dimbank.



Du bestämmer dig snabbt för att vända och börjar svänga och inser nu att du nog borde ha vänt lite tidigare. Du har svårt för att bedöma höjden till trädtopparna och plötsligt känner du att planet tar i träden. Sekunder senare är du död.

Analys av de väderrelaterade haverierna

I berättelserna ovan så förstår alla att i detta läge så är goda råd dyra. Tyvärr har man för länge sedan passerat punkten när första misstaget eller första dåliga beslutet togs. I dessa haverier i dåligt väder så kan nog alla piloter säga att man skulle "bara" ha svängt 180 grader lite tidigare. Även olyckspiloterna skulle svarat likadant. Frågan är varför de inte gjorde det?

Det är intressant att tänka på hur piloten i första fallet hamnade i ett läge då han inte ens kunde berätta för Sweden Control vilken kurs han hade. Hur kommer det sig då att man hamnar i detta läge? Svaret är förstås inte enkelt men en del är att man lurar sig själv genom att acceptera små förändringar i taget och efter ett antal sådana beslut att fortsätta så sitter man i ett väldigt dåligt läge. Piloten i detta fall inser att han flugit för långt in i dåligt väder. Han ber om hjälp

för att komma tillbaka men lyckas inte i detta väder styra tillbaka planet på kontrakurs. Detta trots att han i princip hade instrument för IFR flygning.

I andra exemplet tyder mycket på att piloten gjorde ett mer planerat val att faktiskt underskrida planeringsminima och försöka nå destinationen. En fundering här är hur han tänkte då han sett de låga moln som fanns utefter sträckan. Anledningen till att han kom lågt är oklart. Ett avsiktligt val att flyga lågt är ett alternativ och ett annat kan vara förgasaris. I vilket fall som helst så startade piloten i ett tveksamt väder. Hur han tänkte kommer vi aldrig att få veta.

Viljan att komma fram kan naturligtvis påverkas av många faktorer. Förmodligen så kan man gissa att piloten tagit ett annat beslut om han mötte dåligt väder efter några minuter efter starten. Då är det lättare att vända för att sedan försöka lite senare är man nästan framme är det frestande att kanske försöka lite till. Andra orsaker kan också påverka piloten att ta dessa dåliga beslut. Det är självklart så att förväntningar

från passagerare eller inbokade möten på destinationen också sätter press på piloten vilket kan påverka vår förmåga att ta rätt beslut i situationer vi inte riktigt förväntat oss. Glöm inte bort att det är du som pilot som är ansvarig, det innebär också att det är du som bestämmer om det skall flygas och när det skall vändas.

Forts. nästa sida



Haveri under träning i avancerad flygning.

Din avsikt är att träna avancerad flygning i närområdet. Vädret är bra och du tycker det skall bli roligt att träna lite avflygning. Du har ett program du tänker följa och kanske köra igenom två gånger. Du startar och går mot ditt tänkta övningsområde. Ropar upp Stockholm kontroll för klarering. Du får transponderkod samt klarering 4000 ft minus. Du gör dina vanliga checkar på motorinstrumenten samt en 360 graders sväng för att kolla eventuell trafik. Allt känns bra. Efter två uppvärmnings-

manövrar kör du igång ditt program. Allt går bra manöver för manöver, du är ganska nöjd med både placering och utförande av manövrarna. Nästa manöver är en hammerhead (eller stall turn). Du tar upp flygplanet i en vertikal och mot slutet innan du tänkt sparka runt kanske du ligger lite mer negativt än du önskat. Så kommer läget du väntat på, du bedömer att det är dags att vända. Fullt sidroder till vänster, motskevrning höger samt dykroder för att få till en snygg rotation och motverka de krafter som påverkar flygplanet i detta speciella läge. Nu händer dock något du inte har förväntat dig. Flygmaskinen går inte runt som den brukar utan stannar nästan upp ett kort

moment och sedan börjar allt snurra. Du funderar på vad som hänt. Rotationen är snabbare än något annat du varit med om förut. Du känner hur du pressas mot huven och tänker tanken att du borde dragit åt remmarna hårdare. Du börjar nu röra spaken lite osammanhängande mellan olika ytterlägen för att försöka häva rörelsen. Du börjar inse att du ligger i en spinn men den verkar snurra mycket snabbare än du är van vid och du känner inte heller igen referenserna. Du provar med olika sidroderutslag men inget verkar hjälpa. Du har nu snurrat många varv och börjar få panik då marken kommer allt närmare. Sekunder senare så är du död.

ANALYS Ava haveri

I avahaveriet så gör piloten fram till haveriet mycket rätt. Vädret är bra och han begär bra med höjd av flygledningen för de övningar han skall göra. Radarplotten avslöjar att han håller god höjd under passet innan haveriet. Fram till sista manövern går allt som planerat och sedan händer något. Mycket tyder på att piloten skulle göra en hammerhead eller hjulning. Det är känt att en misslyckad hammerhead kan sluta i en inverterad flatspin om man inte handlar korrekt. Det finns beskrivet i litteraturen (tex "Better Aerobatic" av Allan Cassidy).

Under utbildning tränas utgång ur ofrivillig spinn och onormala lägen. I detta fall verkar det som att piloten blev tagen på sängen av det abrupta resultatet av hans misslyckade manöver. Under dessa förutsättningar lyckades inte piloten utföra steg ett enligt alla kända metoder för att gå ur en spinn, nämligen att dra av gasen. Frågar du piloter som håller på med avancerad flygning så svarar alla att först så drar man av gasen vid utgång ur spinn. Detta är lika självklart som att man svarar att man skall vända om man möter dåligt väder. Skillnaden är att i fallet med en misslyckad hammerhead så är tidsperspektivet mycket kortare. Vi pratar endast om ett fåtal sekunder från att gå från

en vertikal stigning till att ligga i en fullt utvecklad flatspin. Här handlar det mindre om en rad beslut som varit dåliga utan mer på att vara mentalt förberedd på när det ofrivilliga läget uppstår på riktigt. Har man inte tänkt fram vad man skall göra innan så sitter man illa till. Det är inte läge att börja fundera utan här måste handgreppen sitta i ryggmärgen, av med gasen, skeven neutrala, sidroder mot rotationen och spaken fram eller bak beroende på upprätt eller inverterad spin (PARE, power, aileron, rudder, elevator). Det finns andra metoder också som t.ex. Beggs (eller Beggs Muller) men det viktiga är att man förberett sig och vet vad man skall göra.

Något för piloter att tänka på

När man tittar på haverier som dessa i efterhand så ställer man sig lätt frågan, "Varför gjorde inte piloten bara så eller så...". Piloterna själva skulle förmodligen svara precis lika om de fick möjlighet att analysera haverierna. Svaret är förmodligen att de inte var förberedda att hamna i en verklig situation där något händer som de inte riktigt förväntade sig även om de mycket väl vet att det kan hända och vad man skall

göra när det händer. Nu vet vi alla att det är väldigt lätt att vara efterklok. Frågan är hur just du skulle reagera om du hade hamnat i exakt samma situation. Tänk på att de tre förolyckade personerna inte var några nykläckta certinnehavare. Deras erfarenhet låg i spannet 300h-1500 h. De hade god flygtrim och flög fler timmar per år än snittet för privatpiloter. Hur kommer det sig att erfarna piloter och tillika flygplansägare gör misstag som dessa? En annan reflektion är att om de kan göra dessa misstag så är vi nog

alla potentiella offer för nästa olycka med dödlig utgång. Vad vi alla har som ansvar är att lära oss av tidigare misstag gjorda av våra flygarkollegor. Detta är värt att tänka till om som läsare av denna artikel.

Hur undviker man då att hamna i dessa situationer?

Ett sätt kan vara att man faktiskt tar några minuter före en flygning och tänker igenom vad det värsta är som kan hända under en flygning. Gör man en distansflygning bör man ganska kort efter funderingar på vad man skall göra vid motorbortfall komma till vad göra om vädret blir sämre. I avahaveriet bör man också ganska snart efter motorbortfall komma till; vad gör jag om jag hamnar i ett okontrollerat läge? Under avancerad flygning har du dessutom en möjlighet att använda fallskärmen. Att ligga i ett okontrollerat läge och börja fundera på att hoppa eller ej är nog inte en bra ide då höjden snart tar slut. Det är något man bör förbereda sig på och träna på backen så att beslutet kommer fort när det behövs. Har man innan flygningen bestämt på och avdragspunkter, väder minima, min höjder för flygning etc. så blir beslutet lättare och snabbare att ta om det händer under flygningen.

Två exempel:

Flyger du mot sämre väder utan att innan ha bestämt när du skall vända kommer

du spendera mycket hjärnkapacitet på att fundera fram när du skall vända. I detta läge är det också mycket lättare att påverkas av de faktorer som finns nämnda ovan (nästan framme, press från passagerare etc.). Om du redan bestämt dig för att vända om du inte kan hålla 1000ft ground så blir beslutet så mycket lättare.

Ett annat exempel vid avaflygning kan vara; när skall jag använda fallskärmen? Om du i luften börjar fundera på minsta höjd för hopp så är risken stor att du inte hinner ut. Alla som bär fallskärm bör redan innan flygning fundera på i vilka lägen man skall använda sig av denna om en plötslig situation inträffar.

Mentalt förberedd kan vara skillnaden mellan att haverera eller inte. Samtliga tre haverier hade förmodligen kunna undvikas om piloterna förberett sig mentalt genom att tänka "Vad är det värsta som kan hända under denna flygning?". Detta är något som vi alla borde fundera på. Hur ofta har du tänkt tanken av vad du skall göra och vilka beslut du skall ta i olika scenarier? Vilka är dina minima i olika situationer? Om vi tittar på dessa 3 haverier så är två väldigt lika på så sätt att båda piloterna mötte dåligt väder.

Piloternas oförmåga att ta det egentligen enkla beslutet att göra en 180 graders sväng orsakade här det värsta scenariot man kan tänka sig och de fick betala det ultimata priset.

Förutom att förbereda sig mentalt så kan man naturligtvis även läsa på vad som finns skrivet i olika utbildningsmaterial. Alla känner till H50P och i den serien så finns det ett häfte som heter "Game over". På transportstyrelsens sida finns alla H50P skrifter. Ta en titt på dessa och speciellt nr 7 "Game over" [<https://www.transportstyrelsen.se/sv/luftfart/Privat--och-allmanflyg/Flygoperativt/Privatflygarens-drifthandbok/>]. Detta kompendie behandlar i princip väderhaverierna som beskrivits i artikeln ovan. För avaflygare så kan "Better Aerobatic" av Allan Cassidy rekommenderas. Även "Spinns in Pitts special" av Gene Beggs är bra läsning för den som vil läsa på i ämnet.

"Vi måste lära oss av varandras misstag och vara mentalt förberedda och inte tänka det händer inte mig"



Planerade kurser under 2017

Kurser och utbildning är viktigt och roligt, innehåller både teori och praktik.

Ytterligare information om kurserna kommer i nr 1 av EAA-nytt 2017

Planerade kurser	Tid	Plats	Kursledare
Träkurs	14/4-17/4	Karlskoga	Per Widing, Paul Pinato
Dukningskurs:	25-26/5	Karlskoga	Per Widing, Dan Borgström m fl.
Eget underhåll:	3/3 - 5/3	Karlskoga	Paul Pinato, Dan Borgström
Plastkurs del 1:	27/5-28/5	Karlskoga	Dan Borgström
Plastkurs del 2:	Hösten 2017		
Plåtkurs:	14/10	Skåne	Björn Alfer
Plåtkurs:	21/10	Barkarby	Björn Alfer
El och avionik:	2017	Eslöv	Sten Svensson m fl

Lycon håller en Rotax 912/914 kurs:

Rotax 912/914-serie Familiarization & Servicekurs lördagen den 21 och söndagen den 22 januari 2017.

<http://www.lycon.se/iRMT/utbildningkurser/utbildning/anmalan/>

Pietenpol Air Camper

Per Widings har byggt en riktig klassiker och nu flyger han!

Text: Per Widing, Foto: Peter Liander

Projektet är inspirerat av en artikel i tidningen Glider and Flight manual från 1932. Jag kom igång år 2000 efter att ha köpt ritningar från Bernard Pietenpol:s son Don Pietenpol. Redan från början delade jag upp projektet i fyra olika delar för att göra det mer överblickbart. Bygget började med trädelar som skulle byggas på jigg. Spryglar kroppsidor stjärtparti och propeller. När i stort sett allt trä var färdigbyggt var det dags för alla ståldetaljer, beslag, landningsställ, motorfundament, vingstöttor mm. Efter detta kunde nu maskinen monteras ihop så att den kunde stå på sina egna ben. Efter detta följde sedan all skalplåt som noskåpa, plåt runt sittbrunnar mm. Till sist delade jag upp alla apparater i fyra grupper. Motor A-Ford, kylare, bränsletank, instrument. Folk har under byggets gång frågat när det hela ska vara klart. Mitt svar har alltid varit att jag inte haft någon tidplan, utan varje del har fått ta den tid den behöver för att bli bra. Min ekonomi har inte heller tillåtit att jag kunnat köpa något färdigt eller kunnat lämna ut några jobb till andra i någon större utsträckning.

Det jag har varit tvungen att lägga ut är lödning av kylare, borrar av cylinderlopp och köpa instrument. Jag har sett projektet som en lång egenutbildning. När jag väl fått ihop flygmaskinen visade det sig att en del saker inte var så bra som jag vill ha det. Till exempel visade sig kärran vara baktung jämfört med de specifikationer som jag fick från LAA Light Aircraft Association (Engelska motsvarigheten till Amerikanska

Jag har sett projektet som en lång egenutbildning.

EAA). Ett nytt stjärtparti byggdes och jag sparade 2.5 kg vilket påverkar TP-läget rätt mycket på grund av lång hävarm bakåt. En blyvikt på 16 kg

monterades i nosen. 2014 gjorde jag ett par skutt över banan på fältet men såg att motorvarvet sjönk rätt drastiskt efter ca 5sek. Jag insåg att jag behövde gå igenom motorn på nytt helt och hållet. Cylinderloppen borrades om, vatten pumpen rättades till, ny förgasare monterades, inloppsröret ändrades och tändmagneten fick byggas om. Till slut började motorn gå som jag ville. I slutet på sommaren 2016 var det så dags, motor, instrument, flygmaskin och jag





själv fungerade tillfredställande. Jag sa till sambon Marie att det troligen var "dags att flyga" Jag taxade ut till bana 12 på Skå-Edeby som jag gjort så många gånger förut med den skillnaden att jag inte drog av en stund efter pådrag. Kärran lättade fint fortsatte och steg, visade sig vara lättare på rodren än jag förväntat mig. Enda stora anmärkningen var att kärran

kändes ordentligt nostung. Förutom en liten trimplåt som avhjälpde

det problemet tillfälligt har hon nu flugit ungefär 6 tim utan någon omriggning. Inför nästa flygsäsong kommer jag att åtgärda några saker som jag inte är nöjd med. Remmen till vattenpumpen kommer att få en remspännare, jag kommer att flytta på magnet switcen. Blyklumpen i nosen kommer att sågas bort stegvis tills jag hittar ett bra TP-läge. Nästa sommar kommer att ägnas helt åt fortsatt flygutprovning.

Jag sa till sambon Marie att det troligen var "dags att flyga"



Fakta om Pers Pietenpol Air Camper

1. Spännvidd 8,8m
2. Tomvikt 345 Kg
3. Motoreffekt 35 Hp vid 1600 Rpm
4. Bränsleförbrukning ca 15 L/tim
5. Total bränslemängd 39 L
6. Lägsta flygfart ca 35 Knop
7. Lagom stigfart ca 50 Knop
8. Marchfart ca 60 Knop
9. Hon protesterar vilt vid fart över 70 Knop
10. Stighastighet vid 50 Knop ca 500 Fot/min





Pitts Model 12 i blå-vit livery, Andre Rönnberg berättar om sitt projekt

Text: Andre Rönnberg, Foto: Mikko Vääntinen

Jag börjar med info om mig själv.

Gift, 51 år fyra barns papa, 8 barns farfar, (all fullvuxna) jobbat som brandman i 23 år och i 10 år inom företagsbranschen. VD för ett företag inom personlig hudvård. Jag har haft flygcertifikat sedan -90 och flugit avancerad flygning sedan -93, ett tiotal avancerade tävlingar bakom mig i sportsman och intermediate klass Finsk mästare 2000, 2001, 2002. Flygplanstyperna jag flugit är många men av de som är godkända för avancerad flygning, C-150/152 Aerobat, Christen Eagle II, Pitts S1, Ultimate 10-300S och nu då även Pitts Model 12.

Jag har ingen teknisk utbildning utan har lärt mig meka den långa vägen, mc, bil, villabygge, sedan flygplan.

Orsaken till att jag valde att bygga en Pitts Model 12 är väl flera. Jag grundrenoverade en Pitts S-1 1996-98 och blev bekant med materialen samt metoderna. Jag har alltid gillat Curtis Pitts designer och kitet samt totalbudgeten verkade passa mig. Väldigt enkel trävinge, färdigt svetsad (pulverlackad) ram, canopy färdig endast kompositmaterialen var något riktigt nytt för mig i detta projekt. Delar jag tillverkat själv i kompositmaterial till Pittsen är vingspetsarna. Originalen (de som kom med kit et) var i glasfiber och vägde 1,7kg/st. De hade dålig passform och krävde en massa slipande och spacklande innan jag ens kunde använda dem som pluggar till

en form. Som tur är profilen symmetrisk så jag behövde endast tillverka 2 pluggar. De nya kolfibervingspetsarna väger 600g/st och är mycket styvare än originalen + att jag sparat -4,4kg vikt totalt. Hjulskaporna skall jag bygga färdigt kommande vinter, även de i kolfiber. Passformen på glasfiberprodukterna som kommer med kitet är under all kritik. Stort land, stora toleranser. De helt egna lösningar man måste göra då man bygger en Pitts 12 från kit är, instrumentpanelen, val av instrument (inga instrument medföljer) elsystemet finns det schema på men det måste man justera enligt eget behov. Färgschemat är planerat av ett företag i som Finland specialiserat sig på foton av flygplan samt design av färgscheman, Aviation Studio Mikko Maliniemi. Säkerhetsbälten kommer från ett företag som heter Hooker Harness. Bälten är med ratchet (spännlina spännare) i båda säten så man kan spänna sig fast riktigt ordentligt.

Då jag ansök om bygglov av Finska flygförbundet var det grönt ljus från första dagen. De hade just sett vad jag gjorde med Pittsen (S-1an) jag renoverat. Det enda som ledde till bekymmer var motorn. Flygförbundet kunde inte godkänna övervakaren jag valt till projektet då han inte var van med Vedeneyev M14PF motorn. Jag ringde en kille som då arbetade på Finnair Teknik avdelningen och som jag visste hade mekat på Sukhoi 26 samt Yak

55 tidigare. Han åtog sig ansvaret att bli övervakare och bygget startade. Det är i min mening till väldigt stor nytta att övervakaren är kunnig och villig att hjälpa till. Under dessa 10 år jag byggt planet hard et blivit lättare med hembyggen i Finland och Trafiksäkerhetsverket (Trafi) fungerar också de som rådgivande utöver deras övervaknings och myndighetsroll.

Besiktningen av Pittsen var en 5 timmar lång väldigt trevligt tillfälle där besiktaren (Trafi) gick igenom dokumentationen, flygplanet, och till slut (detta var inte nödvändigt) ville han höra det härliga ljudet av stjärnmotorn.



Första take off den 02.10.2016 på Kymi flygfält 12 mil öster om Helsingfors. Jag flyger den själv på bilden.

Fakta om Pitts Model 12

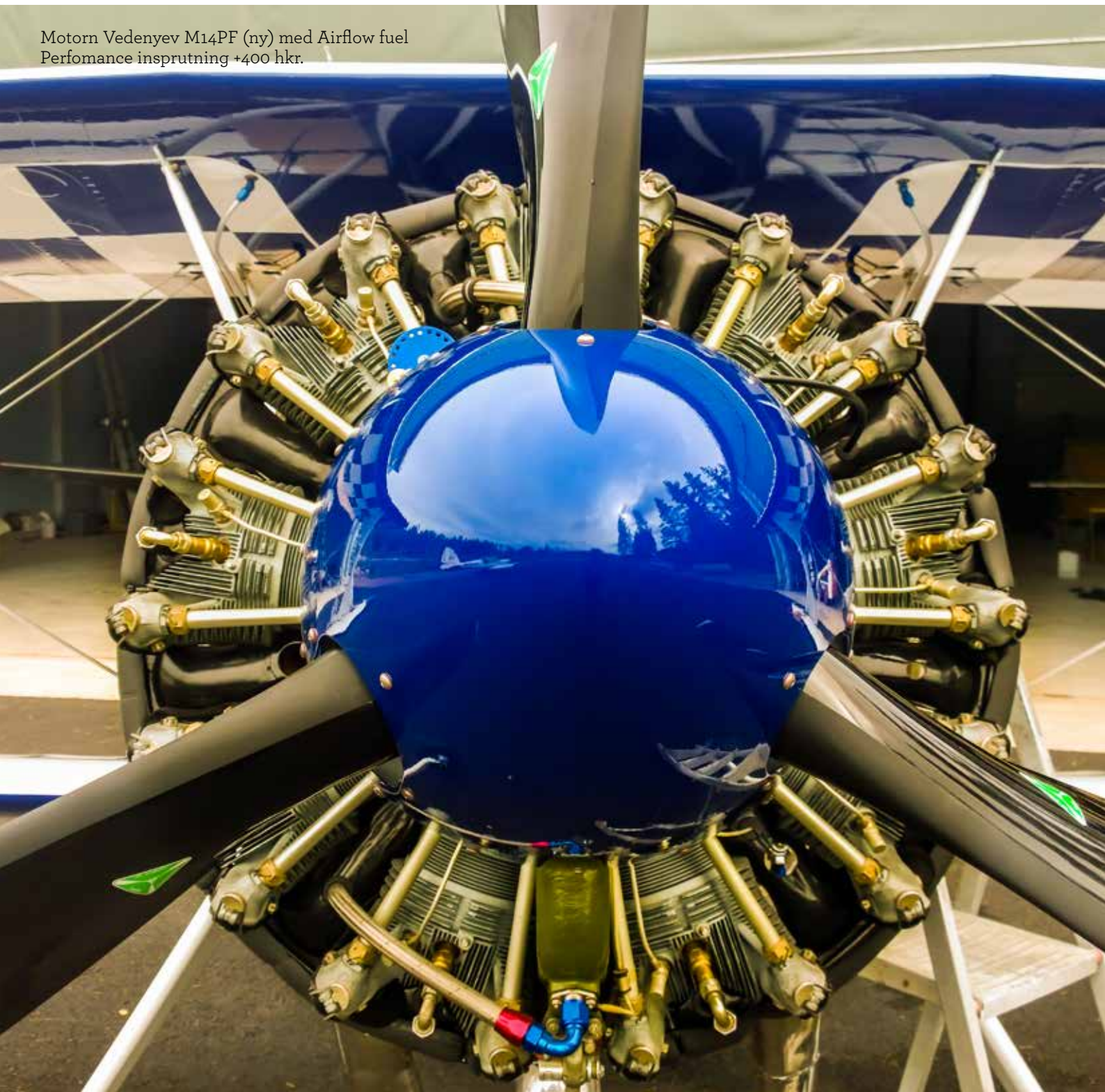
Pitts Model 12 HP version.
Byggd av kit från Jim Kimball Enterprises Inc
s/n 194
Ving spännvidd 6,7m
Längd 6 m
Tomvikt 708kg
Max vikt 102kg
Bränslemängd 204 L totalt varav 68 L ferry tank
Bagage max 18 kg
Rök vätska tank 26 L
Marchfart 175mph 70 % (2500 rpm)
Vne 239mph
Stall fart 63mph
Kliver +3200ft/min

Roll rate +300grader/sek
Range 844km
G gränser +6 -4,5 (+9 -7,5 Ultimate brake load)
Motorn Vedenyev M14PF 9 cyl stjärnmotor med insprutning. Displacement 10,6L, tryckluftstart samt egen kompressor som fyller startflaskan som är ombord.
Oljetank 16L olja Shell 100
Propeller är en hydraulisk MTV-9-250 cm trä komposit
Behov av bana takeoff 160m
Behov av bana landing 240m
6:00-6 däck Grove Landing gear ställ
6" double fork Aviation Products sporrhjul

Materialet till detta flygplan har jag köpt av:

- Arigo Teknik Ab
- Aircraft Spruce& Speciality Inc
- Richard Goode aerobatics (Motorn och alla tillhörande delar, avgasrör, oljetank mm)
- MT propeller
- Wicks aircraft
- Aircraft tool supply
- Kevra Oy, kompositmaterial

Motorn Vedenyev M14PF (ny) med Airflow fuel Performance insprutning +400 hkr.





Flygplanskroppen i stålör, klar från fabrik.



En vinge byggs upp



Kärnan ute i solen emellanåt, bränsletanken 54 gallon (204L) totalt, varav 136L i huvudtanken + header tanken i flygkroppen samt 68L i övre vingen (måste vara tom vid aerobatics). Dukningen är PolyFiber (heavy duty) med tillhörande bottenfärgen för tyg och metall samt Poly Fiber Aerothane, det blå och vita. Vingarna är dubbel dukade ända ut till skevrodden. Detta en rekommendation av Jim Kimball Enterprises Inc. Tomvikten är 708 kg Max takeoff vikt är 1020kg. Den kliver +3200ft/min och stallar vid 63mph. Marchfart är 175mph. Propeller en MT 250 cm.



Här kommer jag in för första landing. (bilden) År 2005 började jag bygga den här maskinen. Beställde ritningar från Jim Kimball Enterprises Inc <http://www.jimkimballenterprises.com/>

Cowlingen är i kolfiber och kom med kitet. Måste betala lite extra för att få den i kolfiber och tyvärr måste jag säga att passformen på cowlingen övre och under sidan var usel. Jacob Holländer fick en cowling till Viking I samma leverans. Han hämtade cowlingen hos mig och ringde några dagar senare och undrade om vi fick varandras delar blandade. Vilket fall som helst så blev det 170 h att bygga och laminera till för att få till passformen. Kimball skriver i en arbetsbeskrivning, "might need some sanding to perfect fit" !!! I USA har man haft temperatur problem med Pitts 12:or som har 400hkr motorn så därför skär man upp 3rd scoop i bak kanten av cowlingen, 2 på var sida och en uppe vid oljetanken.

Senare under året kom det första kitet till vinge/skevroder kitet. Det tog 2 år och 760 timmar att bygga vingarna. Totala byggtiden innan första flygning 3540 h

Stor nytta under bygget har jag haft av en kille som heter Darin Bishop. Han bygger själv en model 12, a och har en nätsida som heter www.2wings.com



En ovanlig Zlin

Foto: Lennart Öborn



SE-XFY är ett unikt flygplan, en tvåsitsig Zlin Z326 ombyggd till ensitsare. Onödigheter som elsystem och sånt är bortskalat för att spara vikt. Bränsletankarna, fyra stycken, rymmer totalt 86 liter. Motorn är en inverterad rak sexa Avia M137AZ på 180 hästar. Propellern är en fast träsnurra, inte Zlins speciella automatiska omställbara propeller. Det hela resulterar i en ganska pigg krabat, Fartregistret stall till VNE är 72 till 320km/h, bästa stighastighet 6,1 m/s (1200 fpm).

Det finns två flyttkartonger med dokumentation till maskinen, det blir lite som släktforskning att följa alla turerna.

Det var engång en Zlin Z326 byggd 1963

som gick i Tjeckoslovakien 915 tim innan den blev grundöversedd och inregistrerad i Tyskland den 26/4 1969 som D-ENGA. Redan 19/9 samma år havererade den, "Eine Fläche leicht beshädigt" som det diskret står i loggboken. Detta efter totalt 147 timmar på tyskt register.

Härefter köptes vraket av en Herr Vössing som startade ett stort ombyggnadsprojekt, det verkar inte vara av typ "experimental" utan projektet kontrollerades direkt av Luftfahrt-Bundesamt. Gången var enligt dokumenten att för en "större ändring" först underlagen godkändes av myndigheten, sen skulle jobbet göras som "eigenbau" och sen skulle resultatet besiktas. Detta kallades "långtgående förenklat tillståndsförfarande".



De ändringar som gjordes var:

- 1) Vingarna ersattes med vingar från en Z226 (en vinge var ju trasig sen haveriet)
- 2) Vingarna kortas 60 cm.
- 3) Klaffarna byts till normala klaffar som kan röra sig både plus och minus. Z226 hade klyvklaff.
- 4) Klaffarna kopplas till höjd och skevroder så att klaffen på varje sida följer sitt skevroder med 50% utslag och när höjdrodret går ner går klaffarna upp.
- 5) Några tvärrör i kroppen byts till tjockare gods. (0,5 mm till 2 mm)
- 6) Främre sittplats tas bort.
- 7) Fasta ställ från en Z226 ersätter de ursprungliga indragbara från Z326. Z226 ställ sitter i kroppen, Z326 ställ sitter i vingarna.
- 8) Dihedralvinkeln minskas till 0 grader.

En rätt imponerande lista med ändringar! Tanken var att göra en specialmaskin för lomcevak. En Herr Ladislav Bezak som bodde i samma by som Herr Vössing är också namngiven i utprovningstillståndet, men enligt loggboken har han aldrig flugit D-ENGA. Däremot har Herr Kurt Lohse testflugit den en hel del och skrivit testrapporter.



Det hela godkändes av luftfartsmyndigheten efter lite skriftväxling, det inkrävdes en hållfasthetsberäkning på klaffsystemet innan myndigheten blev nöjd.

Myndigheten utfärdade ett flygutprovningstillstånd 27 juli 1973 (utan slutdatum) för full av, dock med den kuriösa begränsningen VNE 180 km/h! Nu gällande VNE är 320 km/h. En lagom marschfart är 205 km/h. Utprovningstillståndet ligger fortfarande kvar i bakfickan på den tyska loggboken.

Nu flyger man 22 tim fram till loggbokens sista notering 29 september 1973.

Varför man slutade flyga då finns inget spår av i den omfattande dokumentationen.

Sen har antagligtvis planet blivit stående tills svenske Bo Peterson 1983 tog över och satte maskinen i stand som svensk experimentklass SE-XFY.

Bo Peterson flög sedan SE-XFY fram till sitt frånfälle 2016.



Lite data

Tomvikt	545 kg
Maxvikt	720 kg
VNE	320 km/h
Vy	110 km/h
Vx	100 km/h
Stall	72 km/h max vikt, ingen klaff, tomgång
Stall	61 km/h max vikt, full klaff, tomgång
Marchfart	205 km/h, 40 l/h, 2300 rpm



ESMQ – LTBU 7-8 maj 2015

Kamar - Istanbul, lite mer än en vanlig sväng runt landskapet

En berättelse av Tommy Andersson och Hans "H-C" Nilsson

Östflyg AB i Kalmar, som är Diamond-återförsäljare, sålde i april två begagnade DA20 C1 som skulle levereras till en flygskola i Turkiet. Detta var ett uppdrag som vi gärna åtog oss.

Vi, Hans "H-C" Nilsson och Tommy Andersson, har flugit sedan tidigt 70-tal och gjort ett flertal leveransflygningar men ingen VFR-flygning så långt bort. Eftersom vi kände till den kommande resan ganska tidigt kunde vi söka efter kartor i god tid och det mesta materialet fick vi fram ganska omgående. Vi gjorde en grovplanering, Tyskland-Tjeckien-Österrike-Ungern-Rumänien-Bulgarien-Turkiet. Bestämde från början att vi skulle göra korta flygningar så att vi inte skulle hamna i bränslebekymmer. Problemet var att hitta lämpliga kartor över Rumänien. Träffade AOPA Rumänien på mässan i Friedrichshafen som förklarade att man arbetade på att ta fram nya kartor men dom skulle som tidigast vara klara till hösten (finns numera att ladda ner på AOPA Romania). Dom berättade också att det enda som finns för VFR är gamla Jeppesen-kartor. Vi hittade ingen som

hade några gamla kartor att sälja heller så det var bara att googla på nätet, visst fanns dom där. Printa ut i A4-format och tejpa. Nu var det bara att vänta på lämpligt väder och göra den slutliga planeringen.

I början på maj såg det ut att bli ett bra tillfälle på 2-3 dagar. Om allt går bra kan vi ta oss till Ungern redan första dagen. Vi väljer en för oss bekant första del av resan, Kalmar(ESMQ) - Strausberg(EDAY) - Wiener Neustadt(LOAN). Den här resan har vi gjort många gånger till och från Diamondfabriken i Österrike. I Strausberg blev det bara ett kort stopp för tankning. Som alltid trevligt bemötande på denna flygplats som ligger utanför Berlin med gångavstånd till tåget som går till Berlin centrum. Efter ytterligare en 3 timmarsflygning hamnar vi i Österrike. Här blir det ett lite längre uppehåll för lunch och en stund med Diamond-folket.

Vädret ser bra ut så vi bestämmer oss för att fortsätta till Ungern. Vi väljer en flygplats som heter Szeged(LHUD) knappt två timmar från Wiener Neustadt. Det blir en jättefin flygning dit, lugnt och stilla i luften, och



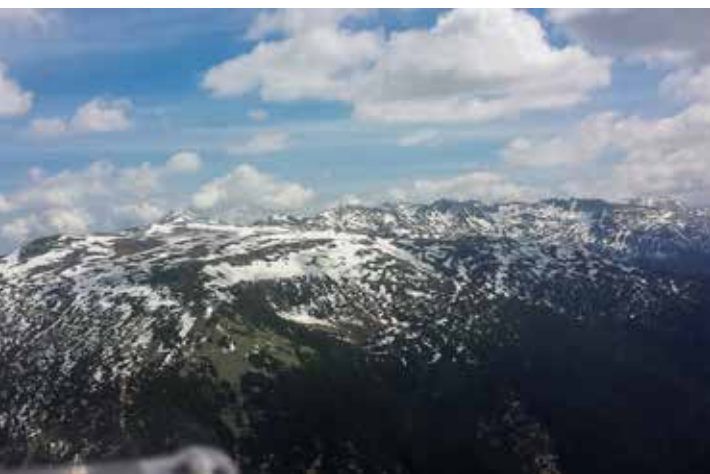
Szeged trafikledartornet

när vi kommer fram så är det en sån där riktigt fin försommarkväll som vi har alldeles för få av hemma. Då var det bara att försöka ordna transport till centrum och försöka hitta någonstans att sova. Inga problem det fixar jag, sa killen i tornet, vi har en klubbmedlem som har ett hotell i stan. Två telefonsamtal senare hade han fixat boende och transport åt oss, han bokade dessutom tid med tullare inför morgondagen.

Dag två tyckte vi skulle bli lite mer spännande, dels för att vi var tvungna att planera runt restriktionsområden i Transylvanien vilket gjorde att det blev den längsta flygningen och dels för att Rumänien var helt



nytt för oss. H-C hade i och för sig varit i Rumänien och hämtat flygplan med bil och släp på [Ceașescu](#) tid men det räknas knappast. Problemet i Rumänien var att väldigt få flygplatser hade lämpligt bränsle, så vi fick försöka ta oss direkt till Bukarest(LRBS). Băneasa Airport, Bukarest cityflygplats, lär vara en av världens 5 äldsta fortfarande fungerande flygplatser, Blériot var här redan 1909.



Efter att tullarna var klara med oss i Ungern hade vi en knapp halvtimme på oss för att komma i luften, annars hade det blivit dubbel avgift. Vädret var bra och vi styrde

fick då veta att vi skulle vara under 2000 ft, sjönk till 1000 ft som vi bibehöll till Bukarest, det hade varit bra med lite aktuella kartor. I samband med att vi lämnade in färdplanen beställde vi handling (vilket var obligatoriskt) och blev väl mottagna när vi landade.

Vår plan var att fortsätta så snart tankning och pappershanteringen var klar. Det skulle dröja lite innan vi kunde få bränsle så vi bad dom att flytta fram vår färdplan. En kopp kaffe och ett glas vatten var allt det blev till lunch, vi ville ju iväg så snart som möjligt. Tankat och klart, sätter oss i maskinerna startar upp och begär taxi, fick beskedet att det finns ingen färdplan. Jo, det ska visst finnas en färdplan den är bara senarelagd - Nix ingen färdplan. Vad gör vi nu? Ringer hem naturligtvis FPC (Flight Planning Center), är som vanligt hjälpsamma.

Lyckas snickra ihop en färdplan där vi sätter start om 30 minuter (ska normalt vara en timme innan) och väntar. Halvtimmen senare kommer det en bil ut på plattan och vi

får tummen upp. Startar upp igen och begär taxi - ingen färdplan! Men vi fick just besked att det var klart - INGEN FÄRDPLAN! Bara att kupera igen. Efter ytterligare en halvtimme kommer vi äntligen iväg mot Bulgarien och Turkiet.

I luften ovanför Bulgarien får vi veta att vi inte får landa på vår destination Tekirdağ Çorlu Airport(LTBU), som är halvmilitär, utanför Istanbul i Turkiet. Flygskolan som vi ska leverera flygplanen till har en egen liten flygplats i närheten men där får vi inte landa, vi måste till LTBU där maskinerna ska tullas och kontrolleras. På kontrollen i Bulgarien försöker man hitta en lösning åt oss men lyckas inte. Vi får besked att direkt när vi kommer in i Turkiet måste vi anropa flygplatsen för att få klarhet i var vi ska landa. Omedelbart innanför gränsen börjar vi anropa, inget svar. Försöker hela vägen fram till kontrollzonen, inget svar. Nu börjar vi bli lite oroliga, hittar lite frekvenser till Atatürk airport i gps:en som provas utan svar. Testar t o m nödfrekvens utan svar. Efter lite fundrande bestämmer vi oss för att gå till flygskolans egen flygplats och skämtar lite om att vi förmodligen inte behöver leta hotell, vi hamnar säkert i finkan. Anropar en sista gång innan vi lämnar och då plötsligt svarar dom och vi får klart in och landa. Massor med folk i mottagningskommittén, tullare, tekniker, poliser m fl. När flygplanen är ordentligt kollade och plomberade, får inte röras förrän dom är på turkiskt register, blir det äntligen bilresa in till Istanbul.

Köparna har redan planerat vår ankomst, bokat hotell och planerat restaurang där dom bjuder på en fantastisk middag. Med tanke på att vi inte ätit något sedan frukost 14 timmar tidigare så var både mat och dricka efterlängtat.

Redan dagen efter är vi på väg hem med airliner till Kastrup och sedan tåg till Kalmar, både snabbare och enklare men inte alls lika roligt. Det är spännande och givande att göra saker som är lite utanför "boxen".



H-C Bukarest

mot Rumänien, väl där så begärde vi att få flyga över Transylvanien vilket skulle förkorta vår resa avsevärt. I Rumänien fick vi inte flyga rote som vi gjort hittills, så vi startade med fem minuters lucka. Inga problem klart flyga direkt mot en VOR på 4000ft. Detta innebar att vi skulle få flyga in i betydligt bergigare områden än vad vi är vana vid. När vi närmar oss inser vi att höjden inte räcker om vi ska gå direkt till VOR:en, kan gå runt men begär istället högre höjd. Svaret vi fick förvånade oss en smula "ni måste vara under 3000 ft". Frågade om han menade 3000 ft ground varpå det blev tyst i säkert en minut varpå han svarade "have a nice flight". Vi förstod då att dom inte hade en susning om var vi befann oss. Efter att ha lämnat dom bergiga områdena bakom oss sjönk vi ner under 3000 ft och försökte få kontakt med kontrollen igen. Efter en hel del sökande på olika frekvenser fick vi till sist kontakt och



Besiktning på LTBU



29 år, 4 månader och 5 dagar senare...

Av Magnus Lundström

En dag i maj 1987 så gjorde en MFI-9 Junior, tillverkad av Malmö FlygIndustri 1964 och tilldelad serienumret 019, en kort flygning som slutade i en åker utanför Sundbro, Uppsala. Jag köpte skrovet till denna flygmaskin i maj 2006, och då fanns det med en ritningssats och alla handlingar från det, en gång flygande flygplanet, men mycket lite dokumentation angående tiden från haveriet till mitt köp. Rent visuellt gick det att konstatera att flygplanet varit oskadat i vingar och bakparti, och att kroppen i princip kapats lodrätt i tyngdpunkten och att en ny framkropp skarvats ihop med det gamla flygplanet. Detta arbete gjordes av den ursprungliga ägaren och ryktet säger att detta är gjort med delar från en MFI-9HB byggsats. Till vilken grad kroppen färdigställdes vet jag inte, men det var i alla fall dags för ägarbyte! Nästa byggare tog vid och vad jag tror var det här beslutet togs att konvertera denna Junior till en 9B, något som låter trivialt men vänta... Vad skiljer en Junior och en 9B? jo, huvudspantet sitter bakom landställslådan och inte framför. Detta ger 8cm längre kabin och en helt annan sittkomfort. Att flytta ett spant är ju enkelt, allra helst eftersom spanten i en MFI består av profiler och inga hela plåtar, men flyttar man spantet måste man göra om vingbryggan, gör man om vingbryggan måste man flytta

skevrodervajrarna, och då måste man borra om dragningen genom alla spryglar.... osv... Allt detta var gjort när jag köpte skrovet men att få ihop det med ritningar och förstå, och komma fram till om allt verkligen var gjort!?! Dessutom hade byggare nr2 påbörjat en sjöförstärkning, ingen stor sak men ytterligare en bunt ritningar att försöka matcha. Vad då? Tycker alla som tittat i moderna konstruktioner men då ska man veta att byggbeskrivningen till en MFI ryms på en A4, och att inte ens till seriemaskinerna finns det en partlista, och att det, löpande under produktionen, modifierades

på seriemaskinerna, så går man ut och tittar på två originalindivider så ser dessa inte likadana ut! Dessutom, när MFI fick in maskiner för reparation så "uppdaterades" dessa så att en äldre maskin kan ha en nyare status än en senare maskin! Flygmaskinen gick sen via ytterligare två, dock icke aktiva ägare innan den till slut hamnade hos mig. Efter många telefonsamtal och mycket efterforskning så började jag till slut ha en bild av projektet men sen ska man börja jobba också! Det var först 2012, efter att ha haft allt i min ägo i 7 år som Nicke Amrén uttalade orden "Du kommer





aldrig att få tummen ur, "Jag hjälper dig igång", och så blev det, Nicke var snabb, effektiv och kunde, själv kändes det som ett mellanting mellan att hänga i stabben och börjat först klass igen! Ett knappt år senare rullade den ut, på egna ställ, med huvar på, och med vingarna fint paketerade liggandes i en vagga, då var det kvar det jag skulle göra själv, motorinstallation, bränslesystem, el, inredning, instrumentering... och allt annat!

Den motor jag hade fått med vid ett köp av delar hade Nicke redan plockat isär och konstaterat att den var mest skrot, ut och leta ny motor. Vi hittade en motor med endast 124 timmars gångtid och alla hjälpapparater, till och med kylplåtar, bara och hänga in som det sas, medvind! Motorn låg insnöad och kunde hämtas först några månader senare. I samband med att jag hämtade motorn fick jag även alla papper på den, och då kom frågan? Motorn hade varit med om en propellerskada och det var gjort en "shockload" men var va signaturen?

"Men vi gjorde som han sa", Var det gjort enligt servicebulletinen? Gick det att få en signatur? Nej! (Tack Magnus H-K för support och klara besked) Motoröversynstillstånd från EAA, dela motorn, sprickindikera. När motorn ändå var isär kollade vi resten, ny oljepump, nytt vevaxeldrev, tvätta av, blåstra cylindrar, måla, ut kom ett utsällningsex! Ny lättviktsstartmotor, ny B&C alternator, pluggade vakuumpumpen och tachometerutgången, det skulle ju bli EFIS. Ett drygt år senare hängdes motorn på plats, och det efter att jag köpt en motor som "bara" var att hänga på!

Efter ett år i hyrt garage så insåg jag det ohållbara med att ha saker "på för många ställen". Jag bestämde mig för att bygga garage hemma, så blev det, en MFI stort plus 20x20cm! Det innebar också ett ganska mycket lägre tempo på flygplansbyggandet, men väl på hemmaplan så ökade tempot till en aldrig skådad nivå. Det syddes skinndynor med "longrangestoppning", dvs fyllda med tempurskum, det innebär att jag sitter bättre i flygplanet än i TV-fåtöljen, vilken jag för övrigt inte suttit i på några år. Det byggdes bränslesystem, och det drogs el, och el, och el... Det är ju fortfarande en

simpel MFI-9, det enklast flygplan som konstruerats! Med modern radio, mode-S transponder, ELT, EFIS, osv så har vårt elberoende har ökat även här.

Midsommarveckan var det dags för släpvagn igen, den här gången till flygfältet, dvs Håtuna. Vilken känsla att vara tillbaka i sällskap. Att bygga flygplan är kul, men egentligen inget man ska göra ensam, man behöver extra händer, men framförallt, ett bollplank, någon att stötta och stötts av, det kommer alltid svackor. Tack Håkan Wijkander och Stefan Sandberg för all coaching och alla goda råd! Tre månader på flygfältet med slutmontering, med och motgångar. Men jag är ett proffs! Det tar 45 minuter att hänga av vingarna och sätta tillbaka dem, jag vet efter 3 vändor, och jag vet allt om en Continental O-200A med alla underversioner, tro mig! Jag tackar mig själv att jag började så tidigt med de papper som gick att börja med, och framför allt med flyghandboken. Så var det dags för den stora dagen, vägning och "byggarens och kontrollantens slutrapport". Min kontrollant Hans-Olav Larsson och jag möttes och började, och det var ju enkelt tills vi kom till vikt och balans! Utanför tyngdpunktsområdet, förvisso har MFI:n ett väldigt begränsat tyngdpunktsområde men allt sitter ju i tyngdpunkten, förare, passagerare, bränsle och bagage. Med tanke på att jag lättat motor, propeller och instrumenteringen så hade jag som motvikt flyttat fram batteriet till motorrummet istället för i bakkroppen, alla var överens, den kunde inte vara baktung, vi hade vägt två gånger, siffrorna var rätt! Jag hade tillgång till siffrorna för två Junior, två 9B och en 9HB(Homebuilt) och MFI:s vägningsmall. Enligt vägningsmallen är referensplanet 196cm framför huvudspantet, och huvudstället 200cm och nosstället 65cm bakom referensplanet, och det oberoende av modell trots att huvudspantet är flyttat! MFI har förmodligen aldrig uppdaterat protokollet när man bytte modell utan bara gått efter ställens position, nu fick vi börja räkna på riktigt, dessutom hade inte min flygmaskin 135cm mellan nos och huvudstall vilket det var i protokollet, så med nya fakta och korrekta mått och fyra timmar senare så... sååå

perfekt exakt där den borde ligga, går inte och lasta ur tyngdpunktsområdet! Sen innebar det även ett konstaterande att mitt huvudstall av någon anledning sitter något för långt fram! Jag trodde mig kunna lätta maskinen med modern instrumentering, avionic, motorkomponenter och kompositpropeller men det blev bara 2,5 kilo mindre än vikten före haveriet, varför? ELT:n är tung, tempurdynorna väger, men framförallt 25m! skärmad kabel till EFIS:en!

Besiktning av Stefan Sandberg och så in till kansliet och Håkan! Flygtillstånd! Nähä! Jag hade blandat ihop alla vikt och balans papper, och dessutom lyckats lura Stefan att stämpla fel! Bakläxa! Hem, gör om, gör rätt! Stor påse bullar och in till kansliet igen!

Vikt och balans rätt! Dock har jag gjort som MFI, de/den maskin som konverterats från Junior till 9B heter 9/9B vilket jag skrivit överallt men i mitt "Nat och Reg" står det bara 9, bassning från Håkan men kanske var det bullarna som hjälpte? Och med Erling på kansliet som kunde intyga att även han fått alla nödvändiga papper så kunde ett flygutprovningstillstånd utfärdas.

Ytterligare tre dagar på marken, putsa, kontrolldra, fixa till, dra vingbultarna ytterligare en gång.... Lite råd från Håkan och Stefan, högfartsprov, fullgaskörning.... Nu blir det inte bättre, ställer upp, full längd, bana bakom sig har man ingen nytta av, uppförsbacke, bra vid eventuellt avdrag, efter högfartsprovet vet jag ungefär var jag kommer att låta och då kan jag med god marginal göra ett avdrag och bli kvar på banan, bra motvind, nu åker vi! Full gas, lättar som förväntat, inget speciellt, hade väntat mig lite bättre stig, så här lite senare vet jag att jag varit lite snål med klaff de första starterna, ropar "Stockholm", de hör mig och ser min transponder med kod, allt styrt via EFIS:en, allt verkar fungera, får 2000ft, motorinstrumenten visar normala värden, bra oljetryck, inga propellervibrationer, rollar rätt mycket höger när man släpper allt, så här lite senare har jag kommit fram till att det inte var skevrodertrim utan sidrodertrim som saknades. På 2000ft under Arlandas starter så minskar jag farten för att se jag får stallvarning, varningen kommer, låter farten sjunka ytterligare, vill inte klippa, inte gå åt sidan, inte heller över vingen, går inte hela vägen till stall men tillräckligt för att känna mig trygg inför landningen, gör om samma resa med 2 steg klaff, likadant, börjar sjunka, tackar "Stockholm" för lånad luft och går in i trafikvarvet, och gör en fullständigt odramatisk landning. Känslan är nästan lite surrealistisk, den är klar, den har flugit, allt fungerar, vad ska jag göra nu? Kliver ur, Håkan och Stefan kommer och gratrar, och sen kommer Håkans fråga, "Och vilket är nästa projekt?"

Och ett PS! Ett stort tack till Magnus Östling / Östlings Reklam och Dekor för all vinyltejp!



FÖRENINGSNYTT

Nya medlemmar

5302 Hans Harkman, Borlänge
5303 Anders Wennerbom, Linköping
5304 Linnea Lundström, Upplands Väsby
5305 Anna Edin, Sigtuna
5306 Lars Anderås, Korsberga
5307 Pelle Scherdin, Sigtuna
5308 Tore Martinsson, Stigtomta
5309 Fredrik Aspelin, Kumla
5310 Dario Flygberg, Bromma
5311 Åke Lidfalk, Örnköldsvik

1:a flygtillstånd

SE-GMF EAA F150M
1288-1119 2017-08-30
Göran Karlsson, Valskog

SE-XZB Laser
001-1548 2017-05-31
Tommy Lundgren, Malmö

Nya flygutprovningstillstånd

SE-KPS Piper PA-19
18-1423-1190 2017-09-30
Mattias Jönsson, Lund

SE-EFF MFI-9
019 2017-09-30
Magnus Lundström, Sigtuna

SE-VUD Zenair Zodiac CH650E
13-11-65EK-0011-1522 2017-09-30
Sven-Åke Svensson, Alingsås

SE-VUF ICP Savannah S
13.10.54-0289-1519 2017-10-31
Dennis Häggqvist, Knivsta

SE-XSZ Windex 1200 C
EAA 11-869 2017-10-31
Bengt Göök, Karlstad

Nya byggtillstånd

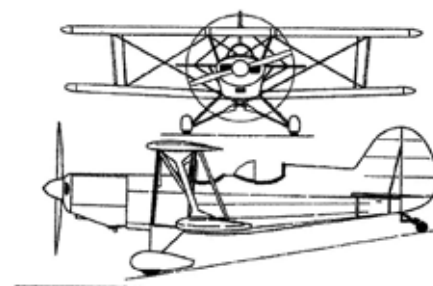
1554LN-3-A Seagull
Per Jonasson, Röbbäck

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.

ACRO SPORT II bygge till salu



Dubbeldäckad, 2-sitsig, aerobaticmaskin som också kan användas för långturer, bra även på korta fält.

Väl påbörjat bygge, färdigsvetsad grundmålade kropp, träfärdiga vingar.....

De flesta komponenterna ingår, hjul, bromsar, en del instrument, motor (180 hk), propeller, bult....mycket bra ritningar och beskrivningar. Hög standard på bygget.

Tråkigaste delen av bygget är redan gjort! Med lite målmedvetenhet flyger kärran på ett år!

Prisidé: 80 kSEK, väldigt mycke för en liten peng!

Bo Söderberg 070-569 24 54
se-o@telia.com (se-noll!)

Säljes: Boeing Stearman projekt.

Påbörjat projekt där vingar, roder, stabbe och sidroder klara för dukning, duk finns.

Kroppen påbörjad, mycket delar finns men ej komplett, motor endast gått c:a 300 tim men ej gått på många år, oljefyllt.

Mer info kontakta Bosse 0705519377

Säljes: Jodel



Tillverkad av Halmstad FK 1960 s.k.

KSAK-Jodel

Planet är 2-sitsigt. Fantastisk sikt från cockpit. Startar/landar från 600m gräsfält.

SE-CIC är experimentklassad

Omdukad med Ceconite : år 2000

Fart omkring 90kt.

Maxlast: 264kg

Tomvikt: 352 kg

Motor: Continental C 85, TT 1026 tim.

Bränsleförbrukning: c:a 19 l/tim. går att köra på bilbensin.

Totalt mängd bränsle: 60+30 liter

Propeller: Hoffman

2 Headset, Radio King

Intercom Landningsstrålkastare + pos.

lanternor GPS Garmin 3

EAA besiktning utförd: 16-04-07

Korrosionskontroll: 16-02-28

Luftvärdig till 17-07-31

Stationerad på Ronneby ESDF

Säljes: pris SEK 82000 eller bytes mot intressant förslag.

Endast seriöst intresserade ringer till:

Lars-Åke Henrysson 073-9771870

PLB bortskänkes

Jag har en PLB Kannad XS-3 PLB från 2008 där batterierna måste bytas. Jag ger bort den gratis mot fraktkostnaden. Jag kontaktas på telefon 070-5370162 eller E-post kenneth.hagsten@telia.com



Foto: Lennart Öborn

Per Widing med sin Pitenpol Air Camper i Juli 2011. Än finns mycket kvar att göra, per bygger efter ritningar, så nåt byggsatsflygplan är det inte

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





Daniel fotograferar Daniel. Daniel Karlsson är en av landets skickliga flygplanfotografer och Daniel Ryfa är en av landets mer namnkunniga flygare, flyger han Air race med Red Bull eller bygger sitt eget flygplan, som här en S.E.5a.



Foto: Lennart Öborn

Shuttleworth Collection på Old Warden har denna äkta S.E.5a, originalmotorn var en växlad Hispano Suiza som efter en skärning är ersatt med en 200hp Wolseley Viper.



Foto: Lennart Öborn

Lasse Lindell har också byggt en mycket fin nedskalad replika av S.E.5a. S.E. står för Scout Experimental.



när han inte flyger inför Daniels kamera

Foto :Daniel Karlsson



Foto: Lennart Öborn

Innan redaktören gav sig på fullskalaflygplan byggde han RC-flygplan. Hans S.E.5a är byggd efter ritningar i tidningen Modellflygnytt och bilden är från 1992. Första flygningen slutade i en trädkrona p.g.a. svag motor!

Ikarus Flying Center

Välj

HÖGVINGAT



Den bästa klubbkärran enligt expertis!

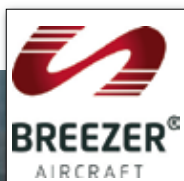


Ikarus C42

Europas ledande skol & klubbmaskin

tillverkad i **r-e-k-o-r-d** ÖVER 1800 ex!

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



Breezer B400 UL

En flygande innovation -

Sportig - Lätt att flyga - Säker!



eller

LÅGVINGAT

Inspirerande flygkänsla.

Lätt att flyga för nybörjare.

Utmanande för erfarna piloter.

Perfekt som klubb och skolflygplan.

Sportigt touring-UL med tillförlitlighet.

Breezer B400 UL är tillverkad i Tyskland.

Fabriken ligger 30 km söder om danska gränsen - reservdelar kan fås på dagen!

Att de nu är en av de bäst säljande UL-planen i Tyskland är inte förvånande.

Mera fakta om Breezer B400 UL
www.breezeraircraft.de

NYHET!

Nu även representant och agent för:

JUNKERS

Räddningsfallskärmar för flygplan!



Kontakta

ELLtech

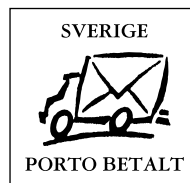
Svensk och Norsk agent

Tel. + 46 325 323 82

<http://www.elltech.o.se> - finn@elltech.o.se

AVSÄNDARE:

EAA Sverige
Hägerstalund
164 74 Kista



Vilket miljöbränsle använder du?



Lars Hjelmberg i PA-28-161 under inflygning till ESSB den 18 september 2015.
Foto: Anders Nilsson.

Jag har flugit på blyfri flygbensin Hjelmco 91/96 UL i mer än 25 år!



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