



EAA

nytt

MEDLEMSTIDNING FÖR EAA SVERIGE • #1/2017 • ÅRGÅNG 50



Ur innehållet:

Inför årsmötet, verksamhetsberättelser

TC informerar & kansliet påminner

Arcoduster, MFI-9, RV-14, LN-3 CS-propeller

Hangaren köp & sälj





Flygkalendern 2017

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

5-8 april Aero, Friedrichshafen

20-21 maj Kjeller Flygdag, Kjeller flyplass Norge

25-28 maj firas att Piper Cub fyller 80 år med ett Cub & Cubs på Högnäs Flygplats ESMH

3-4 juni EAA Sverige Fly-In, Falköping

30 juni-2 juli Experimental Days EBLE, Leopoldsburg, Limburg, Belgium

7-9 juli Årrenjarka Sjöflygträff, Kenneth Hagesten kan kontaktas på telefon 070-5370162 eller E-post kenneth.hagesten@telia.com

8 juli kl. 10-17, Flyg & Hobbyfordons-träff, Finnskoga/Backa flygfält. Hangarfest på kvällen. Info: 070-5335148

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

13-14 augusti Kräftstjärtsvängen, Siljansnäs

20 augusti Eksjö flygdag

26 augusti Flygvapnets huvudflygdag, F 21 Kallax, Luleå

KURSER: SE INFORMATION INNE I TIDNINGEN, Sid 15



Omslaget

Joakim Wesths flygplan i formation över Malmen.
Foto: DANIEL KARLSSON

I DETTA NUMMER
BLAND ANNAT:

4

Föreningen och inför årsmötet

10

Stolp Acroduster 1 SA-700

Henrik reparerar



12

Smålänningen

Sune Larsson renoverar en MFI-9



15

RV-6 bygge i Visby

KURSER

16

Joakim Wests samling



18

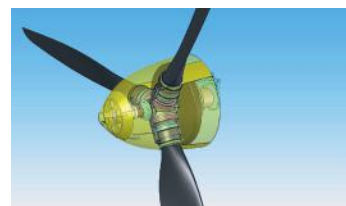
RV-14 bygget

Magnus Sandqvist uddaterar oss



20

Flygfabriken gör CS- propeller till LN-3



22

HANGAREN

Köp och sälj

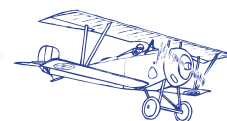
Senaste datum för material för kommande nummer:

2017

2/2017: 24 april

3-4/2017: 4 september

5/2017: 13 november



EAA

-NYTT

NR 1/2017 | ÅRGÅNG 50

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 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:

Hägerstalsund, 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: 500 kronor.

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

Föreningsservice

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. Medlemskap erhålles genom att inbetala medlemsavgiften till Plusgiro 813469-4.

Några ord från ordföranden

2017 har nu tagit sin början och det kommer förhoppningsvis att bli ett positivt år för oss som håller på med flygning. Jag ser inte några större orosmoln, men man vet ju aldrig!

Det som det pratas mycket om nu är kravet på att alla måste ha en radio som har 8,33 MHz kanaldelning. Anledningen sägs vara att det behövs fler radiokanaler ute i Europa. Efter vad jag förstår behövs det inte fler kanaler i Sverige, här lägger vi ju ner flygfälten och många mindre flygfält blir av med sina egna frekvenser. Varför behöver vi som bara flyger i Sverige då byta radioapparater? Argumentet att äldre apparater stör nya frekvenser är därför inte relevant.

Eurocontrol har gått ut med att man skall lämna bidrag för radiobytet. England var tidigt ute och CAA fick pengar att fördela. Vi fick i höstas besked om att även Transportstyrelsen skulle söka motsvarande bidrag. Före jul fick vi dock besked att man inte tänkte göra det p g a resursbrist samt att man inte ansåg det ligga inom myndighetens intressesfär. I stället skulle intresseorganisationer söka bidrag för sina medlemmar. Linkö-

pings Flygklubb var tidigt ute kontaktade Eurocontrol. Beskedet var dock att endast en intresseorganisation från varje land fick söka bidrag. Deras ansökan ändrades därför att gälla för hela Sverige. Vi har meddelat Linköpings Flygklubb att vi inom EAA har ca 400 flygplan samt andra Annex II-flygplan (ca 100 st) där det stora flertalet behöver byta. Motsvarande information har lämnats av KSAK och Segelflyet. Ansökningarna sammanställs nu i Bryssel och vi får så småningom besked hur mycket vi kan få i bidrag. Hur sedan dessa bidrag skall fördelas vet vi inget om.

Närmast på programmet står årsmötet. Jag hoppas att så många som möjligt kan komma inte minst för att få höra Johan Wiklunds berättelse om sin långflygning.

Curt Sandberg



Gör reklam för EAA Fly-in

Vi har tagit fram flyers på svenska och engelska som kan användas för att göra reklam för vårt Fly-in, de skall finnas att hämta på vår hemsida www.eaa.se och är fria att användas.





EAA Fly-in 2017 Falköping 3-4 juni

Ge synpunkter på programmet på lördagen den 3 juni

Vi planerar att ha en serie korta föreläsningar, utfrågningar och demonstrationer under lördagen. Vi siktar på i storleksordningen en halvtimme vardera och om de mest skilda ämnen. Tanken är att Du bara ska gå på det Du är intresserad av så det ska inte bli några långa sittningar.

Det finns några givna ämnen på förslag som

- ordföranden programförklaring och utfrågning,
- möt styrelsen,
- kursverksamheten,
- nya luftvärdighetssystemet,
- de nya operativa bestämmelser för Annex II,
- möt och fråga Transportstyrelsen,
- mm.

Inga programpunkter är ännu spikade och jag efterlyser synpunkter och förslag på vad Du vill se och höra (inklusive på förslagen ovan). Har Du något själv som Du vill föreläsa om eller demonstrera med anknytning till vår verksamhet så är Du välkommen att höra av Dig till mig som håller i programmet under dagen men jag förbehåller mig rätten att välja programpunkter som jag tycker passar in.

Du kan också debattera på vår officiella Facebook-grupp EAA Sverige och på gruppen EAA Fly-in 2017 med värderna Peter Karlsson, Falköping finner Du löpande mer information om flyinet inklusive eftermiddagens program liksom på EAA Sveriges hemsida www.eaa.se.

Alltså hör av Dig med synpunkter och förslag till mig, ju förr dess bättre.

Kjell Franzén
kjell.franzen.eaa@gmail.com



Incidenter, tillbud, haverier och flygsäkerhet, En lägesrapport för 2017

När detta skrivs, första dagarna i februari har endast en incident hänt sedan senaste EAA-nyttets presstopp. Incidenten hände den 26 november 2016. Piloten skrev följande: "Skulle utföra första flygutprovningstesterna och steg till 3000

fot till att börja med, planade ut och höll mig ovanför Tierp flygplats. Efter en kort planflykt så fick jag motorbortfall, nos ned läge antogs och nödchecklista utfördes utan framgång att återstarta motorn. Landning utfördes på bana 34 utan några skador." EAA har startat en teknisk analys ihop med byggaren och kontrollanten där fokus ligger på bränsle och elsystemet. Ingenting har hänt under årets första månad och vi hoppas att den trenden håller i sig hela året.

Kravet på nya flygradioapparater med 8.33 kHz indelning kvarstår till 2018. Sverige, Norge, och Finland har sökt en dispens på införandet och vi väntar på svar från Eurocontrol om vi ska få ha kvar 12 st. 25 kHz frekvenser i ett antal 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 i början av mars.

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.

Fortsatt gott nytt år önskar
Staffan Ekström

PÅMINNELSE!!!!

EAA Sverige årsmöte 2017- 03-04 kl. 13.00

Plats: Vår kanslibyggnad Barkarby f d

flygfält.

Kallelse med föredragningslista fanns i förra EAA-nytt.

Efter årsmötet kommer Johan Wiklund att berätta om sin berömda flygning Kap - Cape som han genomförde med sin DH 60 Moth. En prestation som uppmärksammats både i Sverige och utomlands! Vi kan utlova en intressant berättelse om inte minst administrativa problem att ta sig fram i Afrika.

Alla hjärtligt välkomna!!!

Styrelsen

Glöm inte den 24 april

Då är det presstopp för material till nästa nummer av EAA-nytt. Skicka den till aaa-nytt@eaa.se, då kommer den med i nr. 2-2017.

Skicka text och bilder som egna filer t.ex. doc och jpg så blir det bra.





Verksamhetsberättelse för 2016

EAA Sverige har under 2016 haft följande styrelse som valdes vid årsmötet 2016-04-09, möteslokalen Barkarby f d flygfält .

Ordförande	Curt Sandberg
Vice ordförande	Dan Borgström
Sekreterare	Hans Collste
Kassör	Hans-Olav Larsson
Ledamot 1	Joakim Westh
Ledamot 2	Tomas Backman
Ledamot 3	Henrik Idensjö
Ledamot 4	Lennart Öborn
Ledamot 5	Kjell Franzén
Suppleant	Lars Dolk
Suppleant	Anders Österholm
Suppleant	Harald Kalling

Styrelsen har under året haft sex protokollförda möten.

Revisor under verksamhetsåret har varit Susanne Bergman med revisorsuppleant Rolf Kjellman.

Valberedning inför årsmötet 2017 består av Hans Collste, Magnus Sandkvist och Hans Strähle.

Föreningens rörelseresultat för 2016 visar ett mindre överskott.

Kansliverksamheten har liksom tidigare år hanterats av Ann-Lis Olsson.

Den tekniska verksamheten har skötts av Sven Kindblom (verksamhetsledare) och Håkan Karlsson (teknisk chef). Se separat verksamhetsberättelse.

Vid 2016 års utgång var medlemsantalet i föreningen 1239 vilket är en liten minskning från 2015 då antalet var 1272.

EAA-Nytt har utkommit med fyra nummer. Redaktör har varit Bo Danielsson (nr 1 och 2) och Lennart Öborn (nr 3 och 4).

Årets huvud-Fly-In arrangerades i samarbete med den lokala flygklubben på Falköpings flygplats den 3-5 juni. Arrangemanget gynnades av fint väder, ca 130 flygplan besökte evenemanget. Fly-Innet gästades av besök från EASA (Dominique Roland) som tillsammans med Transportstyrelsen (Magnus Axelsson) informerade om kommande

regeländringar för allmänflyget. På kvällens middag deltog över 100 personer. Flygklubben (under ledning av Peter Karlsson) har all heder av ett mycket välorganiserat Fly-In.

Årets traditionella Fly-In i Siljansnäs (Kräftstjartsvängen) arrangerades för 26:e gången i rad under första veckoslutet i augusti. Tillställningen gästades av många flygplan trots att vädret inte stod arrangörerna bi. EAA Sverige hade ett eget tält där vi informerade om vår verksamhet.

Vid halvårsskiftet infördes det nya systemet för luftvärdighet. På många oklarheter vid tillämpningen, har den tekniska organisationen inom EAA Sverige haft en kraftigt ökad arbetsbelastning. Andra arbetsuppgifter har därför fått läggas åt sidan.

EAA Sverige har haft möte med Transportstyrelsen ang avgiftslättnader för äldre luftfartyg. Förslag väntas komma under 2017.

Under året har initierats uppdatering av föreningens kursverksamhet. Nya måldokument är under framtagande. Kurser har under året genomförts i eget underhåll (under ledning av Dan Borgström, Karskoga) och i plåtbearbetning (under ledning av Björn Alfer) i Bokeberg och på Barkarby.

Under verksamhetsåret har EAA Sverige varit aktivt inom den europeiska intresseorganisationen EFLEVA. Kjell Franzén, Sven Kindblom, Håkan Karlsson och Ingmar Hedblom har deltagit möten med andra europeiska organisationer för att samordna våra gemensamma intressen.

EAA Sverige har varit representerat i Allmän flygsäkerhetsrådet, Transportstyrelsens samarbetsorgan för flygsäkerhet. Vid dessa möten har lämnats information om arbetet inom EASA, tyvärr har inte mycket gällande förbättrad flygsäkerhet behandlats.

På uppdrag från Transportstyrelsen har EAA Sverige gjort en analys av tre allvarliga haverier med experimentklassade luftfartyg, tänkbara

orsaker som ledde till haverierna. För rapporten har Henrik Idensjö ansvarat och den har publicerats i EAA-Nytt.

EAA Sverige var närvarande under Almedalsveckan i Visby och kunde genom Kjell Franzéns stora engagemang visa vår verksamhet för politiker och andra organisationer som är engagerade i "Det rörliga kulturarvet".

Samarbetet mellan EAA Sverige och försäkringsbolaget Inter Hannover har fortsatt under året (ett samarbete som startade 1993). Antalet försäkringar var i stort sett lika som 2014. Försäkringspremierna har varit oförändrade under de senaste nio åren. Bonus för de som förnyat sin försäkring har under året varit 23 procent, Skadefallet under året har tyvärr varit högre än tidigare år och bonusen kommer därför att sänkas innevarande år.

Barkarby 2016-12-31

Curt Sandberg
ordförande

Hans Collste
sekreterare





Årsrapport EAA:s tekniska verksamhet för 2016

Den största förändringen under det gångna året är det nya systemet för luftvärdighet. Själva införandets tidpunkt var sedan länge planerad men då en mängd detaljer saknades trodde vi att TS skulle skjuta på tidpunkten tills allt var klart men det gjorde man inte. Trots många oklarheter har det ändå fungerat någorlunda.

Sammanfattning

Under 2016 har 12 st nya byggtillstånd utfärdats mot 7 st förra året varav 3 st övertagits. Antalet utfärdade flygtillstånd har ökat något till 294 st mot förra året då det var 265 st. Gällande flygutprovningstillstånd ligger kvar på ungefär samma nivå som förra året 36 st mot 38 st. Av dessa utfärdades 9 st för första gången. 4 st har fått sitt 1:a flygtillstånd. Tillstånd för 41 st modifieringar och reparationer, motor- och propellerarbeten har getts ut under 2016. Tyvärr inträffade ett haveri där piloten omkom.

Följande personer har under 2016 varit engagerade i EAA Sveriges tekniska verksamhet:

Verksamhetsledare: Sven Kindblom

Teknisk Chef: Håkan Karlsson

Flygchef: Erling Carlsson

Biträdande flygchef: Karl-Erik Engstrand

Teknisk Sekreterare: Ann-Lis Olsson

Chef haveriutredningar: Håkan Karlsson

Kvalitetsrevisor: Lars-Inge Nilsson tom 30/6, fr o m 1/7 Greger Ahlbeck

Bullermättningschef: Greger Ahlbeck

Kvalitetsrådet har under året bestått av:

Sven Kindblom (ordförande)

Greger Ahlbeck

Håkan Karlsson

Staffan Ekström

Erling Carlsson

Sakari Havbrandt

Ingmar Hedblom.

Besiktningsmän:

Dan Borgström

Staffan Ekström

Sakari Havbrandt

Lars Hersgren

Kenneth Holm

Hardy Häggman

Håkan Ljungberg

Nils-Erik Nilsson

Sven-Erik Pira

Mart Reskow

Stefan Sandberg

Sören Schmidt

Bengt Sjö Dahl

Lars-Gunnar Söderlind

Lars Thorsén.

Under 2016 har 80 st (förra året 102 st) besiktningar genomförts.

Kvalitetsrevisioner

Granskning av byggverksamhet, flygutprovning och besiktningsverksamhet har skett genom stickkontroll. Nämnade kontroller visat att rutiner följs i enlighet

med föreskrifterna i Kanslihandboken, KBHB.

Beträffande handböckerna - Byggghandboken, Kanslihandboken och Kvalitetshandboken, så har dessa inte uppdaterats under 2016. Kanslihandboken och Kvalitetshandboken avses revideras under våren 2017.

Incidenter och haverier

8 st. (förra året 9 st) händelser varav 4 st haverier, där ett haveri inträffade utomlands och där piloten omkom. Utöver de 4 haverierna har det hänt en skada, en störning och två incidenter. De 8 bearbetade flygsäkerhetskänslighetsrelaterade resulterade i att årets riskvärde blev 8,01. Förutom flygsäkerhetsrelaterade haverier har tyvärr två flygplan drabbats av mordbrand under året.

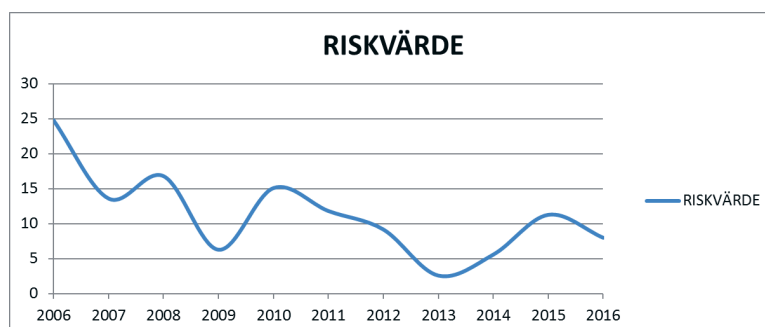
Kvalitetsrevisioner

Granskning av byggverksamhet, flygutprovning och besiktningsverksamhet har skett genom stickkontroll. Nämnade kontroller visat att rutiner följs i enlighet med föreskrifterna i Kanslihandboken, KBHB.

Beträffande handböckerna - Byggghandboken, Kanslihandboken och Kvalitetshandboken, så har dessa inte uppdaterats under 2016. Kanslihandboken och Kvalitetshandboken avses revideras under våren 2017.

Sven Kindblom
Verksamhetsledare

ÅRTAL	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
ANTAL bearbetade händelser	13	8	14	17	11	12	5	10	7	9	8
RISKVÄRDE	24,81	13,63	16,83	6,3	15,12	11,84	9,2	2,6	5,6	11,3	8,01



Följande luftfartyg har varit EAA-besiktigade någon gång de senaste 20 åren. Några är exporterade, skadade eller insomnade. Fördelning efter typ och antal av färdigbyggda X-klassade luftfartyg (+färdiga UL).

JODEL, D 11, D 18, D 140 45
 VAN 's RV-3, -4, -6, -7, -8, -9 35
 • PIPER CUB J 3, J 4, L 4 35
 • PIPER PA 12, 14, 18, 19 25
 MFI 9, BÖLKOW 208, MFI 11 24
 HAMILT. GLASAIR/GLASTAR 18
 SAAB 91 Safr 15
 • PIPER PA 20-22 15
 NEICO LANCAIR 13
 RUTAN LONG-EZ, VARI-EZE 11
 • AUSTER V, VJ 2, Beagle Auster 12
 AUTOGYRO HUMLAN 12
 TIGER MOTH+HORNET+DH60 11
 • EAA CESSNA 140+150+172 11
 PIPER PA-25 10
 PITTS S-1, -2A, 12 10
 BRÜGGER MB2 COLIBRI 9
 SHAW EUROPA 9
 SAAB MFI-15-200 9
 • AVID FLYER + AEROBAT 6(+7)
SUMMA 326 st

EAA ZLIN 526, 286, 326 5
 DYN AERO MCR 5
 BÜCKER JUNGSMANN + CASA 5
 • REPUBLIC RC-3 Sea-Bee 5
 • RANS S 6, S 7, S 10, S 125(+15)
SUMMA 5 X 5 25 st

STEEN SKYBOLT 4
 AERONCA 7 AC + 11 AC + 65CA 4
 DHC-1 CHIPMUNK 4
 • STINSON 108 4
 KLEMM KL 35 D 4
 CHRISTEN EAGLE 4
SUMMA 6 X 4 24 st

• AVID AMPHIB., CATALINA 3(+8)
 EMERAUDE, CP 301 3
 POTTIER P 180 3
 ANDREASSON BA 4 + BA6 3
 DRUINE TURBULENT 3
 EVANS VP II+VP I3
 EXTRA 230, 3003
 KZ III 3
 OPUS 280 + ARV-1 3
 PIAGGIO 149, F-W 149 3
 VIKING DRAGONFLY 3
 RAND KR 2 3
 THORP T 18 3
 RAND KR 2 3
 THORP T18 3
 ZENAIR CH 200, 300, 601, 650, 901 3(+4)
SUMMA 16 X 3 48 st

NORD 3400 2
 AERODESIGNS PULSAR2
 EAA BEAGLE B 121 Series 1 2
 BEECH 35 BONANZA 2
 BLERIOT XI/THULIN A 2
 BRITA VARMLUFTSBALLONG 2
 ERCOUCPE 2
 LUSCOMBE 8E SILVAIRE 2
 HOLLMAN SPORTSTER 2
 KAMINSKI JUNGSTER 12
 MURPHY RENEGADE SPIRIT 2(+5)

PULSAR 2
 WAGAERO SUPER CUBy 2
 SE 5A (Replica) 2
 • EAA SCHWEIZER TEAL 2
 CHAMPION 7 EC 2
 EAA BIPLANE 2
 LASER 200 2
 WASSMER, WA 40 - 412
SUMMA 19 X 2 38 st

72 typer med ett exemplar av varje

AEROSPOL VT-9 DYNAMIC 1 + (1)
 AEROSPORT SCAMP A
 AKROTECH GILES G202
 AVIONS PIERRE ROBIN HR 200/100
 AVIAMILANO P 19 SCRICCILO
 BABY BELLE
 BARNET J4B GYROPLAN
 BOEING A75 STEARMAN
 BOWERS FLY BABY 1A
 BRÄNDLI BX2 CHERRY
 BUSHBY MIDGET MUSTANG
 BÖLKOW 207
 CASSUTT III
 CHRISTENSEN OPUS-3
 CORBY CJ-1 STARLET
 CSS-13
 CVM TUMMELISA
 CZAV SPORTCRUISER
 EAA ROBIN HR 200/100
 EAA MS 880 B RALLYE
 EAA SOCATA ST 10 DIPLOMATE
 FAIRCHILD 24W-41
 FALCONAR SAL P51D
 FIKE-D
 FISHER CELEBRITY
 FOCKE WULF FW - 44J STINGLITZ
 FOKKER D VII
 FOKKER DR 1
 FOURNIER R-4D
 FUJI FA-200-180
 GYROKOPTER SPARROWHAWK III
 GÖTAVERKEN GV-38
 HELI-SPORT CH-7 KOMPRESS
 HILLER UH-12B
 ICP SAVANNAH S
 JANOWSKI J1 DON QUIXOTE
 KTH OSQAVIA
 META SOKOL L-40
 MIGNET HM 14 TF 290 LOPPAN
 MILES M 65 GEMINI
 MONNETT MONERAI
 MONNETT SONERAI
 MRAZ M1D SOKOL
 MURPHY REBEL
 NORBERG LN-3 SEAGULL
 NOORDUYN HARVARD IIB
 PARSONS TWO PLACE
 • PEREIRA GP3 OSPREY 2
 PIETENPOL AIR CAMPER
 PZL-104 WILGA 65
 QUICKIEN 1
 REVOLUTION MINI 500 B
 REYNOLDS WILDCAT
 ROBIN R 2100 A

ROTORWAY EXEC 90
 RUTAN PUFFER COZY
 RUTAN VARI-VIGGEN
 RYAN NAVION
 SCOT. AVIATION BULLDOG
 • SEAWIND 300
 SEQUOLA F8L FALCO
 SLEPCEV STORCH
 SPEZIO DAL 1 "TUHOLER"
 STAMPE SV 4 C
 STOLP SA300 STARDUSTER TOO
 STOLP SA700 STARDUSTER 1
 SYCAMORE Mk I AUTOGYRO
 TIPSY T 66 NIPPER
 ULTRAVIA AERO PELICAN PL
 VELOCITY 173 FG
 WITTMAN W8 TAILWIND
 ZENITH CH 200

Summa fler än 5 av typen 326 st

Summa 5 x 5 = 25 st

Summa 6 x 4 = 24 st

Summa 16 x 3 = 48 st

Summa 19 x 2 = 38 st

Summa typer i ett ex. cirka 72 st

SUMMA 533 st

UL

AEROTECHNIK EV-97 EUROSTAR 0+(6)
 ANDERBERG BLACK WING 0+(1)
 • B&T FK9 KMIV 0+(1)
 CHINOOK PLUS 2 0+(1)
 • DENNEY KITFOX + KITFOX IV 0+(5)
 DIEHL XTC 0+(1)
 DRAGON 1500+(1)
 ESQUAL VM M1C 0+(3)
 EIPPER QUIKSILVER MK1 0+(1)
 EUROSTAR SL 0+(1)
 FILCOA J6 KARATOO +(ANGLIN) 0+(4)
 FISHER KOALA 0+(9)
 G1 SPYL ULS FR 0+(1)
 JABIRU 450 0+(3)
 LINDHOLM WLC 0+(2)
 MILCHELL B10 + U2 0+(2)
 MONETT SONEK 0+(2)
 • POLARIS AM-FIB 582 0+(1)
 SKY RANGER 0+(3)
 TEAM HI MAX MINI 0+(2)
 TERRATORN AKKA 0+(1)
 TL-232 CONDOR ULB 0+(1)
 ULTRA FLIGHT LAZAIR 0+(1)

SEGEL

WINDEX 1200 0+(3)
 EAA SF 25 + MOTORFALKE 0+(4)
 EAA GROB 109 0+(1)
 FAUVELL AV 222 0+1
 RÖHNLERCHE II M 0+1
 BLANIK L 13 0+1
 SCHLEICHER K8B 0+1

• Typ som förekommer på sjö.

Inom () = antal flygplan byggda och flygutprovade under EAA och därefter överförda till KSAK (UL) eller Segel.



TC informerar

Pappersskolan del 5

Jag känner mig tyvärr tvungen att upprepa några LIVSVIKTIGA punkter:

MTOW

"Max Take-Off Weight" = maximala vikten för konstruktionen som tillverkaren sätter.

Man kan inte flyga planet med högre vikt, även om regelverket tillåter det (då kan det gå sönder).

G-belastningar

"Ultimate load" = Brottlast, dvs där det kan gå sönder!

Obs! Gäller nytt material. Materialet kan utmattas med åren och blir då sämre.

"Limit load" = Gränslast. Den begränsning som flygplanstillverkaren sätter för flygning. Vanligen Ultimate load delat med 1,5.

Planet kan alltså inte flygas upp till Ultimate load!

Kontrollera också vad som gäller för avancerad flygning med ditt flygplan (vikter, passagerare, bagage, G-belastning)

Tyngdpunkten

Lär dig räkna ut var tyngdpunkten ligger på ditt flygplan vid din planerade flygning. Detta är inte bara en skrivbordsprodukt. En tyngdpunkt som ligger utanför tillverkarens angivna gränser kan leda till att flygplanet blir okontrollerbart som i sin tur leder till haveri med katastrofal utgång!

Ni kan läsa mer om ovanstående i tidigare nummer av EAA-nytt (nr 2 och nr 4 från 2016)

Hittar ni fel i er dokumentation så förväntar jag mig att ni skickar in rättningar.

Flyg säkert i år...
Håkan Karlsson
Teknisk chef EAA Sverige

Påminnelse 1

Medlemsavgift för 2017

Med 4-2016 av EAA-Nytt fanns det med ett inbetalningskort för medlemsavgiften. Många av er har redan betalat, men är du en av dem som ännu inte gjort det skulle vi uppskatta om du kunde göra detta snarast möjligt. Summan är 500 kr och sätts in på pg 66 45 96-4. Glöm inte att ange ditt medlemsnummer. Det är det som står på tidningen bredvid ditt namn.

Vill du av någon anledning inte vara medlem längre vill vi väldigt gärna veta detta.

Har du flyttat så vill vi gärna ha din nya adress och telefonnummer och även e-postadress om du har.

Är det något du undrar över får du gärna ringa mig på telefon 08-752 75 85 eller skicka ett mejl eaakansli@eaa.se

Ann-Lis

Påminnelse 2

Årsbyggredovisning och flygutprovsningsredovisning

I nummer 4-2016 fanns det med blanketter för Årsbyggredovisning och flygutprovsningsredovisning.

Några av er som ska lämna in dessa rapporter har ännu inte gjort det. Vi ber er därför att skicka in dem till kansliet snarast möjligt. Glöm inte att även er kontrollant ska skriva under blanketten.

Har ni inte kvar blanketterna så hör av er så skickar jag nya, eller så finns de på hemsidan under fliken Biblioteket, blanketter.

Ann-Lis

Nya medlemmar

5312	Peter Björck, Östansjö
5313	Kenth Ekström, Linköping
5314	Stig Dahlstrand, Stenstorp
5315	Gun Karlsson, Källby
5316	Claes Wennberg, Gärsnäs
5317	Tommy Särnblad, Köping
5318	Christofer Burman, Koskullskulle
5319	Jan Jonsson, Ekerö
5320	Conny Karlsson, Umeå
5321	David Andersson, Ängelsberg
5322	Peter Sundfors, Säter
5323	Andy Holmström, Trollhättan

1:a flygtillstånd

SE-XJX Avid Flyer
480-725 2017-11-30
Örjan Norling, Bollnäs

SE-XZC Acroduster II SSB750
1978DA-1553 2017-12-31
Patrik Björk, Söderhamn

Nya flygutprovningstillstånd

SE-XHK Beagle-Auster-6A
3744-559 2017-10-31
Ragnar Skanåker, Munka-Ljungby

Nya byggtillstånd

1556 MFI-9 B
Joakim Westh, Stockholm

1557 Republic SeaBee
Reino Hänninen, Mölndal

1558 Zenith 701
Sten Backhans, Märsta

1559 LN-3-A Seagull
Lage Norberg, Sundsvall

1560 LN-3-A Seagull
Åke Lidfalk, Örnsköldsvik

DAGS FÖR RADIOBYTE !

Några alternativ...

Platt typ (160 x 33 mm front)



ICOM
IC-A220T

ICOM IC-A220T (8W uteffekt) **19 800:-**

f.u.n.k.e. ATR833A (6W uteffekt) **15 500:-**

TRIG TY96 (10W uteffekt) **22 000:-**

Rund typ (diameter 2-1/4", 57 mm)



TRIG
TY91



f.u.n.k.e.
ATR833-OLED

f.u.n.k.e. ATR833S (6W uteffekt) **11 500:-**

f.u.n.k.e. ATR833-OLED (6W uteffekt) **13 750:-**

TRIG TY91 (6W uteffekt) **14 250:-**

Ny ELT?



ACK E-04

7 000:-

Inklusive
programmering.

Alla priser inklusive moms.

För mer
information,
kontakta:

ARIGO
Flygmateriel

Email: info@arigoteknik.se
Telefon: 08-560 320 62

Ikarus Flying Center

Välj
HÖGVINGAT



Den bästa klubbkärren
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
LÄG VINGAT

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

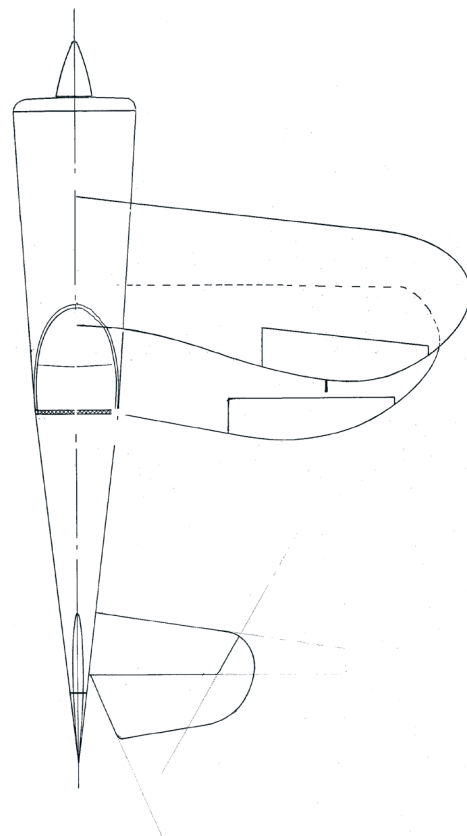
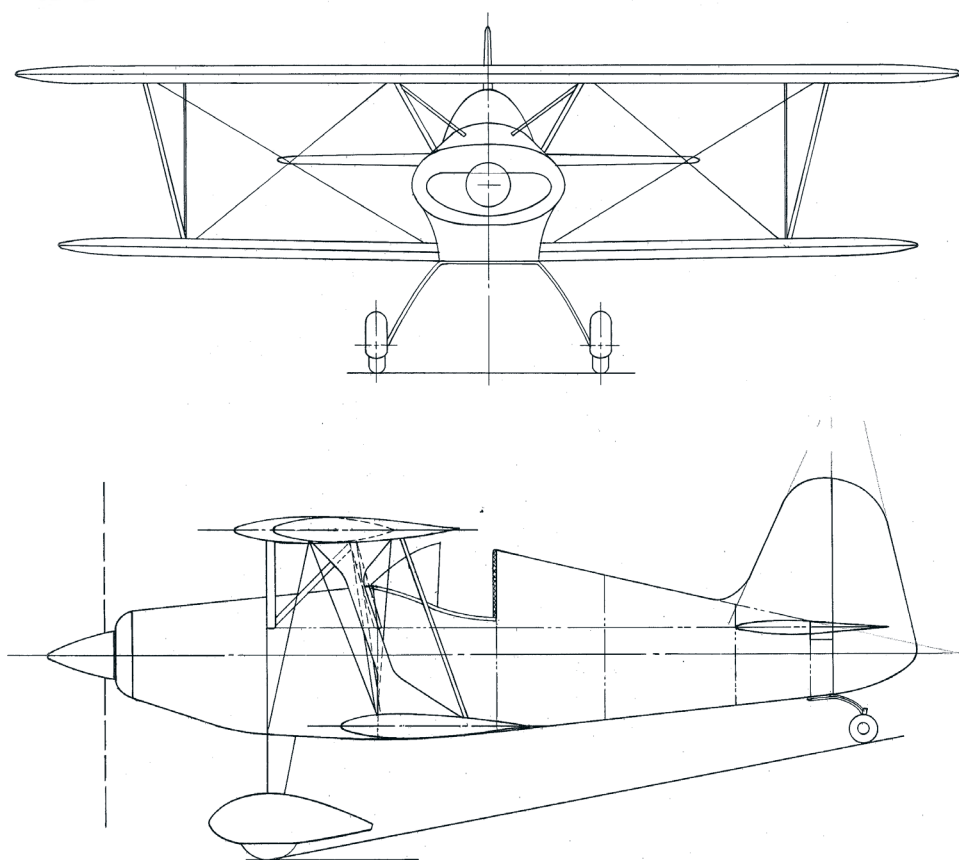
Svensk och Norsk agent

Tel. + 46 705 832 382

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

Stolp Acroduster 1 SA-700, "Pitts Killer"

Text: Henrik Idensjö, Foto: Lennart Öborn



Acroduster 1 SA-700 konstruerades av Jim Osborne under tidigt 70-tal. Målet var att bygga en maskin som skulle konkurrera ut Pittsen som dominerade aerobaticscenen under denna tid. Ganska tidigt skedde två uppmärksammade olyckor med typen vilket skadade marknadsföringen. Olyckorna berodde inte på konstruktionen utan på pilot fel men detta ledde ändå till att typen aldrig riktigt slog igenom. Flygplanet såldes som kit från Stolp fabriken som

köpts av Jim Osborne 1972. Endast ett 50-tal byggsatser såldes och detta är en anledning till att typen idag är relativt ovanlig/okänd. En annan bidragande orsak var att ritningsunderlaget till byggsatserna inte var fullständigt då detaljer som följer med byggsatsen inte var dokumenterade till 100 procent. Om man läser artiklar från 70-talet så ansågs planet ha likvärdiga prestanda som en Pitts S1S. Vissa egenskaper ansågs lite bättre och andra lite sämre.

Generellt ansågs planet vara en bra konstruktion med bra prestanda men att kalla det en "Pitts killer" var att överdriva.

I Sverige har det endast funnits en Acroduster 1. Detta plan köptes som ett kit från fabriken av Bo Peterson från Göteborg 1982. Bo byggde på med god fart och planet flög första gången 1988. Fram till 1996 flög planet 167 timmar innan det ground loopade vid en landning och skadade ställ samt vingpets. Bo började reparera flygplanet men på grund av andra flygprojekt blev det stående. Bo avled 2016 och jag köpte projektet av Bo's bror i slutet av förra året. Hemtransport från Göteborg gick bra. Flygplanet är litet och rymdes i OK's största täckta släpvagn. Resan hem gjordes i rejält snökaos i Örebrotrakten. Väl hemma började jag inventera om något saknades men under de 20 år som planet stått still så saknades inga väsentliga delar vilket skulle kunna ställa till renoveringsarbetet. Totalt sett så har tidigare ägare/byggare gjort ett bra jobb. Alla moment är väl utförda enligt min bedömning. Man kan se att tidigare byggare lagt stor vikt vid att hålla nere vikten, det finns inga onödiga delar och flygmaskinen är spartansk



inredd. Således finns inget elsystem utan endast en startmotor är monterad för extern ström.

Byggtillståndet gick snabbt att få efter att det varit lite strul med ägan-
deändringen. Under julhelgen lagades
vingspetsen som var den största skadan
på flygplanet. Ett jobb som var roligt att
göra. Det bestod i att laga den yttersta
delen av både främre och bakre ving-
balk samt den yttersta sprygel. Vidare
så behövdes ett par plåtar (skins) bytas
längst ut längs framkanten. Vingen är
nu redo för ny duk. Tack vare att
tidigare ägare sparat en hel flyttkartong
med dokumentation så var det inget
problem att bygga upp vingspetsen.
Förutom dukning så återstår byte av
alla kalender beroende delar som t.ex.
olje-och bensin slangar. Någon direkt
tidsplan finns inte men det är inte helt
orealistiskt att komma i luften i slutet
på året. Hur som helst så ser jag fram
mot när den dagen kommer....

Fakta Acroduster 1:

- Längd: 4.8 m
- Spännvidd: 5.8 m
- Ving area: 9.8 m²
- Tom vikt: 395 kg
- Max aerobatic vikt: 585 kg
- Motor: Lycoming AEIO-360, 180 Hp
- March hastighet: 135 mph
- Stall hastighet: 70 mph
- Max höjd: 12,000 ft
- Stighastighet: +2,000 ft/min



Till vänster: Henrik med sitt projekt.

Ovan: Öppen cockpit på detta exemplar.

Överst till höger: Ett exempel på en komplett Acroduster i Italien. Foto från www.

Mitten till höger: Vingspetsen med riktad båge, ny sprygel och lagade balkar.

Nederst till höger: De tillskrynkade plåtarna på vingframkanten fick vara mall för de nya, det blev riktigt bra.





Smälänningen och hans flygplan

Av: Sune Larsson Gislaved

Jag hade haft mitt cert i ca 2år. Det enda flygplan jag spakat var klubbens PA28. Nu fick jag för mig - att fråga motorflygchefen, om man kunde få åka med en gång i hans privata "FIA", som han kallade sitt flygplan. Det var absolut inga problem, vi kunde ta en tur med en gång.



Lasses FIA

Detta skulle visa sig bli en mäktig positiv upplevelse. Denna lite mindre och lättare 2-sits maskin, var inte att jämföra med PA28:an. Sikten var ju att jämföra med en fågels. När jag ställde frågan om något aerobatic var tillåtet kom svaret - vi går upp på höjd, sen gör vi en roll om du vill! Vid eftertanke nästan ångrade jag att jag svarat - Gärna!! Hur skulle detta gå? Min erfarenhet av flygning, var ju bara 2år med PA28:an, och endast i normala lägen.

Några år tidigare hade jag avslutat mina ambitioner att bli TT-Världsmästare, eller Road-Racing som sporten kallas idag. Där hade jag förvisso haft diverse

onormala lägen, både i solo-klass men kanske mer i sidovagns-klassen. Vid ett tillfälle under denna 10-års period, dokumenterade Göteborgs-Postens fotograf mitt befintliga läge över mark till 10-fot, vilket ansågs högt.

Nu skulle vi upp till 5000 fot, -och rolla!? Nåväl, på väg "upp på höjd", antog jag att de gällde hålla i sig, under rollen.

Döm om min förvåning, när jag såg siktfältet bara sakta, sakta vridas runt 360 grader. Jag satt lika avspänd som hemma i tv-fåtöljen och bara fascinerades.

Nu förstod jag varför somliga kallar PA28:an för "Plåt-elefanten".

Motorflygchefen berättade att flygplanstypen var tillverkad på 60-talet i Malmö. Det hade bl.a. använts av en uppvisningsgrupp med 3 plan "Gråsparvarna", även använts i gerilla-krigföring med raketer under vingarna och även stoppats som krigsmaterial.

Det var inte ofta någon fanns till salu, då de bara fanns ca 25-talet kvar.

Då jag vid denna tid blivit medlem i EAA Chapter 222, och förstod att Normalklass inte var något för min kassa. Emellertid blev jag mer och mer insatt i "Experimental", som jag föredrog att kalla klassningen, i resonemang med frugan, istället för "Hembyggarklassen". Nu hade jag mer och mer blivit övertygad om att jag skulle köpa ett "renoveringsobjekt".

Den franska trämaskinen Jodel skulle

passa mig utmärkt. Ett skadat objekt utannonserades i Mjölby.

En Jodel DR315 för 8000 kronor, passade verkligen en Smälänning. Visserligen fanns inte motorn kvar, -men lätt att köpa begagnad, höger vinge var borta, -bara att kopiera vänster, -kroppen var lite skadad också. Efter ett hundratals timmar på objektet, började inspirationen minska.

Frugan uttryckte sin åsikt att det vore bättre jag köpte något färdigt och flygbart. Du kan ju låna, om inte för mycket bara. Vi har ju båda dessa omtalade Smäländska gener.

Jag tänkte på min fars devis: "- Ska ha, och Ska ha, - det Ska Betalas också!"

Satte ut några annonser, tillverkade infoskylt om planet, på en plywood-skiva, som jag bar med mig på div. flygträffar. Detta gav så småningom resultat.

Nu är vi på 90-talet och motorflygchefen Lasse Lindell har köpt den 3:e RV-byggsatsen i Sverige. Han har fortfarande sin "FIA" kvar. Jag ställde alltid frågor och kollade i alla vinklar och vrår, på denna hans fina **MFI-9:a, SE-FIA**, där hon stod i hangaren.

"Du skulle köpa dig en MFI" säger Lasse. Den är enkelt byggd, robust, lätt att hantera på marken och rolig att spaka i luften.

Ryktet påstod nu faktiskt, att 9:an troligen skulle få veteran status inom rimlig tid och då bli möjlig att

Experimental-klassa.

Våren -97 utannonserades en MFI-9:a i Trelleborgstrakten. Jag ringer dit vid 8-tiden, och vid 13-tiden är jag på plats. Mitt intryck är kanske "lite risigt". Motorn går - on condition, alltså 100-tim i taget. Ringer Lasse Lindell för psykologiskt stöd, och tips, - bara Köp! - säger han. Jag förhandlar per telefon, med den trevliga kvinnliga ägaren, inga problem, hon godtar mitt bud. Yes, Yes! Vi bestämmer hämtningsdag helgen efter.

På avtalad tid och plats utbyter vi flygplanets all dokumentation, mot full avtalad likvid. Planet står fulltankat. Lasse tar plats i vänster sits, jag i höger. Med all hans erfarenhet vid spakar och rattar sedan 1953!?, så lyfter vi från "Trelleborg East", som var namnet på grässtråket. Flygningen hem till Ljungby/Feringe var en speciell upplevelse, - närma sig Småland på 2000 fot, i fint flygväder, i eget ägt flygplan, som till fullo är betalt. Han sa ju så, min far: - Ska ha, å Ska ha, - de Ska Betalas också! När vi landat kunde jag kryssa för i min "Pocket List" (på svenska? ev. livsönskelistan?!). Första kryss i denna "Pocketlist", gjorde jag på min 15 årsdag (Mopeden!?).

Jag kom att tänka på vilka tankvärda musik-texter, som skrivits, exempelvis - Bob Marleys

- You can get it if you really want, You can get it if you really want!
- but you must try, try and try again
- and you succeed at last.

Inflygning av 9:an ordnades omgående med klubbens flyglärare. Min känsla att planet var lite risigt, besannades ju mer tiden gick. Fram till hösten 1999 hade jag flugit ca 30 timmar, och utfört flertal åtgärder. Monterat nytt batteri, nya kol i generatoren, bytt bränslepump, monterat nya tändstift, tätat flertal oljeläckage, bytt flertal luftslangar. Började nu fundera på motorns skick.

En dag när lufttemperaturen närmade sig plus 30 grader bestämde jag mig för att utföra ett flertal start och landningar - nonstop. Detta för att se om motorns oljetryck behölls inom givna värden. Döm om min förvåning när jag på tomgång kör in till hangaren, efter 6 studs o gå och upptäcker att oljetrycket visar på noll. Parkerade i skuggan, och lät motorn svalna i 2 tim. Testade åter 4 studs o gå. Oljetrycket visade visserligen godkänt mini-värde på tomgång men detta hade gett mig funderingar.

Nu bestämde jag mig, att söka s.k. istandsättnings-tillstånd, och även ansöka om motorarbeten.

Viss erfarenhet hade jag fått under de 2st

-100-timmars hos flygmeken, där jag efter hans instruktioner utfört det mesta på egen hand. Flertalet av EAA:s kurser i Barkarby hade jag slutfört, såsom plåtkursen, elkursen även en underhållskurs. Min yrkeskarriär har ju dessutom alltid handlat om teknik.

Ansökan godkänns efter en tid, så även motor-ansökan.

Lasse Lindell svarade ja på att bli min kontrollant.

Lasse Danielsson min flygmek (IME var Normalklassad) kunde tänka sig motorkontrollant.



Hemtagningen

Nu började jag förberedelser för hemtagning av min SE-IME. Fick många värdefulla tips av min kontrollant. Min gamla Volvo passade precis att köra in under vingen och lägga ned den på biltaket, när stöttorna och vingbultarna tagits bort. Efter att en träställning monterats på en släpkärra, kunde planet surras fast för en säker transport de ca 5 milen hem till Gislaved. Här fanns ett noggrant iordningsställt garage, med ett antal i förväg tillverkade, snurrbara upphängningsstativ för vingar, kropp m.m. De Tekniska Byggjournal-blanketterna där alla arbeten skall beskrivas, lätt tillgängliga för ifyllnad. Lika viktigt ansåg jag riklig fotodokumentation vara.

Nu börjar en lång men både rolig och intressant tid.

Måste framhålla min kontrollants del i projektet. Med stor erfarenhet gavs många råd, både teoretiska och även praktiska lösningar levererades, och detta helt ideellt.

Jag var medveten om att renoveringen skulle ta lång tid, men antal timmar tänkte jag inte hålla koll på. Min avsikt var bl.a. göra 9:an "plåtren", och motorn tänkte jag "nolla", helt enligt Engine



Plåtrerna vingar

Overhaul boken, min tidigare erfarenhet av motorer, trimning och ombyggnad av dessa samt tillgång till min kompis motorrenoveringsfirma och hans utrustning och erfarenhet, bara 5 km bort.



1999 Risigt skick



Absolut rent!

Ibland kände jag för omväxling, från allt "skitjobb", så jag började forska i 9:ans historia.

Juni 1965 registreras flygplanet av Malmö Flygindustri AB, som MFI-9B med tillv.nr. 38. Och erhåller reg. beteckning SE-ENC.

På min fråga till EAA säger man att en registrering alltid följer individen och aldrig lämnas ut till annan. Vid kontakt med Luftis kunde de inte heller förklara varför planet fick 1982 sitt nya reg.nr - SE-IME. Efter min ansökan om återtagning till SE-ENC, lovade de godkänna detta vid kommande slutbesiktning.

I **september 1965** registreras Ljungbyhed FK som ägare till SE-ENC. Vid kontakt med klubben, erhöll jag en kopia på en tavla i svartvit som hängde på väggen i klubbstugan sedan många år. Genom mitt medlemskap i Svensk Flyghistorisk Förening, kunde jag i arkivet hitta ett foto, också från Ljungbyhed-tiden. Detta också i svartvitt. Senare vid kontakt med en äldre herre i flygklubben upplyste han mig att sido-fältet på ENC -hade ungefär gräsets färg. Nu hade jag originalmålningen klar för mig.

Juli 1967 återregistreras Malmö Flygindustri AB som ägare.

April 1968 Exporteras planet till Danmark och får reg.nr OY-DUJ.

En rolig episod i jakten på ENC:s

historia:

SFF-Småland hade lyckats boka in MFI:s f.d. provflygare Ove Dahlen på en föreläsning. Jag fick språka med honom i en paus. Jag ställde frågan om han kom ihåg ENC. Snabbt kom svaret – Tror du inte jag kommer ihåg mina egna barn?! Nu fortsatte han gärna att berätta – vi hade sålt ENC till Danmark, en månad tidigare. Han var Amerikan, och betalade planet kontant men jag tvivlade på att han hade certifikat. Nu ringde han mig och klagade på totalt värdelösa flygegenskaper och krävde att jag kom över till Danmark snarast. Min förvåning var stor när jag såg att han bearbetat roderitor och t.o.m. propellern med PlasticPadding!!?? Jag flög hem ENC till Bulltofta för återställning.

I Danmark skiftades ägare ett flertal gånger.

Maj 1977 Köps flygplanet av ett flertal privatpersoner från Linköping. Det flygs i Sverige men behåller regnr. OY-DUJ.

Maj 1982 Omregistreras OY-DUJ och får SE-IME men fortfarande samma ägare?!

December 1988 Köps IME av ny ägare från Trelleborg.

April 1997 Köps IME av mig, och flygs på Ljungby/Feringe flygplats. Min bostad finns i Gislaved.

Oktober 1999 ansöker jag om Experimental-klassning avseende total renovering.

Januari 2001 ansöker jag om tillstånd för total motorrenovering.



Färgborttagning med Myrsyra

Renoveringen fortsätter – bl.a. experimenterar jag med olika verkningslösa färgborttagningsmedel från färghandeln. Får ett bra tips från EAA, - Myrsyra!

Nu händer det saker! Kontaktar närmaste bonde om han vill sälja 5 liter myrsyra, du får 5 liter gratis för att testa! -tänk på att skydda dig! Köper stor rulle "Mek.Tork" (blått mjukt papper), köper byggplast på metervara, suggor (stor rund pensel), gummihandskar kem. modell samt gasmask med kolfilter. OBS! Vattenhink måste finnas i närhet! Myrsyra är verkligen starkt frätande om det kommer åt bar hud! Dock neutraliseras den omedelbart ihop med vatten och som organisk förstör den inte

aluminium plåten. Myrsyran rinner lika lätt som vatten så den är inte lämplig i alla lägen?! -det finns säkert många andra metoder!

Beskrivning av arbetsmomentet för denna metod:

- riv av de mjuka pappret och lägg på ytan

- badda in och mätta pappret med myrsyra o penseln

- lägg över med plast, täta runt kanterna

- efter ca 3 tim tar du lätt bort färgen med en gummiskrapa, skölj med vatten

Ovanstående är ju ett exempel på många "skitjobb" som krävs för att "komma iland".

Mycket arbete krävs. En positiv beskrivning jag hört:

- är det inte mycket jobb att bygga eller renovera ett flygplan?

- inga problem! -det är som att äta upp en elefant!- man tar en liten bit i taget!

Vid eftertanke, idag när flygplanet är återställt i original som vid leveransen 1965, så minns jag många givande stunder. Och alla personligheter jag mött:

Framförallt min kunnige kontrollant Lasse Lindell, som delgivit mig all erfarenhet och aldrig tvekat att hjälpa till, allt helt ideellt. Han har haft cert. 1953-2017. Dessutom har han hunnit med, under mitt projekts tid, att efter ritning sätta en egen dubbeldäckare av trä i luften.

Mina motorkontrollanter:

- Lasse Danielsson, gammal mek hos Br. Fredriksson Torslanda, SAS m.m.

- Kenneth Sköld var ansvarig chefstekniker för Uno Ranch:s Dove, Safir m.m. i många år.

- Jens Berglund flygmek på Säve i Göteborg.

Några andra intressanta personer jag

mött:

- Dåvarande medl. I svenska mustaschklubben, om jag minns rätt var spännvidden 32 cm.

- Karl-Bruno Ljungberg, var anställd som ingenjör på MFI.

- Hans son Jack Ljungberg, flyger MFI-9B.

- EAA:s sympatiska och kunnige besiktningsman Kenneth Holm från Varberg som verkligen gjorde dagen minnesvärd.

Juni 2015 befanns allt klart för första provflygning, vilket jag överlämnade till min erfarne kontrollant. Detta avlöpte helt enligt uppgjort schema.

När jag landat på Falköpings EAA-Fly in 2016 med ENC, tog jag fram min "Pocketlist"!

Nu kommer jag inte ihåg om det var ett pris eller en lott, men god och mycket ost tilldelades både mig och Lasse (dubbeldäckaren SE-5) senare vid kvällens samling.

SE-ENC är på väg att fullfölja flygutprovningen.

Bästa hälsningar från Sune Larsson Gislaved

ps. om någon läsare har egna minnen, upplevelser eller kanske rättelser om ENC, DUJ eller IME, hör gärna av dig till min e-post: sune.r@telia.com



Renoverad instrumentpanel



Falköping EAA huvud fly in 2016

I Visby byggs en RV-6

som kommer bli en sporrkärra, den byggs i Gotlands flygklubbs regi av medlemmarna. Vingar och empenage, inklusive roder är klara, nu pågår tillpassning av botten/sidoplåtar på kroppen. GFK är fjärde ägaren och maskinen är tänkt att användas som rese/nöjesmaskin av klubben när den är klar.

På bilderna ses motorflygchefen Johan Löfström (byggledare) och skolchefen Mats Ekelund.



Planerade kurser under 2017

Kurser och utbildning är viktigt och roligt, innehåller både teori och praktik. För mer information se www.eaa.se eller kontakta kansliet.



<u>Planerade kurser</u>	<u>Tid</u>	<u>Plats</u>	<u>Kursledare</u>
Träkurs	14/4-17/4	Karlskoga	Per Widing, Paul Pinato
Rotax Fam. & 100-timmar Service kurs	22/4-23/4		http://www.lycon.se/iRMT/kostnad-och-schema/anmalan/
Dukningskurs	25-26/5	Karlskoga	Per Widing, Dan Borgström m fl.
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.



Unik tre-grupp SK12, SK15 och SK25

Foto: DANIEL KARLSSON

Denna tre-grupp måste anses som väldigt unik då samtliga flygplan är väldigt sällsynta i flygande original skick. I Sverige är vi väldigt bortskämda när det gäller antalet flygande SK15 Klemm, nämligen fyra stycken. Det är förmodligen nära hälften av de luftvärdsdiga exemplar som finns i världen. SK 25 Bucker Bestman är om möjligt ännu ovanligare med mindre än en handfull kända flygande exemplar. SK12 Focke Wolf Stieglitz är något mera förekommande i luften med kanske 20 exemplar runt om i världen. Personen bakom dessa tre flygplan är vår styrelsemedlem Joakim Westh som har byggt upp en samling historiska flygplan. Fokus har varit skolflygplan från flygvapnet men även von Rosens bravader i Afrika är välrepresenterade. Tanken på att skapa ett flygande museum har alltid funnits men det är svårt att hitta hangarer som är tillgängliga i rätt storlek och samtidigt ligger på en attraktiv plats geografiskt. Nu är flygplanen spridda på Eslöv, Skå-Edeby och Höganäs fältet. Inför årets firande av Flygvapnet 90 år på Malmen utanför Linköping önskade arrangörerna se historiska flygplan från flygvapnets uppbyggnad. Vad passade då bättre än att sätta samman en tre-grupp med skolflygplan som användes av FV under kriget. Joakim

hade möjlighet att genomföra detta projekt och skapade tillsammans med Mikael Carlsson och Henrik Idensjö en tre-grupp bestående av ovan nämnda SK12 (Focke Wulf Stieglitz), SK15 (Klemm 35) samt SK25 (Bucker Bestmann). Några träningsflygningar genomfördes på Eslövfältet under sommaren innan tre-gruppen flögs upp till Malmen för själva uppvisningen. Det låter inte så svårt att samla ihop en tregrupp som denna men det skall till både tur och skicklighet för att alla maskiner skall vara tekniskt ok samtidigt. Joakims tekniker Lars Thorsen arbetade många timmar på att fixa ett sent magnetfel på två av maskinerna. Man skall ha i åtanke att flygplanen är mellan 70 och 80 år gamla och att all produktion av delar till både flygplan och motorer upphörde på 40-talet. Detta gör att det krävs en hel del letande efter reservdelar om något skulle gå sönder. Nästa problem är att få ihop tre piloter som är influgna och tillgängliga samtidigt. På grund av sjukdom så var det nära att ferryflygningen upp till Malmen fick ställas in men Per Cederqvist ställde upp med extremt kort varsel vilket räddade situationen. Väl på Malmen gick allt bra med undantag av väldigt stark vind under lördagen vilket medförde att de flesta propellerplan stod på marken denna



dag. Flygdagarna blev en succé publikmässigt och uppskattades av olika källor till mellan 60 000-100 000 besökare.

Joakim lägger mycket tid på att få sina flygplan så autentiska som möjligt. Det ligger mycket jobb och efterforskande bakom de resultat man kan se på bilderna. Just nu pågår renovering av en unik MFI 9 som ingick i von Rosens insats i Biafra. Detta plan kommer att bli det tionde flygande planet i samlingen. Hela historien om denna flygplansindivid och dess renovering får vi hoppas kommer i ett senare nummer av EAA nytt. Nedan Presenterar Joakim kortfattat sin flygande samling.

- SK 11 Tiger Moth. Experimental, RAF flygplan har aldrig använts i Flygvapnet.
- SK 12 Focke-Wulf Stieglitz. Normal-klassad. Tjänstgjorde i Flygvapnet på både Ljungbyhed och Eslöv.
- SK 15 Klemm 35. Experimental. Tjänstgjorde i Flygvapnet.
- SK 16 T-6 Texan. Normal klass. Mitt flygplan tjänstgjorde genom kriget som utbildningsflygplan för stridspiloter i USA. Skytte och bombfällning.
- SK 25 Bucker Bestmann. Experimental. Tjänstgjorde i Flygvapnet på både Ljungbyhed och Eslöv.
- SK 50 Saab Safir. Normal klass. Tjänstgjorde i Flygvapnet på Ljungbyhed och på F12 i Kalmar.
- Flygplan 51 i Armen. Super Cub. Normal klass. Tjänstgjorde som arme spaningsflygplan.
- MFI 15/17 Saab Supporter. Normal klass. Tjänstgjorde med Carl Gustav von Rosen i Etiopien. Användes för matbombning.
- L4J Lill Cub. Experimental. Tjänstgjorde under kriget efter D-dagen i amerikanska armén från slutet av 1944 och framåt..... (ej på bild).



Foto: SVEN STRIDSBERG



Foto: DANIEL KARLSSON



Foto: SVEN STRIDSBERG



Foto: SVEN STRIDSBERG



Foto: SVEN STRIDSBERG



Foto: JOAKIM WESTH



Foto: FREDDY STENBOM



Foto: PETER LIANDER



Temposänkning i RV-14 bygget

Av: Magnus Sandqvist

Dollar, proseal, barn och generell brist på tid

Redan i förra artikeln om mitt RV14 bygge tog jag upp den stigande dollar-kursen, den påverkar mig mentalt då jag för varje ökning kommer att behöva mer tid till att spara ihop pengar. Det har blivit lätt att tänka att jag skippar bygget ikväll eftersom jag ändå kommer att behöva vänta på att finanserna ska komma ikapp senare.

Sent på våren började jag med vingtankarna, efter att det vanliga arbetet med avgradning, pressförsänkning mm. var avklarad så var det slutligen dags att bekanta sig med "proseal". Proseal är ett tvåkomponents tätningsmaterial som är extremt klabbigt tills det härdat och därefter står emot bensin och de flesta sorters lösningsmedel. Innan det härdat kan aceton användas med hyfsad framgång. Förutom dess otrevliga egenskaper som dålig lukt och svårhanterlighet, är det ett dyrt material med en härdningstid på 3-4 timmar. För att inte tvingas slänga oanvänt material krävs det därför att man redan innan man startar en byggsession, vet att man kan avvara minst fyra timmar. Detta blev en kraftig broms då det inte var lätt att få till detta på vardagskvällar.

Ovanstående kombinerat med att mina barn inte längre somnade på nolltid när det var dags för läggning och att jag behövde ägna många kvällar till annat både betalt och ideellt arbete gjorde att jag kom in i den svacka som många byggare förvarnat mig om att de flesta råkar ut för.

Motivationshöjare

När jag skriver detta har jag precis kommit hem från en tvåveckors semester i Florida. När jag var där passade jag på att besöka en ägare/byggare av en färdig RV-14A. Tyvärr var det lite för ostabilt väder för att jag skulle kunna få en provtur i maskinen men det var härligt att bara provsitta i den och titta på diverse detaljer som jag undrat över. Rogers maskin var mycket välutrustad, fullt IFR-kapabel med dubbla Dynom Skyview Touch, dubbla ADHRS, en Garmin 650 com/nav/gps och så vidare.

Jag besökte också en av de största avionicaffärerna: Gulf Coast Avionics på Sun & Fun flygplatsen Lakeland Linder Airport. Denna butik hade flera mycket fina fullständiga "paneler" med Garmins, GRTs, Dynons och andras EFIS lösningar plus annan utrustning som autopilotkontroller, GPS mm. installerade. Alla lösningar hade simulatorlägen så att man kunde skruva och trycka på utrustningens kontroller och få samma resultat som om man suttit i ett flygplan. Hade jag inte haft familjen med mig hade jag kunnat spendera flera timmar i den butiken.



Vingtankarna

Arbetet med vingtankarna gick egentligen väldigt bra, jag var lite snål med proseal i början och tvingades komplettera i efterhand både under samma arbetspass och efteråt. Det finns flera varianter på hur och var man initialt placerar smörjan, en del köper fiffiga pneumatiska pumpar som med god kontroll och precision kan leverera önskad mängd i tunna strängar. Andra köper smeten i burkar, blandar det på någon platta som kan slängas och smetar därefter på materialet med glasspinnar eller liknande. Många köper liksom jag proseal färdigdoserat i tuber som blandas och därefter tryck ur direkt ur förpackningen. En del föredrar att applicera proseal på plåten och sedan lägga på spryglarna, jag föredrar att lägga på ett 2-3mm lager på spryglarna och sedan placera dem i tanken, lagom mycket proseal kommer då in i nithålen så att även dessa tätas perfekt vid nitningen.



Status januari 2017

Av min kontrollant Jan-Erik som byggt en Cozy har jag fått hjälp med glasfiberarbete så empennage / tailkit är till väl



över 90% klart. Trots det låga tempot blev vingtankarna klara i Augusti 2016, det var inte ett speciellt svårt arbete men blir det fler flygplansbyggen i framtiden så kommer jag försöka leja ut det momentet. Jag har nu kommit långt på vingarna, förmodligen är även dessa till över 90% klara, jag har redan påbörjat det två återstående större jobben, att nita fast plåtarna på undersidan och att passa in vingspetsarna som är i glasfiber.

Planer

Jag funderar fortfarande på alternativa motorer, tänk om jag kunde hitta en lämpligt konfigurerad begagnad IO360, då skulle de ekonomiska problemen försvinna. UL power är fortsatt intressant men hur är det med pålitligheten och supporten från tillverkaren, hur mycket extra jobb blir det med en sådan installation??

alt köpa och flyga med en begagnad billig radio?? Många frågor och framåt sommaren behöver jag komma till beslut.

Härnäst

Jag behöver utrymme i bygglokalen så jag siktar på att färdigställa vingarna till det skick att det är vettigt att flytta dem till flygplatsen och därefter fortsätta med främre delen av kroppen.



Vad ska jag ha för initial instrumentering, att jag inte kommer att kunna installera mitt önskade slutresultatet från start är klart. Ett alternativ är att börja med en enkel EFIS som ex. En Garmin G5 och senare komplettera med en Garmin G3X, men då måste jag fixa motorinstrumenteringen på annat sätt. Kanske en billigare EFIS med stöd för motorinstrument, MGL eller GRT har intressanta alternativ. Övrig utrustning, hur blir det med framtida krav på ELT, kommer jag kunna klara mig med enbart en billigare PLB. Om vi får ett nordiskt undantag från 8.33 kravet, ska jag då initi-

“Total performance”, är den framgångsrikaste kitplane tillverkarens devis. Del 5 i en serie kortare artiklar där ni får följa mitt bygge av en Vans RV14.



Kjell Nordström blir ny ordförande i Veteranflyg i Norrköping

Vid ordinarie årsmöte i föreningen Veteranflyg i Norrköping avgick på egen begäran Hans Bergenfors som ordförande efter mer än 30 år på posten. Som ny ordförande utsågs Kjell Nordström, välkänd veteranflygare och uppvisningspilot. Nordström utsågs 2010 av KSAK till Årets flygare.

Hälsningar Bengt Hammarstedt

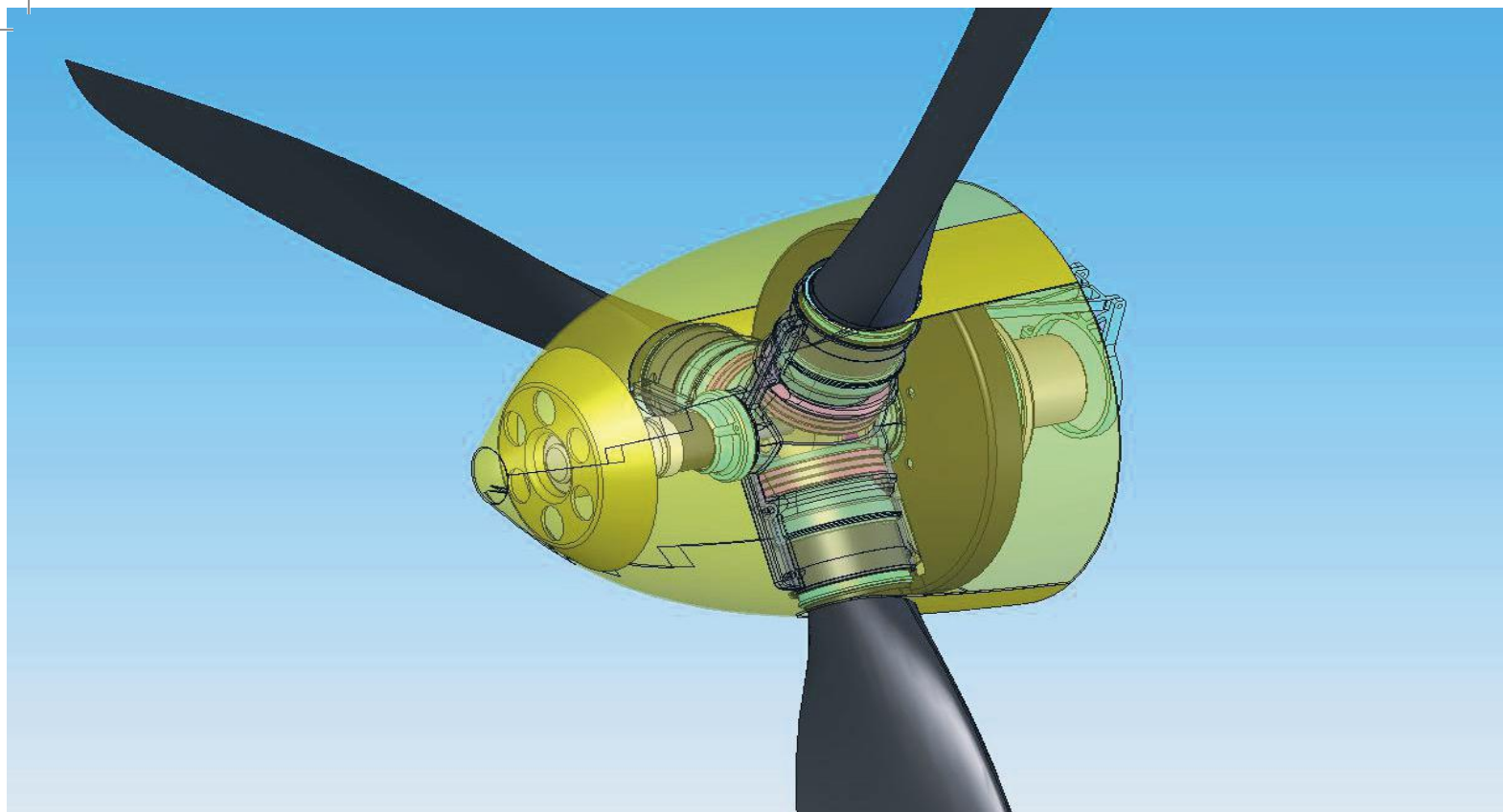


Rättelse till artikel i nummer nr. 3 2016.

Svenljunga Flygplatsförening är inte nedlagt på något vis. Kommunen ställer sig positiv till föreningen, och har lovat oss hangarplats på det ursprungliga fältet.

Det har framkommit att en person som omnämnts i en artikeln i ett tidigare nummer av EAANYTT är leveransansvarig för Aeroprakt och Ikarus maskiner, så är inte fallet. Svenljunga flygplatsförening var agent och således leveransansvarig för Aeroprakt, och för Ikarus är det fortfarande Elltech.

Finn Jonassen



Flygfabriken gör CS-propeller till LN-3 Seagull

Av: Lage Norberg

Flygfabriken har under åren utprovat tre olika motorer och ett antal propellrar på LN-3 Seagull.

Planet som är en utmanande variant av småflygplanskonstruktioner ger en utmärkt förutsättning för utforskning av olika propellrar i ogynnsam miljö.

Amfibieflygplanet kräver t.ex. nästan undantagslöst ett in- eller undanfällbart landningsställ. Har man dessutom en motor i "pusher"-läge, aerodynamiskt och geometriskt hyfsat placerad, hamnar propellern automatiskt dåligt med hänsyn till bland annat vattensprut! Seagull har en "vattenvinge" som samtidigt håller huvudlandningsställ och sponsooner, placerad för att försvåra vattnets möjlighet att komma i kontakt med propellern.

Sprutet sker på de flesta sjöflygplan huvudsakligen bara under fasen när man går från deplacementtaxande upp på steget vilket för Seagull sker vid ungefär 12 knops fart.

Kombinationen vatten/propeller är inte bra och vi har t.ex. använt en propeller som inte tålde flygning i regn!

Om man dessutom på ett amfibieflygplan inte placerar propellern högt på en pod eller i skydd ovanför vingen, finns risk för att vattnet påtagligt påverkar. Det finns filmer som visar att även stora högvingade sjöflygplan som Grumman Albatross suger upp vatten i propellrarna vid övergången till steget!

Sjöflygandet för egen del har förutom med Seagull mest skett med C-185 och en

gång gjordes iakttagelsen att när denna var förtöjd vid en brygga med motorn på tomgång, bildade vattnet en liten "tromb" under spetsarna som sögs upp i propellern!

Begripligt är ändå att oavsett var propellern sitter bör tiden för övergången till steget hållas så kort

som möjligt!. För detta behövs dragkraft,



ju mer ju bättre!

Med möjligheten att på marken ställa propellerbladvinklarna kunde vi också även med den minsta av de motorer vi provat rätt så snabbt komma upp på steget. Problemet var dock att de små bladvinklar som gav höga statiska varv och dragkraft, med ökande fart rätt så snabbt började gå negativt med en katastrofal minskning av dragkraften som följde.

Tanken på en Constant Speed-propeller började här och att den inte fanns med från början får väl skyllas på frånvaron av behovet på ett landflygplan. CS-propellrar är ovanliga på mindre typer

men sitter på de flesta landflygplan med motorer från 200 hk och upp. Skälen är att de små flygplanen vanligen inte har så stort fartområde och att man gärna byter en något längre startsträcka mot enkelheten med en fast propeller.

Den fasta propellerstigningen är också vald med hänsyn till det fartområde som passar flygplanets användning bäst.

Huvudskälet till att amerikanska LSA-regler än så länge inte tillåter CS-propellrar är kravet att motoreffekten enkelt skall kunna regleras med en enda spak! Märkligt nog tillåter dock EASA att den Europeiska varianten av LSA redan från början utrustas med CS-propeller!

Vår propeller kontrolleras normalt av ett "Power Lever-system" vilket innebär enspaksreglering av motor och propeller!

NACA (nu NASA!) gjorde under åren 1923 till 1943 över 100-talet studier med olika sjöflygplansformer.

Det som eventuellt gjorts i modern tid av Grumman, Canadair och Dornier, är knappast tillgängligt för privata ändamål och eftersom vattnet, luften och kanske även sjöflygplanen är lika, blir bedömningen att de studier som gjordes av NACA fortfarande är de som gäller!

Hela startfasen från deplacementläget till att vara flygburen, innehåller alltid en "hump speed" där fartökning i förhållande till tidsåtgång är lägst. Denna fas inträffar just vid övergången till stegplanande där risk för vatten i propellern är som störst och skälen för en CS-propeller mest motiverat. Motsvarande händer oftast

också när man går andra vägen efter en vattenlandning men då går motorn för det mesta på tomgång.

Vi har under flygutprovningen så här långt använt oss av propellrar från Tjeckien, Ukraina, USA samt nu senast från Kina. Flygplanspropellrar har funnits i mer än 100 år och någon övertygelse att den ena skulle vara påtagligt bättre än den andra har inte infunnit sig. Däremot kan man tydligare uppleva sådant som precision i tillverkning och tillverkarens vilja att ställa upp. Vår senaste kinesiska leverantör Sterna uppvisar en precision och samarbetsvilja som vi upplever utmärkt.



En ursprunglig tanke att göra egna kolfiberblad lades också på is kanske mest beroende på Sternas samarbetsvillighet. Konstruktionen av Flygfabrikens CS-propeller med reversering smygstartade 2014 och en färdig tvåbladig "provpropeller" började testas statiskt i fixtur under 2016.

En begagnad tjeckisk CS-propeller med reversering inköptes också som "jämförelseobjekt".

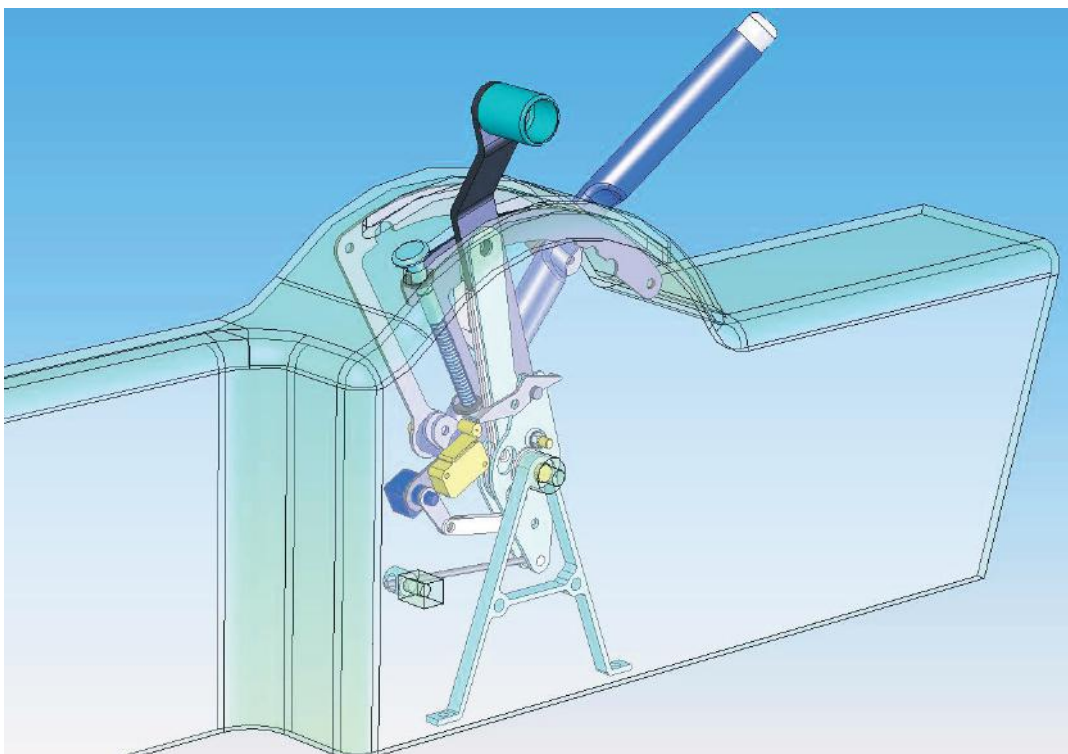
En 3-bladig variant har konstruerats samtidigt med samma principiella uppbyggnad och lika blad.

En del tämligen fruktlösa försök lades ned på att utröna det faktum att motorvidrömmomentet åstadkoms av ett antal smällar från kolvarna i en vanlig motor och för en fyrcylindrig sådan smäller det två gånger per varv.

De belastningspulser som uppstår är huvudsakligen proportionella mot propellerns svängmassa och denna är uppmätt fördelaktigt låg med de kinesiska kolfiberbladen.

En annan utmattande faktor är att en skjutande propeller placerad som på Seagull får en inkommande luft som är bättre på översidan än nedtill eftersom denna turbuleras upp av flygkroppen innan den når propeller-lern.

En tanke om att lagra bladen något "lösa" utnyttjades och vi har nog knappast upplevt en propeller som spårar lika bra. De aluminiumhylsor som idag håller



propellerbladen kommer dessutom att ersättas med motsvarande i rostfritt stål för att ytterligare förstärka hållbarheten och livslängden på propellern.

Stålet ger en viktsökning på ungefär 400 gr per propeller men totalvikten på c:a 4,5 kg hamnar ändå på ungefär 60% av jämförelsepropellern från Tjeckien!

De dynamiska proven inleddes med att propellern monterades på Jabirumotorn som vi redan hade en testbock till. En strömvagn som tillåter omställning av bladvinkeln under gång tillverkades och regleras under de fortsatta dynamiska proven av en strömbrytare på flygplanets instrumentbräda. En elektronisk enhet som tillsammans med PowerLever-reglaget tar sedan hand om constant speed och reversering.

Efter ett antal timmars körning på olika effektuttag där bland annat reverseringsläget som för första gången

åstadkom blåst på stående uppströms propellerdisken, monterade vi slutligen det hela på D-Motorn i Seagull.

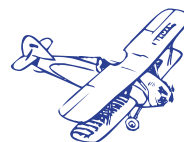
Ett antal timmar statisk körning föregick en c:a 10 minuter lång flygtur som trots den korta varaktigheten upplevdes som vibrationsfri på ett sätt som inte varit vanlig förut och vi känner oss säkra på att vi är på rätt väg. Utbytet av aluminium mot stål är på gång och innebär ingen ändring av propellern i övrigt.

För tillståndet som snabbt gjorde flygturen möjlig tackar vi EAA som verkligen hjälpte till!

Om vi hinner är vi välkomna att ställa ut CS-propellern på Friedrichshafen tillsammans med D-Motor och Sterna!

Lage





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

Information om radannonsering i EAA-nytt

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

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

SÄLJES: HKS 700 E + UL project



HKS is fully installed and flight tested.
I prefer to sell the complete project UL-fighter replica WW1.
Ready 99%, 1-seater. Fokker D-VIII.

Serious inquiries:
tel. +35897771900 or
k.j.s@netti.fi

SÄLJES:

Rotax 914 F3

med 600 timmar till salu.
Kontroll av växellåda och motor utförd
med EASA FORM ONE
Pris 125.000kr

Thomas Pyls Lidköping
pyls.flygservice@telia.com
0705880705

Vindruta till Jodel

Planerar ett ev. samköp av vindrutor
från Frankrike.
Är du intresserad?
Ring 08-560 320 62
Curt Sandberg

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, oljefyllad.

Mer info kontakta Bosse 0705519377

SÄLJES: SAI KZ III SERIE U2



SE-AME
Årsmodell 1946. TT 3556 tim.
Tillverkn.nr. 93-399. Svenskreg. 1988 efter renovering.
Motor: Cirrus Minor 2, 100 hkr. Gångtid 14 tim. SMOH.
Propeller: Fairey 67858. Gångtid 322 tim. SMOH.
Flygplanet är EAA-besiktigat 20131210. 100-tim.tillsyn kan göras av ägarna och köparen gemensamt.
Flygplanet finns i Tågarp/Trelleborg och har alltid stått i hangar.
Prisidé: 160.000 SEK

Sven Green och Rune Olsson.
Email: svenochnancy@gmail.com
Email: rune-olsson@swipnet.se

KÖPES:

Delar till mitt bygge av MFI 9 HB önskas.
Allt av intresse från haverister eller avslutade byggen.

Svar till:
Christer Lundholm Tel 0733778832

SÄLJES: AN20B Motorseglare UL byggsats



Mycket gjort, bör ses. Klart till 50 %. Full dokumentation och bygghandbok hos EAA. Säljes på grund av att hälsan sviker.

Erik Christensen
0706564882
erikch1024@gmail.com

SÄLJES: COLIBRI MB-2



SE-XCV
Byggår 1979. TT 323 tim.
Tillverkn.nr SE-03. Reg. år 1982
Motor: VW-1600-1. Konv. nr. K/S 04. TT 327 tim.
Propeller: Jerry Frisk. Tillv. nr. 07 år 1977. TT 327 tim.
Flygplanet är EAA-besiktigat 2013-12-10. 100-timmarstillsyn kan göras av ägarna och köparen gemensamt.
Flygplanet finns i Tågarp/Trelleborg och har alltid stått i hangar.
Prisidé: 90.000 SEK

Sven Green och Rune Olsson .
E mail: svenochnancy@gmail.com
Email: rune-olsson@swipnet.se

EFLEVA Days 2017

June 30, 1 & 2 July 2017 - Sanicole Airfield (EBLE)

First gathering of the European Federation of Light, Experimental & Vintage Aircraft



www.efleva-days.eu

Organisation by the Experimental Days team in co-operation with EFLEVA and Aeroclub Sanicole

SKRUVS KEMITEKNIK AB

Proffs på färgborttagning!

**Köp RAPID+ Färgborttagare
-direkt från tillverkaren
-inga mellanhänder**

0470-77 45 40

www.skruvskemiteknik.se

Industribyn, 360 43 ÅRYD



AVSÄNDARE:

EAA Sverige
Hägerstalund
164 74 Kista



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