



EAA

 nytt

MEDLEMSTIDNING FÖR EAA SVERIGE • #3/2017 • ÅRGÅNG 50



Ur innehållet:
Piper Cub renoverad, RV-10 flyger, RV-14 bygget fortskrider
Fly-in och andra tilldragelser





Flygkalendern 2018

2018-04-18-21 Aero Friedrichshafen
Friedrichshafen, Tyskland

2018-05-19-20 Nordic Aero Expo, Eslövs

2018-06-03 Kjeller flygdag Kjeller, Skedsmo,
Norge

2018-06-16-17 Finnish Air Force 100th
Anniversary, Jyväskylä, Finland

2018-07-23-29 EAA Air Venture, Oshkosh,
WI, USA

2018-08-10-12 Flygfesten, Dala-Järna

2018-09-02 Lions Flyg- och Motordag,
Vallentuna

KURSER: SE INFORMATION INNE I
TIDNINGEN, Sid 5



Omslaget

Mattias Jönssons Piper
L-18C från 1951, nyrenoverad
och åter i luften
Foto: Mats Stålhammar

I DETTA NUMMER
BLAND ANNAT:

4

Föreningsinformation

7

Solen skiner på Cessna 140



8/9

EAA på Skå-Edebys Veterandag



10

RV-14 bygget går vidare



11

Första RV-10 i Sverige flyger



12

Hänt på Siljansnäs



13

Ställ huven på glänt

14

Piper Super Cub L-18C Mattias Jönsson har renoverat



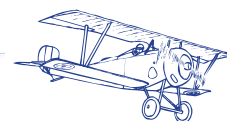
16/17

EAA Fly-in SFF Veteranflygpriset



18

HANGAREN Köp och sälj



EAA-NYTT

NR 2/2017 | 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 aaa-nytt@aaa.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:

Hägerstälund, 164 74 Kista

TELEFON: 08-752 75 85

TELEFAX: 08-751 98 16

E-POST: aaakansli@aaa.seHEMSIDA: www.aaa.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.aaa.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 erhålls genom att inbetala medlemsavgiften till Plusgiro 813469-4.

Några ord från ordföranden

Några rader från ordföranden

Nu går vi mot kortare dagar, antalet tillfällen att göra en flygtur minskar och det är dags att se tillbaka på sommarens flygningar. För många har vädret varit en begränsande faktor, men jag upplever dock att många säger sig ha haft en bra flygsommar.

Tyvärr var vädrets makter inte med oss vid vårt Fly-In i Falköping. Strilande regn på lördagsmorgonen gjorde att många fick ställa in sin flygning dit. Dom som kom hade kommit redan på fredagen eller senare på lördagseftermiddagen. Totalt kunde vi räkna in ett 40-tal besökande flygplan.

På eftermiddagen hade Kjell Franzén ordnat ett antal seminarier, bl a några företag som presenterade sina flygplan samt Lars Hjelmberg som pratade om dom senaste turerna när det gäller flygbränsle. Mycket intressant var Magnus Axelssons information från Transportstyrelsen/EASA. Synd att så få hade möjlighet att vara där och lyssna, vi hoppas på att få denna information vid ett senare tillfälle så att fler har möjlighet att närvara.

Vid Fly-Innet delades traditionsenligt Svensk Flyghistorisk förenings Veteranflygpris ut. SFF ordförande Bengt Olov Näs delade ut priset till en mycket välfortjänt mottagare, Kenneth Öhrn som hade lyckats ta sig fram under lördagsförmiddagen. Stort grattis till Kenneth som har lagt ner mycket arbete på restaureringen av sin Tiger Moth till originalskick.

På kvällen kåserade Stefan Sonestedt ("Steppen") om sin tid i Flygvapnet, flygning med bl a Draken och Hercules.

Stort tack för din medverkan!

Vädret vid kräftstjartsvängen i Siljansnäs var inte heller så bra, i synnerhet för dem som kom västerifrån. Det brukar vara många besökare från Norge, men i år endast några få. Som vanligt var träffen mycket gemytlig och middagen i hangaren välbesökt.

Även internationellt har det varit problem med vädret. EFLEVA hade sitt Europa Fly-In i Belgien, över 100 flygplan var anmälda men bara 30 st lyckade ta sig fram, vad jag vet ingen svensk. Troligen får man möjlighet att arrangera nästa års Fly-In med en förhoppning att vädret skall vara bättre.

Det som just nu är aktuellt för EAA är den remiss (TSL 2010-565) som Transportstyrelsen sänt ut ang Annex II-flygplan. Tyvärr är remissen mycket otydlig, det står ingen stans om det även gäller "Experiment"-klassade luftfartyg och ultralätt.

Det kan vara så att det kan påverka EAA Sverige i mycket hög grad om man inte exkluderar våra luftfartyg. Remissen sändes ut 17/7 och remisstiden gick ut 17/8, frågan är hur många som hann läsa detta under semesterperioden. Återstår att se vad detta slutar med!

Curt Sandberg



Senaste datum för material för kommande nummer:

2017**5/2017: 13 november**email: aaa-nytt@aaa.se



Nya medlemmar

5335 Viktor Karlsson, Karlstad
5336 Carl-Gustaf Andersson, Tingsryd
5337 Sven-Åke Gullner, Västra Frölunda
5338 Christopher Malefors, Uppsala
5339 Anders Gruvald, Frövi
5340 Fredrik Banffy, Uppsala
5341 Per Olof Lindh, Sätla
5342 Pär-Anders Svensson, Åseda
5343 Nicklas Helsén, Skövde
5344 Rikard Reinholdson, Sollefteå
5345 Henrik Martinsson, Varberg
5346 Carita Pettersson, Västerhaninge
5347 Marcus Lidman, Hägersten
5348 John Ljungberg, Furulund
5349 Michael Scander, Lidköping
5350 Rickard Wanderydz, Fjärås
5351 Bo Andreasson, Fjärås
5352 Sami Hiltunen, Finland
5353 David Wiberg, Ullånger
5354 Ulf Bowallius, Djursholm
5355 Matthias Horngacher, Jönköping
5356 Magnus Molund, Staffanstorps
5357 Roland Lux, Portugal
5358 Joachim Wallin, Glumslöv
5359 Emil Persson, Burträsk

1:a flygtillstånd

SE-XZT Van's RV-4
2784-1132 2018-06-31
Carl-Johan Bjurström, Visby

SE-FTZ Gardan Gy 80-180
173 2018-08-31
Timo Flink, Finland

Nya flygutprovningstillstånd

SE-XTT Van's RV-8 A
81319-1113 2018-05-31
Anders Wallerman, Linköping

SE-XTE Van's RV-10
41413-1526 2018-06-30
Fredrik Diehl, Täby

SE-XUA Van's RV-6
23563-937 2018-04-30
H-C Nilsson, Kalmar

SE-XJO Van's RV-7A
73758-1504 2018-06-30
Sune Johansson, Växjö

SE-VOR Zenair CH701 STOL
7-6853-1375 2018-07-31
Thomas Tegelström, Lycksele

SE-FTZ Gardan Gy 80-180
173 2018-08-31
Timo Flink, Finland

SE-XYI SeaRay LX
ILK534-1507 2018-08-30
Seth Hedström, Harads

Nya byggtillstånd

1565 Glasair Sportsman 2+2
Magnus Brege, Linköping

Överförda till KSAK

SE-YTR Kitfox IV
172
Joe Steen, Vaggeryd

SE-VOL SkyRanger Swift
SKR0806901-1405
Urban Wall, Vattholma

Kontrollantens ansvar!

Ni som är kontrollanter måste läsa på vad som gäller medverkan och ansvar före, under och efter ett flygplansbygge. Ansvaret slutar inte i samma stund som pappersarbetet börjar inför flygutprovningen! Läs bygghandboken kap. 11.2.

Ovanstående gäller givetvis även byggaren som ju skall ha regelbunden kontakt med kontrollanten såväl under byggtiden som under flygutprovningen. Du som byggare måste komma ihåg att kontrollanten är din närmaste hjälp, inte bara kring byggandet utan även med pappersarbetet inför flygutprovningen och första flygtillståndet.

Tag tillfället i akt, nu när vintern närmar sig, att lägga lite energi på att förstå och få ihop pappersarbetet på rätt sätt så betalar det sig till våren genom att tillstånden kommer fortare då vi på kansliet inte behöver ställa en hel del kompletteringsfrågor.

Trevligt byggande och skrivande i mörkret,
Håkan Karlsson
Teknisk chef EAA

Incidenter, tillbud, haverier och flygsäkerhet

En lägesrapport för 2017.

När detta skrivs är det början av september och det har hänt en taxningsincident, en mindre skada vid landning på vattnet och en utelandning på en åker efter motorstopp sedan senaste EAA:nytt Nr2.

Taxningsincidenten inträffade 21 maj med en Rans S-7 Courier. Piloten taxade tillbaka längs ena kanten på gräsbanan och körde ned i en grop med skarpa kanter varvid flygplanet tippade framåt och ställde sig på nosen. Resultatet blev det vanliga, shockload på motorn + ny propeller.

Mindre skada på stödfloötören tillhörande en Sea Bee RC-3 inträffade på Åland 22 juni vid landning vid sommarstugan. Piloten fick ett genomsjunk på grund av en kastvind vid landningen. Stödfloötören på vänster vinge slets av, piloten körde på steget in till stranden. Nytt stödfloötörfäste och ny stödfloötör monterades. Flygplanstypen är konstruerad så att inga skador uppstår i den bärande vingbalken när stödfloötören får för stora påkänningar och går av.

Ett motorstopp på en Sportsman GS-2 inträffade 4 augusti, vilket resulterade i en nödlandning på en åker i Polen. Piloten skrev följande i sin haverirapport: 10 min efter start från EPKE på en flyghöjd av 700 fot stannade motorn och jag utförde en nödlandning på ett gräsfält framför mig. Efter att ha passerat ett stängsel stannade planet efter 250 meter. Efter kontroll av bränslefiltret konstaterades vatten. Skador på luftfartyget – endast flottörställ och flottörer har erhållit betydande skador. Ingen personskada har inträffat under 2017, det är det viktigaste. EAA-försäkringen har inte belastats av årets 5 händelser i någon större omfattning.

Lägesrapport från Staffan Ekström

Reflektioner efter Lancair haveri i Slovakien

I september 2016 havererade en svensk Lancair i Slovakien. Flygplanet slog i marken i hög fart och brant vinkel, piloten omkom omedelbart. Den Slovakisiska haverirapporten (kan hittas på svenska haverikommissionens hemsida) är väl genomarbetad och som trolig orsak anges syrebrist i kombination med nedisning av flygplanet. Det kommer naturligtvis aldrig kunna fastslås med 100% säkerhet vad orsaken till haveriet varit men det ligger nära tillhands att flygning på hög höjd under längre tid med begränsad tillgång på syrgas är huvudorsaken till detta haveri. Efter att läst igenom rapporten så känns det som att piloten tagit några beslut utan att tänka på konsekvenserna. Även om det i efterhand är enkelt att ge goda råd, vill vi ändå göra vad vi kan för att minska risken att fler går i samma fälla.

I denna flygning hade piloten för avsikt att flyga på FL130 från Rumänien till Sverige. Piloten medförde en bärbar syrgastub men det är okänt hur mycket. Han begärde efter 20 minuter att få stiga till FL190 pga. väder. Första 20 minuterna av flygningen flögs under FL130 och sedan följde 2 timmars flygning på mellan FL130 och FL190. De sista 35 minuterna av flygningen innan nedslaget flögs på FL190. Hur piloten tänkt är naturligtvis inte möjligt att veta men här kommer några frågor man bör kunna svara på redan innan flygningen startar om man avser att flyga på hög höjd dvs. över FL100.

- Behöver jag ha med syrgas och hur länge kommer jag eventuellt behöva syrgas.
- Om jag planerar att flyga ovan molnen vad gör jag om ovanliggande molntäcke stiger. Vad är högsta höjd jag accepterar.
- På vilken höjd ligger nollan samt hur är prognosen för isbildning (vad är mitt flygplan utrustat med för att klara isbildning).
- Vid vilka kombinationer av väder, flyghöjd samt syrgastillgång vänder jag.

Som läsaren förstår så kan man komma till ett läge där man i princip har väldigt dåliga chanser att klara sig. I exemplet ovan så befann sig piloten på 19 000 ft ovan ett tjockt heltäckt molntäcke med svår isbildning. Om man i det läget inser att syrgasen är slut så kan man konstatera att man har att välja mellan att fortsätta flyga på den höga höjden med syrebrist som följd eller sjunka ned i svår isbildning. För att undvika denna situation måste man förmodligen vara så pass påläst och förberedd att man redan på planeringsstadiet måste sätta sina gränser för när man skall vända. Vi vet alla att om man inte har tänkt till innan flygning gällande sina begränsningar och bestämmer sig för när man skall vända så är det väldigt lätt att man lurar sig själv i luften genom att ta ett antal små dåliga beslut som sedan leder

till ett haveri.

Som en påminnelse så saxas regelverket för flygning på hög höjd in för flygplan utan tryckkabin.

"LFS 2007:58

Vid flygning på hög höjd
Flygplan utan tryckkabin
33 § Flygning som skall företas med flygplan utan tryckkabin på höjder över 10 000 fot (3 000 meter) beräknat enligt standardatmosfär, får inte påbörjas såvida inte förråd av syrgas för inandning medförs i tillräcklig mängd för att tillgodose

1. besättning och minst 10 procent av samtliga passagerare under varje tidsperiod överskridande 30 minuter då flyghöjden är mellan 10 000 fot (3 000 m) och 13 000 fot (4 000 m) beräknat enligt standardatmosfär, och
2. besättning och samtliga passagerare under varje tidsperiod då flyghöjden är mer än 13 000 fot (4 000 m) beräknat enligt standardatmosfär.

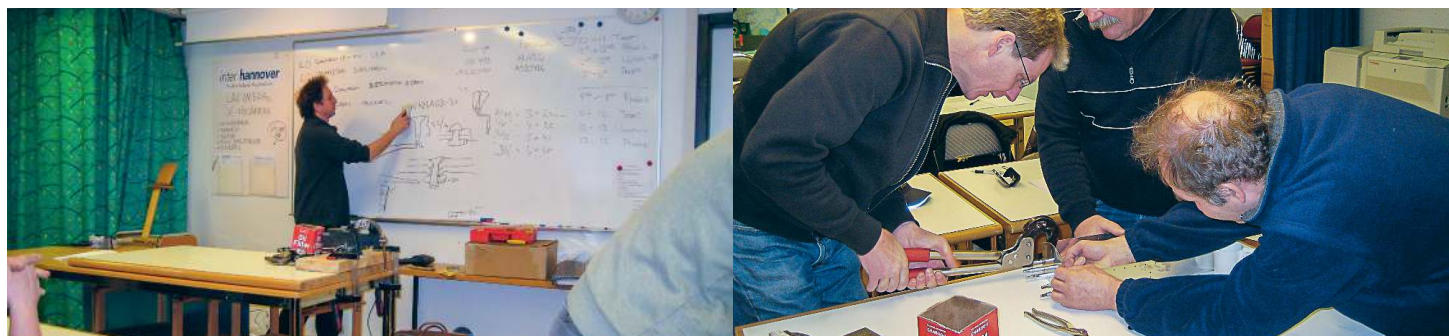
34 § Syrgas skall kontinuerligt kunna förse till såväl besättning som passagerare i enlighet med 33 § ovan.

35 § Vid flygning över 25 000 fot (7 600 meter) beräknat enligt standardatmosfär, skall syrgassystemet vara av installerad typ."

EAA tekniska verksamhet

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.



Planerade kurser	Tid	Plats	Kursledare
Plåtkurs	14/10	Skåne	Björn Alfer
Plåtkurs	21/10	Barkarby	Björn Alfer
El och avionik	2017	Eslöv	Sten Svensson m.fl.
Elkurs		Barkarby	Under planering, anmäl intresse till kansliet

Flygsäkerhetsarbete i Allmänflygsäkerhetsrådet

EAA har arbetat aktivt med flygsäkerhet under lång tid genom deltagande i H50p- arbetet och det årliga analysarbetet i EAA:s kvalitetsråd, vilket har spridits till alla medlemmarna via EAA-nytt. En milstolpe var när EAA införde kravet på nödträning före start av flygutprovningen. Resultatet blev en omedelbar minskning av flygutprovningsolyckorna de efterföljande årtiondena. EAA fortsätter sitt flygsäkerhetsarbete genom deltagande i Allmänflygsäkerhetsrådet. Transportstyrelsen har godtagit det förslag på flygsäkerhetsmål för allmänflyget som Allmänflygsäkerhetsrådet arbetat fram. Det betyder att vi nu har ett fastställt mål att arbeta mot fram till 2025, vilket är bra.

Målbilden är:

”En kontinuerlig minskning av haverier, omkomna och allvarligt skadade. Mäts som ett glidande frekvensbaserat 6-årsmedelvärde”

Det är tre saker som vi i EAA 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 beredda 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.

Lite intressant statistik från senaste

Allmänflygsäkerhetsrådsmöte 2017-06-20.

22 feb 2017 fanns det totalt **1710** st luftvärdiga luftfartyg

Antal EASA: 1066

146 Stora Fpl (över 5700 kg)

494 Små Fpl (under 5700 kg)

164 Hkp

239 Segel / Motorsegel

32 Ballong (varmluft)

Annex II: 644

281 Amatörbyggda (EAA)

239 UL (36 är autogyro)

94 Fpl Normal/ex-militär
(varav 6 stora över 5700kg)

9 Hkp Normal / ex-militär

2 Ballong (varmluft)

Till de 281 luftvärdiga amatörbyggda (EAA) får vi lägga till de 34 som var under flygutprovning vid årets slut så antalet flygande i EAA var ca 315.

EAA har också en stor dold reserv på ca 100 luftfartyg, som bara har somnat in, dvs har blivit stående i hangarer, lador, bygglokaler. Ägarna har inte längre tid att flyga eller har förlorat sin medical alternativt missat PC eller flygträningen.

Här har vi något som vi i EAA gemensamt borde ta tag i, att få upp många av de 100 sovande luftfartygen i luften igen.

Fortsatt gott och säkert flygår önskar Staffan Ekström



Liten solskenshistoria

berättad av Bengt Fiske

Jo, det var en gång ett gammalt flygplan.... Ok, jag menar vår WOP Cessna 140. När vi köpte den 2002 fattades alla historiska dokument som visade planets historia och flygdagböckerna som följer en särskild maskin. Där kan man läsa om allt möjligt intressant som flygplanet varit med om sedan den tillverkades 1947. Var den flugit, vilka missöden den varit med om och i vilket syfte. Jag försökte få tag på dem, men de verkade försvunna. Så vi hade bara den senaste flygdagboken som visade tiden mellan 1985 och framåt. Alltså fattades 38 års dokumentation. Jag försökte spåra planets historia på annat vis och hittade foton på internet från 1966 då planet vari Sollefteå.

Så landade jag för en månad sedan ungefär i Vallentuna, en fin liten gräsplats. Kunde parkera där för att själv ta tåget hem. Sporrhjulsfjädern skulle bytas. När jag kom tillbaka efter två veckor hittade jag en lapp på flygplanet. Där stod: "Hej, jag heter Peggy, och denna kärra ägde min pappa Lars För många år sedan! Jag har all info och dagböcker på SE-ESC! Ring....."

Det var dottern till en av de förra ägarna som av en tillfällighet såg flygplanet stå där. Hon gav ifrån sig ett tjut när hon såg maskinen som varit pappans

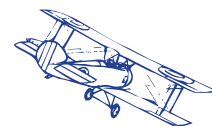


käraste ägodel. Hon hade ofta flugit med den som liten flicka och kunde berätta om många roliga och spännande färder tillsammans med pappan. Så fort sommaren är slut ska vi ses och titta på alla saknade dagböcker. Planet har tydligen varit runt nästan hela världen enligt böckerna. Och det finns säkert många roliga och trevliga historier att hitta. Jag ville ju flyga runt jorden, men kanske Cessnan redan gjort det? Speciellt roligt var det att höra Peggys

glädje över att hittat "pappas" kärra igen. Ett flygplan är inte som en bil, mer som en byggnad, någonting man kan komma tillbaka till efter många år och ta på, lukta på och minnas alla fina stunder.

Och wop har haft den 11 år och flugit ca 600-700 timmar. Besökt ca 60 städer, 13 länder. Och det finns mycket att berätta om, men det står det om i flygdagböckerna.





EAA visar upp sig på Veterandagen på Skå-Edeby flygfält



Informationsbordet var stundom välbesökt av intresserade Veterandagsbesökare.



Formationsflygning med DC-3 (Flygande Veteraner), Fw 190 (nyttillverkad replika) och Harvard (fd SK 16).



Bilar, motorcyklar och mopeder kom i stora skaror, här är några mopeder av märket Rusch. Rusch tillverkades i Klarakvarteren i Stockholm.

CAP 10 flygs av Patrik Sjöberg



RV14 Flygplanet!

Magnus Sandqvist fortsätter bygga och berätta

Flygplanskroppen

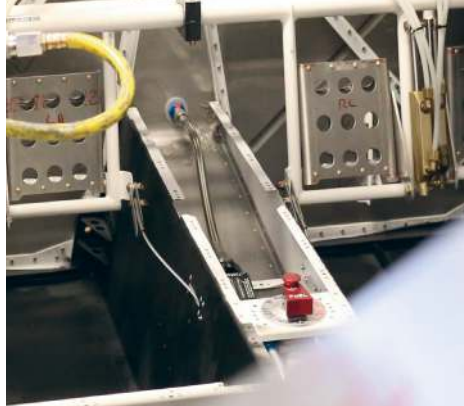
Att bygga den främre delen av flygplanskroppen har varit väldigt roligt än så länge, inte så mycket repetitiva ar-



betsuppgifter som med vingarna. Efter några månaders jobb kom dagen då främre och bakre delen av flygplanskroppen sattes ihop, först med clecos och under dagarna därefter nitades de ihop.



Jag har läst flera beskrivningar av det innan, där byggare beskriver att det var då transformeringen från projekt till flygplan skedde, precis så kändes det för



mig också. Innan denna dag har jag jobbat på ett projekt/bygge, nu har jag istället ett ofärdigt flygplan att jobba med. Jag köpte såsom planerat färdiga bränsleledningar och de passade perfekt och ser ut att vara av fantastisk kvalite. Såsom flera andra leverantörer i USA var TS Flightlines/Aircraft Specialty väldigt snabba och serviceinriktade, de hade inga problem med att beställa lite speciella nitar som jag behövde och lägga med dessa i samma försändelse.

Pengar

Jag sparade minst tio, kanske upp mot 30 timmar på att beställa dessa led-

jag nyss beställt motor och propeller, handpenningen på 25% är betald. Det har varit väldigt tyst om RV-7-an med UL-power motorn så det blev i slutändan ganska självklart att välja en Lycoming 390. Ett kort tag trodde jag att Superiors XP400 skulle vara ett bättre alternativ då man lätt kunde få missuppfattningen att denna inte behövde 100LL. Egentligen skulle jag vilja bestämma mig för och beställa EFIS, radio mm. nu men jag är inte säker på att jag har tillräckligt med pengar över när motor, propeller och allt annat som behövs för "firewall forward", är betalt så jag får vänta, förmodligen till efter årsskiftet med detta.



Vem vet, kanske visar detta sig vara ett lyckosamt beslut då utvecklingen på EFIS och annan utrustning går snabbt numera.

Tidsplan

Motivationen är numera på topp, jag är långt från färdig men tycker mig kunna se slutet. Tidigare har jag spenderat ca. 25 timmar per månad i garaget, under de tre senaste har det blivit betydligt fler, fortsätter det så här så kan det bli klart för besiktning redan till sommaren 2018.

ningar istället för att göra det själv. Även om dollarkursen gjort att jag måste hålla hårt i slantarna så var det för bra för att låta bli.

Apropå pengar, när detta skrivs har

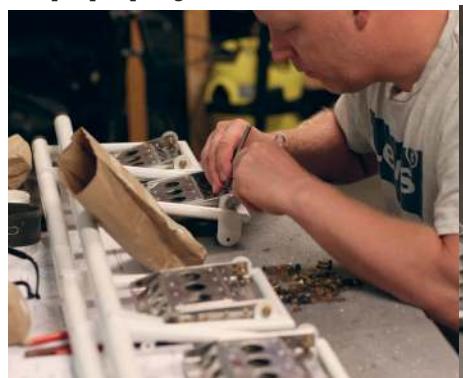




Foto: Lennart Öborn

SE-XTE, första Van's RV-10 i Sverige, Fredrik Diehl rapporterar

Efter att ha byggt en RV-7A och flugit den ett antal år ville jag ha en maskin som kunde ta hela familjen. Därför beslutade jag för fyra år sedan att jag skulle bygga en RV-10 som passar det kriteriet. Det var inte helt enkelt att få till ett byggtillstånd för en maskin som inte tidigare byggts i Sverige. Kravet är



Foto Reino Hänninen

att det skall göras en teknisk granskning av maskinen. Det visade sig, efter en del förfrågningar, att det skulle bli svårt att hitta någon teknisk granskare som hade tid eller lust att åta sig en sådan diger uppgift. Som tur var fick jag kontakt med LAA i England som hade gjort en granskning av deras första RV-10. De skickade över dokumentation på ca 300 sidor som jag lämnade över till EAA Sverige. Efter ca 6 månader fick jag äntligen mitt byggtillstånd. Bygget

började hemma i Täby i januari 2014. Det första kitet var stjärtparti och bakkropp. Även om det var ett antal år sedan jag byggde 7:an kom man snabbt in i nitandet igen. Därefter var det dags för vingar, lite monotont men ändå bekant arbete. Tankarna brukar vara ett skräckmoment enligt vissa. Det är lite kladdigt visserligen och jag tror jag gjorde av med en kartong engångshandskar per tank. Byter man handskar ofta så blir det inte så farligt. När det var dags att beställa kroppen och finish kit bestämde jag mig för att välja quick build kit. Den är mycket dyrare men eftersom den är nästan plåtfärdig spar man nog in ett år i byggtid. Överbyggnaden och dörrar är av glasfiber så det

är mycket mer sådant arbete med 10:an än övriga RV's. Min bygglokal hemma i Täby är egentligen bara en en-bils carport med förråd, så jag var nu tvungen att flytta projektet till min hangar i Siljansnäs. Där fortsatte arbetet med lackning, motorinstallation, elinstallation, instrumentering och övrig slutmontering. I maj i år var det dags för vägning och besiktning och några veckor senare fick jag mitt flygutprovningstillstånd. Därefter var det en hel del småfixande men till slut, den 27:e augusti, kom jag upp i luften.

Mvh
Fredrik Diehl



Hänt på Siljansnäs!

Antalet flygplan på Kräftis 99. (Inte en enda finne, p.g.a. störtregn i Finland.)

Lite andra händelser under augusti, motorstarter, premiärflygning och utnämning.



170807 Roll-out och första motorstart SE-XTE, Sveriges enda RV-10. Byggare Fredrik Diehl, »oljeläckagekontrollant« Toffe. Foto SFK arkiv



170827 Jungfrustart SE-XTE Foto SFK arkiv (Tyvärr pinsamt lågpixlig...)



170807 Efter flera års stillestånd kunde Siljansnäs FK äntligen motorstarta sin nybyggda Great Planes (VW)-motor i sin EAA Falke. Ove Hermans, Orsa, motorbyggare, Toffe kontrollant. Premiärflygning väntas ske inom kort. Foto Ingrid Muus.



170812 Kräftstjärtsvängen display för publik: SE-XTE Foto Hans Wikström.



170812 Traditionellt utnämns årligen på Kräftstjärtsvängen »Årets Biggles«. I år välförtjänt Fredrik Diehl. Bigglesbok överlämnas av Toffe, klädd i leksandsdräkt. Foto Johnny Pettersson.

Tips till RV-4 ägare.

Taxa med huven på glänt kan vara skönt varma sommardagar. Mats Jansson, RV-6 ägare i Tierp, har en lösning på hur det kan göras, som han tog fram när han jobbade med huven till Rolle Wennströms RV-4 bygge. Mekanismen styrs från det vanliga huv-vredet för att öppna och stänga huven, ni förstår när ni tittar på bilderna.



De ingående delarna monterade på huvramens plåt mellan fram och baksäte.



Med sidplåten borttagen syns hur mekanismen låst i gläntläge. Vrids nu huvvredet drar linan och låsplattan skjuts åt sidan så att huven kan öppnas eller stängas.



Huven är mycket stabil i gläntläget då mekanismen låser mitt på huven vid kapotteringssskyddet.

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
PROFIT

Räddningsfallskärmar
för flygplan!



Kontakta

Elltech

Svensk och Norsk agent

Tel. + 46 705 832 382

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



Foto: Mats Stålhammar

Två års jobb under 14 år..

Av: Mattias Jönsson

SE-KPS är en L-18C, d v s den militära varianten av 90-hästars Super Cuben med "glasveranda" och dubbla vingtankar. Hon började sitt liv i slutet av 1951 som 51-15423 och skeppades som en del av Marshallhjälpen direkt till Frankrike och arméflyget ALAT i början av 1952. Ganska snart stationerades hon vid Sidi-bel-Abbès i Algeriet där hon kom att tjänstgöra några år innan det var dags för några år i Frankrike igen, förrådsställning i Tyskland någon gång mellan -66 och -70, civilt utköp till tyskt register som D-EOCB, import till Norge som LN-TEI och vidare till Siljansnäs innan hon hamnade i Skåne.

När jag hade lyckan att få köpa henne i början av -01 var en omdukning ganska nära förestående och efter knappt två års intensivt flygande satte jag igång med renoveringen. Jag bestämde mig tidigt för att hon skulle vara en bruksmaskin, lätt att underhålla och med så lite "bells & whistles" som möjligt. Jag valde att duka med Ceconite och att måla med Randolph dope.

Väl avdukad visade det sig att det mesta var i mycket bra skick och bortsett från lite rost i en fönsterlist och en alltför bucklig framkantsplåt, så var det egentligen bara att demontera och rengöra. Stålskelettet (kropp/landningsställ och stjärtfjädrar m m) valde jag att "snällblästra", zink-prima och pulverlacka. Nya durkar,

cockpitsidor, ny boot cowl och instrumentpanel fick det bli, liksom alla plana plexiglasstyror. Jag valde att göra bränslesystemet utan header-tankar

bara lite större. Det där med att sy spryglar hade jag hört många förfasa sig över, men det var inte så dramatiskt: Efter något dussin övningsstygn så satt



Foto: Mats Stålhammar

enligt Cub Crafters STC och monterade även Grove's skivbromsar, som använder originalfälgarna och därmed också behåller den riktiga Cub-looken.

För att komma upp i varv började jag med att duka stjärtfjädrar, skevroder och landställ, så när det var dags för vingar och kropp var det inte så dramatiskt -

det ganska bra i fingrarna och jag sydde själv bägge vingarna (på högkant) på kvällarna under en vecka. Visst, en hel del traskande fram och tillbaka blev det - men med ordentligt ljus och bra musik i stereon så rullade det på bra.

Motorn hade många hundra timmar

kvar så den behövde i princip bara en "spraycan overhaul", likaså propellern.

Vi skrev nu 2004 och från start till färdigdukat och klart för målning hade det tagit ungefär 750 timmar under knappt två år. Ungefär då meddelade min hangarhyresvärd att han tänkte skaffa fler flygplan och att han inte längre hade plats för Cuben när den var klar...

Förutom alltmer på jobbet och familj som fick alltmer tid, ägnades i princip all tid de kommande tre åren till att planera och bygga en egen hangar. Efter det skulle löftet om husrenoveringen infrias och sen följde ändrade familjeförhållanden, nytt hus, ny husrenovering, ny familj, uppsagd från jobbet och starta eget. Ja, helt enkelt allt som ingår i projektet Livet. Bortsett från några mycket sporadiska insatser låg renoveringen nere i drygt tio år.

Under 2015 blev det äntligen lite lugn och ro. Motorn gjordes i ordning, propellern virvelströmmattes och målades och en målare fick göra om en del av mina taffligaste misstag. Den 17 juni 2016 vred jag om bränslekranen, snapsade fyra gånger, slog på magneterna - och på första bladet



SE-KSP på Håtunaträffen i maj 2017. Foto: Lennart Öborn

startade motorn!

I början av augusti gjorde jag den sista av otaliga kontroller och ett par veckor senare var det besiktning. 923 timmar i byggjournalen blev det och efter vägning kunde jag konstatera att

tomvikten minskat med 25 kg! Bomullsduk med fyra decenniers olika färglager väger...

21 september 2016 taxade jag ut på stråket i Eslöv, gick igenom checklistan två gånger och drog på.

Bilder till kalendern 2018

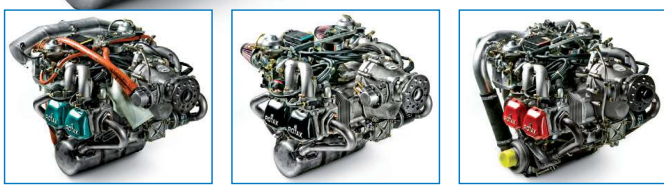
Har du några lyckade bilder på EAA-flygplan som kan passa i 2018 års kalender. Då skall du skicka in de till redaktionen så kan de komma i kalendern. Redaktionen väljer ut de 12 bästa bilderna av alla som skickats in, enligt tycke och smak. Bilden bör vara minst 2480x3508 så skall den gå bra att trycka i A4-storlek. Skicka in bilden till ea-nytt@eaa.se





AUTHORISED DISTRIBUTOR
ROTAX
AIRCRAFT ENGINES





LYCON

ENGINEERING AB

Motorer-Reservdelar-Tillbehör
Tel +46-(0)171-414039
E-mail info@lycon.se · www.lycon.se
Härkeberga 16
SE-745 96 Enköping
Sverige

Auktoriserad distributör för Rotax Aircraft Engines i
Skandinavien och Baltikum

EAA Fly-in 2017 i Falköping



Och regnet det bara öste ner...

Ja det då har det gått några månader sedan EAA-träffen i Falköping ägde rum och vi har hunnit få lite perspektiv på saker och ting. Vi i Falbygdens Flyg-



klubb, Falköping, vill tacka för att vi för tredje året i rad fick förtroendet att arrangera träffen. Nöjet var på vår sida. Vi i klubben konstaterar att allt som vi kunde påverka fungerade bra. Några justeringar hade vi gjort till årets träff, bl.a. flyttat ut sekretariatet till bankanten och

föreläsningarna till en egen hangar. Justeringar till det bättre hoppas vi.

Ja det går väl inte att skriva en backspiegel över årets träff utan att nämna väderet. Ja vi vet ju alla som var där att freda-



gens väder var väldigt trevligt med grillning på kvällen för de som var tidiga på träffen. Men sedan kom lördagen... och regnet det bara öste ner... 44 stycken tappra besökare i flygplan tog sig till ESGK trots regn och dålig takhöjd. Tack för att ni kom!

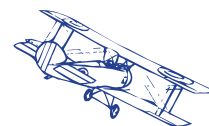
Till kvällen såldes det drygt 50 stycken matbiljetter och vi fick njuta av god mat, intressant föredrag och framförallt trevligt sällskap. Och så kom söndagen, dags att säga adjö till dem som sovit över i tält



eller på hotell. Lite vemodigt att det som vi hade planerat för i månader nu var över. Vi står redo nästa år igen om vi skulle få förtroendet.

Peter Karlsson, projektledare för träffen, Falbygdens Flygklubb





Veteranflygpriset 2017 till 80-åring

BENGT OLOV NÄS

På EAA Fly-in på Falköpingsfältet lördagen den 3 juni utsågs de Havilland DH 82A Tiger Moth, SE-BYL, till vinnare av Veteranflygpriset 2017. SE-BYL tillverkades vid ASJA 1937.

Flygplanet tjänstgjorde i Flygvapnet som Sk 11A från leverans 1937 på F 5 och på F 10. Efter muck från FV användes det som bogserflygplan på Älleberg och blev sedermera privatägt. SE-BYL totalhavererade 1997, men har restaurerats av nuvarande ägaren Kenneth Öhrn, Säter. Regn över delar av Svealand och Götaland på lördagsmorgonen gjorde att antalet inflygande besökare till EAA:s årliga Flyin blev något reducerat. Strax före den sedvanliga deadline kl 12:00 för kvalificering till Veteranflygpriset dök SE-BYL upp i molntrasorna och cirklade ett par varv över fältet innan hon elegant landade och taxade in med fem minuter till godo.

Kenneth Öhrn var helt ovetande om premisserna, men mycket glad över utmärkelsen. SE-BYL är mycket omsorgsfullt restaurerad till originalutförande och en mycket värdig vinnare.

SFF:s jury bestod av Björn Svensson, Henrik Tisell, Carl-Olof Emanuelsson och SFF:s ordförande och tillika juryordförande Bengt Olov Näs.

EAA:s tekniska expertis fanns som avtalat till hands för eventuella provningar av originalitet etc.

Översta bilden visar Sk 11 SE-BYL i helhet.

Foto Henrik Tisell

Mittbilden: Kenneth Öhrn, stolt ägare av SE-BYL och mottagare av SFF:s Veteranflygpris 2017 som han håller i händerna. Foto Henrik Tisell.

Nederst: Den ytterst välhållna SE-BYL. Foto Sven-Erik Jönsson.





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

Information om radannonsering i EAA-nytt

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

Underlag för annonsen skickas till eea-nytt@eea.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: GlaStar



En gång Skandinavians finaste GlaStar. Skadad vid insjölandning och efterföljande bärgning. Superior IO-360, MT trebladig constant speed prop(skadad) demonterade och korrosions skyddade, total gångtid 270 h. Inredning och instrument demonterade. Plastskalet på kroppen behöver sannolikt bytas. En vinge och flera roder skadade. Original noshjulställ och skadade Clamar amfibieflottörer.

Kan ses på Kjeller, Oslo.

Mer info Tom Öresland 0047 41327475

Säljes: BULLDOG



SE-LLR
Tillverkn,år -73
Total gångtid 2663 tim
Propeller ca 50 tim
Equipmentutrustad
Motortid 2010-05-28 465 tim
Motor monterad och kontrollerad
2016-10-07
Besiktigad 2016-10-07
Tel 070-2061012, 0480-65191

Säljes: Sonerai 2L



SE-XHY Tillv.1988. total tid 231 tim.
Motor VW 2180 magnet och batteri-
tändning, tid efter översyn 1tim/total
231tim.

Propeller BeCa trä totaltid 26 tim.
Generator, Startmotor, Becker radio
AR3201, Transponder Trig TT21 mod S,
Nödsändare EBC-102A, Nödsändare
PLB, GPS Garmin III Pilot, Navigon
8110.

Luftvärdig 2017 09 30.

Tälthangar Jonsered.

Pris enligt överenskommelse.

Björn Recén

0708-223524, bjorn.recen@telia.com

Säljes:

Lycoming O-235-C2C

s/n L-10.216-15. 748 SMOH.

Nya lager, kolvar, kolvringar,
avgasventiler @638 SMOH.

Dokumenterad.

Inkluderad

- SKY-TEC STARTER 122-12PM
- AL12-E160/C PLANE-POWER EX
AL
- Precision Airmotive 10-4953 MA3A
förgasare
- Slick 4371 magnet
- Plasma III CDI tändsystem

Thorkil Arnskov

+46 727 29 38 22

Flybyggesett til salgs:

Zenair CH 100



Jeg overtok etter min bror som døde for to år siden, et flybyggesett: **Zenair CH 100** som skal være ca. 90-92% ferdig. Jeg vurderer nå å selge prosjektet. Flykroppen er flyttbar med understell med hjul montert. Se bilder. Flybyggesettet befinner seg på Helgøya, Nes Hedmark, Norge. Pris kr. 98000,-.

Mailadresse: violsson@bbnett.no, tlf.0047 900 64070. Wilhelm Olsson.



Säljes:

Beagle 121 1969



SE-FGY
Total genomgångstid 4000 tim
Motorgångtid 1090 tim sedan grundöversyn
Stationerad ESGJ
Pris 180 000 Skr
Stig 070 995 60 40
Leif 070 888 80 10

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