



EAA

nytt

#4/2017

MEDLEMSTIDNING FÖR EAA SVERIGE • ÅRGÅNG 50



Ur innehållet:
Kallelse till årsmöte, Incidenter, Flygsäkerhet
Svensk byggare presenteras i amerikansk tidning
Titan t-51D Mustang, Searay, Seagull, RV-6A blir RV-6
RV-1 till RV-14 vad skiljer alla modeller?





Flygkalendern 2018

2018-03-10 EAA Sverige årsmöte
Se kallelse i tidningen

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

KURS:

Dukningskurs planeras under
våren i Stockholmsområdet,
anmälan till kansliet.



Omslaget

Fredrik Saltin har fotograferat
sin Jabiru 450 UL en vacker
vinterdag på Umeå Airport.

I DETTA NUMMER BLAND ANNAT:

4 Föreningsinformation

6 Flygsäkerhet

8 Per Widing och hans Pietenpol Aicamper i
amerikanst reportage

10 Titan T-51D flyger

13 LN-3 Seagull, uppdatering av läget

14 Searey flyger

16 Vad är det för skillnad på alla RV-modeller?

18 Från noshjul till sporre

20 EFLEVA, vad är det, vad gör dom?

22 **HANGAREN**
Köp och sälj

Senaste datum för material för kommande nummer:

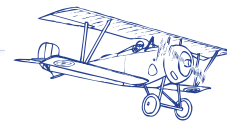
Nummer 1/2018
2018-02-08

Nummer 2/2018
2018-04-30

Nummer 3/2018
2018-09-10

Nummer 4/2018
2018-11-12

email: eaanytt@eaa.se



EAA-NYTT

NR 2/2017 | ÄRGÅNG 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 eaa-

nytt@eaa.se eller per post till EAA:s kansli.

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

EAA Sverige och EAA Chapter 222

POSTADRESS:

Hägerstalund, 164 74 Kista

TELEFON: 08-752 75 85

TELEFAX: 08-751 98 16

E-POST: eaa.kansli@eaa.se

HEMSIDA: www.eaa.se

PLUSGIRO: 66 45 96-4

KANSLIET HAR ÖPPET:

vardagar 08.00–16.00.

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

Årsavgift: 500 kronor.

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

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 erhålls genom att inbetala medlemsavgiften till Plusgiro 813469-4.

Några ord från ordföranden

Några rader från ordföranden

Den remiss från Transportstyrelsen som jag omnämnde i förra numret av EAA-nytt (TSL 2010-565) som behandlar förändrade bestämmelser för Annex II-luftfartyg, besvarade vi och vi klargjorde att vi förutsatte att den inte gällde våra "hembyggen". Vi har inte hört något om denna remiss, men vid seminarium ang Annex II-flygplan den 19:e oktober, klargjordes att kommande bestämmelser ang Annex II inte gäller luftfartyg ingående i delegerad verksamhet (EAA Sverige och KSAK). Vi kan därför pusta ut för denna gång.

Det är nu dags att planera för vårt Fly-In nästa år. Vi har tre år i rad varit gäster hos Falköpings flygklubb. Platsen är mycket lämplig med sitt läge centralt i Sverige (om man ser på var våra medlemmar finns), där finns asfaltbana och grässtråk, gott om parkeringsplatser, utmärkt organisation av flygklubben. Men är det läge för att hitta en annan plats som alternativ 2018? Vi är tacksamma för att få höra medlemmarnas synpunkter.

Vi ser med tillförsikt fram emot 2018 men det finns mycket att göra inom föreningen. Tyvärr är det svårt att få medlemmar som vill engagera sig i verksamheten, ett problem som jag tror de flesta

klubbar/föreningar konfronteras med. Vi skulle behöva hjälp med kurs- och PR-verksamheten, hemsidan borde utvecklas med mer information för medlemmarna etc. Hur skall vi göra för att hitta några som skulle kunna hjälpa till? Man behöver inte bo i Stockholm för att hjälpa till med detta!

En annan fråga som också är ständigt aktuell är kansliets lokalisering. Vi har i dag mycket låga kostnader för våra lokaler (enbart driftskostnader). För närvarande är det ett byggplatsområde för förbifarten runt Stockholm, senare skall tunnelbanan byggas. Om man är optimist hoppas man på att vi kan vara kvar ytterligare några år då dessa byggnadsarbeten pågår. Marken är avsatt som grönområde och frågan är om kommunen vill ha kvar vårt hus på området när byggnadsarbetena avslutats.

Vi inbjuder till traditionsenligt luciakaffe på kansliet (14/12). Jag hoppas många medlemmar kan hälsa på oss då och kanske diskutera ovanstående frågor.

Curt Sandberg



Inför julen inbjuder EAA till traditionellt

JULFIKA PÅ KANSLIET

torsdagen den 14/12 från kl 18.00

Barkarby f.d. flygfält

Välkommen att prata gamla och nya minnen och vad vi

hoppas på i framtiden!

Vi bjuder på kaffe med dopp.

Curt Sandberg



Nya medlemmar

- 5360 Per Arne Jonsson,
Vagnhärad
- 5361 Curt Cronerud, Västerås
- 5362 Alexander Ekroth,
Västerås
- 5363 Erik Gunneland Dahlbäck,
Linköping
- 5364 Christer Larsson, Åre
- 5365 Jan-Erik Strömberg,
Linköping

1:a flygtillstånd

SE-XHK Beagle Auster 6A
3744-559 2018-10-31
Ragnar Skanåker, Munka Ljungby

Nya flygutprovningstillstånd

SE-XFL Jodel DR 100
83-431 2018-09-30
Rolf Larsson, Kil

Nytt byggtillstånd

1569 DR-107 One Design
André Borg, Växjö

Incidenter, tillbud, haverier och flygsäkerhet

En lägesrapport för 2017.

När detta skrivs är det mitten av november och det har hänt ett haveri på ett icke färdigt Hkp bygge och ett mindre landningshaveri sedan senaste EAAnytt Nr3. som hade presstopp 4:e september. Båda händelserna inträffade i Skåne.

Den 29:e september inträffade ett haveri på en Hkp Helicycle, motorstopp därefter autorotation. Vid det kraftiga nedslaget totalhavererades helikoptern men piloten erhöll endast mindre skador vilket var bra. Bygget var ej slutfört på något sätt. Ingen besiktning, inget flygtillstånd utfärdat av EAA etc. Så i EAA:s ögon har vi ingen Hkp, endast ett bygge som är havererat. Polisen utreder eländet.

Den 6:e november inträffade ett mindre landningshaveri med en Titan Mustang T51D på ett mindre gräsfält. Piloten skrev att på 2 meters

höjd tog luften plötsligt slut vid bantröskeln. Huvudhjulen tog i en elektrisk tråd som fanns där för att förhindra att vildsvinen kommer in på gräsbanan. Flygplanet ställde sig på nosen, resultatet blir att piloten får köpa in en ny propeller och spinner. På grund av att växellådan innehåller en "elastomeric coupler" så behövs ingen chockload enligt Titan Aircraft.

Ingen allvarlig personskada har inträffat under 2017, det är det viktigaste.

EAA-försäkringen har inte belastats av årets händelser i någon större omfattning.

Lägesrapport från Staffan Ekström



Foto: Storsjöflygförbundet Östersund fotolinjen

Kallelse till årsmöte 2018 i EAA Sverige

Tid: 2018-03-10 klockan 13.00

Plats: EAA kanslibyggnad, f d Barkarby flygfält

Förslag till dagordning:

1. Mötet öppnas
2. Val av ordförande och sekreterare för mötet
3. Val av justeringsman som jämte mötesordföranden justerar årsmötets protokoll
4. Val av rösträknare
5. Godkännande av fullmakter och fastställande av röstlängd
6. Fråga om kallelse till årsmötet skett i behörig tid och ordning
7. Styrelsens verksamhetsberättelse
8. Verksamhetsledarens redogörelse för den tekniska verksamheten
9. Resultat och balansräkning
10. Revisionsberättelse
11. Fråga om ansvarsfrihet för styrelsen
12. Val av styrelseledamöter och styrelsesuppleanter
13. Val av revisor och revisorssuppleant
14. Tillsättande av valberedning
15. Presentation av budget för 2018 och fastställande av årsavgift för 2019
16. Föredragning av inkomna motioner och styrelsens propositioner
17. Förslag till stadgeändringar
18. Övriga frågor (ej för beslut)
19. Mötet avslutas

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

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

Vi bjuder på fika/förfriskningar.

Preliminärt kommer via att efter årsmötena lämna lite information om kommande bestämmelser samt vad som är på gång inom EASA. Se hemsidan/nästa EAA-nytt.

Välkommen!

Flygsäkerhetsarbete i Allmänflygsäkerhetsrådet

Vårt numera fastställda flygsäkerhetsmål att arbeta mot fram till 2025 är:
"En kontinuerlig minskning av haverier, omkomna och allvarligt skadade. Mäts som ett glidande frekvensbaserat 6-årsmedelvärde"

Det är tre saker som vi piloter i EAA måste tänka på:
Följer vi de här tre punkterna minskar de onödiga haverierna markant vart år.

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.

Luftrumsintrång är ett gissel för oss flygare.
Intrången registreras noga och jämförs med hela EASA:as alla länder. Vanligtvis är det trafikledare som skriver rapporten när piloterna flyger in i CTR och TMA utan färdtillstånd.

En situation kan inträffa när piloten startar från en flygplats när tornet inte är igång. När piloten återvänder efter flygturen är det helt tyst på frekvensen och han blindsänder till det förmodade stängda tornet och blir varse att det har öppnat. Eftersom han är lite inne i TMA:et eller i CTR:et så blir det en rapport även om ingen annan flygtrafik förekommer. Intrången bör också klassas i säkerhetsrisker i någon form.

Lösningen är enkel och billig, flygtrafikledningen kan t.ex. installera en bandspelare som med jämna mellanrum sänder på tornfrekvensen att ingen trafikledningstjänst är igång i aktuellt CTR och TMA. Varva sändningarna på svenska och engelska. Alternativet är att piloten frågar områdeskontrollen

om flygplatsen är öppen eller stängd. Detta genererar en onödig belastning på kontrollen, när det hela kan lösas med en lokalt placerad bandspelare. Ett annat luftrumsintrång som är vanligt är i TMA:ets undersida. Start från ett litet fält som ligger under det stora fältets TMA, där undersidan är 1500 - 1600 fot. Det är lätt att under stigning av misstag komma några hundra fot upp i TMA:et. Likadant är det vid distansflygning under alla Skånes TMA. Det är bedrägligt trångt mellan TMA undersidan och markytan som ligger på 500 fot i centrala Skåne. Nya vindkraftverk planeras med 250 meter rotordiameter vilket betyder 850 fot. Läger man därefter till standard hinderfrihet (sektor höjd) 500 fot är man uppe på 1850 fot. Undersidan på samtliga TMA i Skåne måste höjas till min 2000 fot då kommer luftrumsintrången att minska, för då kan VFR flygarna flyga på 1800 - 1900 fot. TMA-undersidorna i Berlin och Hamburg är 2500 fot. Trolig orsak att Tyskland har högre TMA undersidor är att flygbullret avtar logaritmiskt med höjden, och det är bra för de boende i landet. Antalet luftrumsintrång kommer att minska, vilket vi alla önskar. Flygningen sker på en högre därmed säkrare höjd och ljudnivån blir lägre.

Största utmaningen på luftrumsintrång är alla drönpiloter som utan den minsta utbildning i förekomsten av CTR och TMA flyger i Sverige. Nu till kommande julafton utökas skaran av drönpiloter med kanske 3000 - 6 000 st. Vilket enormt utbildningsbehov transportstyrelsen har fått på halsen! Jag föreslår att utbildningen måste ske via televisionen (TV). Med TV:n når vi ut till hela befolkningen även till drönpiloternas föräldrar. Hela svenska befolkningen har via TV:n erhållit en perfekt väderutbildning hur kall och varmfronter rör sig under minst 40 års tid. Med jämna mellanrum rapporteras om att Arlanda får stänga på grund av drönarförekomst vilket orsakar stora förseningar och kostnader.

En nära vän till mig som är flygkapten såg en drönare nära (max 20m) från sin vingpets när han låg etablerad på glidbanan till bana 12 på Bromma med trafikjärren. Flyghöjden var 2700 fot avståndet 12,4 km före tröskeln väl inne i Bromma CTR. Vädret på 2700 fot var disigt, så drönpiloten kan inte haft visuell kontakt med sin drönare. Drönaren var ca ½ meter stor. Piloten på passagerarplanet blev upprörd över det som kunde ha blivit ett haveri, piloten skrev omedelbart en ASR rapport efter landningen. Lösningen på detta är antagligen en dyr special radar som kan detektera små föremål i inflygningsektorn även större fåglar (jag säger bara Hudson river landningen). Alla större drönare över 1-2 kg borde vara utrustade med radar reflektorer och med FLARM sändare (samma som många segelflygplan har idag).

En annan liten detalj är att TMA undersidan som passagerarplanet just lämnat endast är 1200 fot, varför så låg höjd? Glidbanan ute där CTR:et börjar torde ligga på 2800 fot. Incidenten hände på 2700 fot minst en km in i CTR:et. Säkerhetsavståndet är idag 1600 fot (2800 - 1200 = 1600), vilket är över kravet på 1000 fot. Glidbanan på Bromma har ökats till 3,5 grader för att minska ljudnivån för de boende i Stockholm (logaritmiskt avtagande). När glidbanan ökades från 3 till 3,5 grader glömdes det bort att samtidigt höja TMA undersidan med 500 fot. Om vi gemensamt från alla håll arbetar med luftrum och luftrumsintrången så får vi en minskning, men med drönarna har vi en svår nöt att knäcka om vi inte får med oss TV mediet. Vi har ingen möjlighet att nå ut till drönpiloterna som inte är organiserade.

Fortsatt gott och säkert flygår
önskar Staffan Ekström

Frågan vi alla borde ställa oss- Hur kommer detta se ut i haverirapporten?

Under hösten har det skett några haverier där piloten/byggaren struntat i att ha all dokumentation i ordning. Här pratar vi inte om småsaker som att inte ha utfört 2-års kontroll av instrument eller att ELT batterierna är 6 månader för gamla.

I ett av fallen flög piloten utan certifikat med ett bygge som inte hade flygtillstånd eller ens haft en slutbesiktning. Man ställer sig genast frågan hur tänkte personen i detta fall? Förmodligen så tyckte Piloten att en liten sväng är jag väl värd att få ta nu när jag lagt ned så mycket pengar och tid på mitt fina bygge. Det vet alla byggare att lockelsen att få upp sitt bygge i luften är stor. I detta fall slutade det i ett totalhaveri men som tur är klarade sig pilot utan alvarliga skador. Pilotens självförtroende och plånbok har dock fått sig en rejäl törn och han är idag ångerfull över sitt agerande vilket är bra då han lärt sig en läxa den hårda vägen.

Ett annat exempel var en norsk pilot som flög sitt hemmabygge vid premiärturen. Det slutade med haveri och en död småbarnsförälder. Det visade sig att "piloten" inte hade genomgått komplett flygutbildning och följaktligen inte heller hade något certifikat. Piloter i hans närhet hade påtalat att han måste gå klart sin utbildning innan han flyger själv. Detta exempel är bara tragiskt och piloten betalade det ultimata priset.

Hur undviker vi då exempel som beskrivs ovan från att hända?

Med denna artikel vill vi helt enkelt att man tänker till lite extra innan man beslutar sig för att göra olagliga saker. Det är faktiskt lagbrott vi pratar om även om påföljden och straffvärdet ofta är liten. Dock inte att förglömma, man riskerar sitt eget liv samt mycket pengar som är investerade i flygmaskinen. Att säga att man inte visste eller kunde regelverket är inget argument som håller då man som pilot skall kunna de regler som finns. Kör man mot rött ljus med bil så

kan man inte säga till polisen att jag trodde det var ok att göra. Det är nu man bör fundera på frågan i rubriken- Hur kommer detta se ut i haverirapporten om något händer? Det behöver nödvändigtvis inte vara i haverirapporten det kan även vara en ramp check från transportstyrelsen eller något annat som föranleder en myndighetsperson att kontrollera de dokument som behövs för att flyga.

En annan aspekt som man måste ta upp i detta sammanhang är sunt förnuft. I stycket ovan påpekas att man skall följa lagen och det kan man inte bortse ifrån men haverierna sker inte pga att man bryter mot lagar och förordningar. Haverierna sker ofta på grund av dåligt omdöme (att bryta en lag är ett tecken på dåligt omdöme). Här finns den stora potentialen till ett säkrare flygande. Vi måste bli bättre på att ifrågasätta oss själva. Nedan är några exempel på frågor man måste gå igenom innan man flyger ett nytt flygplan själv för första gången.

- Har jag rätt bakgrund för att flygutprova detta flygplan?
- Vad har jag för relevant flygerfarenhet?
- Hur är mitt flygtrim just nu?
- Är min tänkta landningsbana lämplig?
- Vad har jag för väderminima?
- Vad gör jag om motorn stannar?
- Är flygplanet luftvärdigt, har allt kontrollerats/godkänts?
- Vilka hjälper mig vid provflygningen?
-

Kan man inte ge några bra svar på frågor som dessa då är man inte redo. Ta inga genvägar utan försök identifiera riskerna och sedan minimera dem. Att mentalt vara förberedd för olika scenarier är ett måste om något går fel. Efter att ha tänkt igenom det som beskrivs ovan kanske man kommer fram till att be en mer erfaren pilot på typen att ta första starten. Eller kanske man ser till att flyga en annan individ som utbildning innan man gör premiärturen.

Nu har vi pratat om en pilot/

byggare som flyger sitt egna flygplan. Självklart gäller detta också kontrollantens/besiktningens arbete under ett bygge eller besiktning. Vet man om att något inte är korrekt utfört så måste man anmärka på detta. Fusk kommer oftast upp till ytan och det är inte roligt att försvara sig när man blir påkommen. Speciellt inte när det är uppenbart att man gjort ett dåligt jobb. Vissa brister är givetvis svåra att upptäcka men åter igen exemplet med ELT, står det i tekniska journalen att batterierna är bytta och det visar sig att batterierna är gamla så har någon medvetet försökt att vilseleda någon. Det är exempel som detta vi från EAA vill komma ifrån och kraftfullt ta avstånd ifrån. Det är helt enkelt inte okey.

Sammanfattningsvis så vill vi från EAA's tekniska verksamhet uppmana alla att tänka till innan man medvetet bryter regler eller gör saker utan att använda sunt förnuft. För det första så kan det bli väldigt jobbigt när man blir påkommen och för det andra skadar det EAA's trovärdighet. Nästa gång ni befinner Er i gråzonen eller utanför- Tänk på hur det kommer se ut i haverirapporten! Tycker ni inte om svaret så gör om och gör rätt.

EAA Tekniska Verksamhet



Per Widings Pietenpol Aircamper presenteras i amerikanska Brodhead Piteneapol Association tidning.



Vad är Brodhead Pietenpol Association?

Brodhead Pietenpol Association är en typklubb för ägare, piloter, byggare och aficionados av Pietenpol Aircamper och Sky Scout. BPA startades 1973 (då kallad National Pietenpol Association) som en social och byggarbetsgrupp. Det har utvecklats genom åren och nu, efter fyra decennier, är hemma hos Brodhead Airport med ett medlemskap på över 550 personer runt om i världen. Medlemmarna får kvartalsvisa nyhetsbrev fullt av tekniska tips, byggnadsberättelser och profiler av enskilda Pietenpol-flygplan och ägare.

Vad är en Pietenpol?

År 1929 konstruerade och byggde Bernard Pietenpol från Cherry Grove, Minnesota ett två-sitsigt flygplan med öppen cockpit som drivs av en Ford Model A-motor. En tidskrift under depressionen, Modern Mechanics and Inventions, publicerade ritningar för det här enkelt-att-bygga flygplanet och byggare började gå till sina lokala brädgårdar för att samla virke som behövs för att bygga dessa flygplan i garage och ladugårdar över hela landet. På 1930-talet var modell A Ford Engine den självklara motorn. Det var billigt och rikligt

förekommande. På 60-talet kom Chevrolet Corvair-bilen och dess luftkylda motor var också väl lämpad för Pietenpol. Samtidigt hade många byggare tillgång till Continental motorer på 65-100 hk och installerade dem. Pietenpol flyger bra med någon av dem. Genom att använda anpassade bilmotorer som Corvair, sänks kostnaden avsevärt.

Det finns ingen Pietenpol fabrik där du kan köpa ett nytt flygplan. Det är ett flygplan byggt efter ritningar, certifierat av FAA under den amatörbyggda »Experimental« kategorin. Ritningar säljs fortfarande av familjen Pietenpol på www.pietenpolaircraftfactory.com.

Brodhead?

Brodhead flygplats i sydvästra Wisconsin (C37) var och är ett nav för gräsrotsflygning. Det var naturligt att konstruktioner för amatörbyggnad som Pietenpol skulle spira ett aktivt liv på en plats som liknar var de var ursprungligen designade. Brodhead har varit

vård för den årliga Pietenpol Reunion i juli (helgen före Oshkosh) varje år sedan 1976.

Maskinöversatt från från BPA's hemsida www.pietenpols.org (något justerat av redaktören).

until he was good enough to get his license. Taking the look of the old "Jenny" type spoked wheels he also taught himself to lace wire wheels, though it took three tries to get it right. He's using motorcycle tires which he sanded smooth to simulate the original "high pressure" leany tires. He received a lot of help and support from his employer, Scania, where both managers and staff helped with expertise and tools. He did most of the engine work himself including pouring the hubbet bearings though he did get help machining the cylinders. He did farm out the radiator to have it fabricated to his design. Finished in lightweight Ceconite and it's classic dope, she sports a classic European color-scheme which is both elegant and attractive and somehow very reminiscent of the era in which she was designed.



When it came time to register the plane with the Swedish Aviation Authority they were so taken with the project that even though considered "experimental" they gave him a 1936 era registration of SE-ACW which can be pronounced Sigurd Erik-Air Camper Widling I.



Like many Americans I had assumed that Per's Pietenpol must certainly have been the first one ever built in Sweden, I was wrong. Evidently a Ford-powered Aircamper was built during World War II which still exists today, though not airworthy. A friend was also building one in conjunction with Pers' build but he unfortunately passed away when the airplane was at the covering stage. Per is currently helping the family find a new owner for the plane. There is also a Grega GN-1 under construction in northern Sweden.

SE-ACW made her maiden flight in 2014 with Per himself at the controls. Per writes that he expected her to "fly like a piano". BPA Newsletter - Page 14



but was very surprised with how nicely she flies. He says "she is very easy to fly and for example, has no groundloop tendencies at all." As any Aircamper master has learned "she is a little bit of a photo-star, especially women like the little plane. It is "sooo cute" they say. I have seen moms with children turn their back to both they say. I have seen moms with children turn their back to both they say. Initially he had to work out a few engine bugs and his longest flight to date has been a 40 mile round trip to a local airfield. He says he likes to "stay in the neighborhood." Being skid-equipped he always flies off grass (not hard to find in Sweden) though he did install brakes which have proved "useless because the engine lubricates them". Empty weight is 727 lbs. she carries 10 gallons in the wing, stalls at 35 knots and "doesn't like speeds over 70 knots". The Ford spins a 76" diameter prop Per carved from original Hoopman plans.



Living in the Midwest of America, it is easy to be ignorant of the international presence of this little plane from Cherry Grove. Per Widling has created a fluent Swedish translation of an American theme, putting his own unique "spin" on the airplane as all builders do. He has pioneered a building experience in his country, reserved for very few and has stayed true to the vision and heritage of the airplane. By adhering to the original plans, he has created a fun, safe, simple and rugged airplane which to patrol the Swedish skies. By adding his personal touches he has added a level of elegance and class that make "Kajsa" her own unique creation. The "Pietenpol attraction" clearly isn't solely an American phenomena as evidenced by this gorgeous creation in the "land of the rising sun."

To view "Kajsa" in all her living beauty, watch the "Kajsa Pietenpol" short film on YouTube.



Per med sin egentillverkade propeller.



Pers Pietenpol vid provmontering. Foto: Freddy Stenbom



Mustang ur packhuset

Av Nils Håkansson

Tiden går fort när man bygger och vi var ju nästan färdiga sist, det var ju i princip bara att hänga på vingar och lite färg så skulle hon vara klar till våren. Per, min medbyggare hade vissa dubier om detta och menade på att kom den i luften till hösten var det bra och så blev det. Under vintern var det mesta på plats och vi förberedde oss på att flytta ut från packhuset där vi tillbringat de senaste 3 åren. Dessförinnan passade vi på att måla vingar och kropp, det var ju en hel del detaljer som var lösa o ej monterade. Ofta vid flygplansbygge blir det så att man bygger in sig och så var det i vårt fall också. Det var bara att ta fram sticksåg och kofot och såga ut konturerna av vinge och stjärtparti. Och simsalabim stod hon naken på gårdsplanen. Efter en kringgående rörelse hamnade vi i hangaren där hon fick sällskap av Cub, Stork o RV8 sedan var det fullt.

Nu började det mest spännande att montera ihop de lösa delarna med moderfartyget. Vingspetsar skevroder o klaffar kom på plats. Cockpit i T51 an är ganska trång för en välväxt skåning som jag, så det var problem med skevroder ut-

slagen, spaken tog emot låren, dock fanns det en möjlighet att koppla skevroderstängerna i ett annat läge på roderoket. Resultatet blev en spakrörelse vid fullt utslag på ca 10 cm i vardera riktningen, påföljden av detta blev större spakkrakter. Justeringar av klafflägen och utmärkande av dessa samt skevroder o höjdroder och trimrodret till höjdroder mättes noggrant och justerades vilket tog sin tid. Planet jackades upp för kontroll av hydraulik, både sporrhjul o huvudställ är infällbart. Ett mindre missöde inträffade då armen till stället bröts av, En undermålig konstruktion som ersattes med en egentillverkad i stål och aluminium. Infällningen sker så att sporren går in först därefter huvudhjulen där ett går in först och det andra därefter. Något fattades på planet det såg väldigt naket ut och iden med detta flygplan var att det skulle ha lite patina från början. Man bör inte glömma att en sådan här kopia aldrig blir annat än en dålig efterapning av originalet men vem har möjlighet att lägga 25-30 mil på ett original för att inte tala om att sedan hålla det i luften med allt vad det innebär. Ja, det blev i alla fall bättre än en Rotax tvåtakter mustang. Invasion strips, dekalering målning av

Betty Boop kom på- nose art var ju vanligt på dessa flygetygen och så fick hustrun vara med på ett hörn också, hon kallas Betty. Hakkorsen kom ju tillför att visa hur duktig piloten varit. Det visade hur många fi som han lyckats nedlägga. En rolig episod inträffade då jag på uppmaning fått skicka in en bild på flygplanet till transportstyrelsen. Kvinnan som handhar nyregistreringar, inga namn, ringer och påtalar att dom här märkena kan man ju inte ha. Då jag förklarar vad dom står för i detta fallet har hon inget emot att dom får sitta kvar. Samma problem med Storken, folk har svårt att skilja på sympatier och historisk beteckning. Som alla vet, satt Svastikan på alla tyska flygplan under krigsåren.

Nog om detta, fler detaljer som texterna på sidan gjordes av Anders på Aero Supply. Dessa små detaljer gav i mitt tycke det rätta utseendet inte för noga markerat utan lite sudd i kanterna. Vid den tidigare målningen var det lätt att följa plåtkanten men det visade sig vara en lättköpt seger. Den rätta tyngden i flygplanet infann sig inte så det var att flytta ner det gröna ytterligare 5 cm och då stämde det bättre. Målning går snabbt men maskeringen tar ju of-



tast en halv dag. Justeringar av alla slag, till motorreglage, governor och ställ, ville inte ta slut men slutligen var dagen inne för provkörning av motor. Olja till motor o växellåda var påfyllt och kollat vatten o glykol till kylaren likaså och stunden var inne för start. Efter 7-8 sekunder brummade 3,5-liters v6 an igång med ett imponerande ljud, vi hade nått ett delmål. Ny justering av propellern så att den inte övervarvade, statistiskt gav motorn ett varvtal på 4300 rpm i fri luft fick vi räkna med ytterligare 2-300 varv. Motor o tändboxar skulle också justeras enligt tillverkarens siffror så dagarna rann på. Så blev det dags för besiktning Lars Thorsen Eslövs mekaniker o EAA s besiktningsman kom för att besiktiga underverket biträdd av Pålle Pinato. De anmärkningar som noterades var mestadels pappersfel, underlåtenhet att fylla i på ett visst ställe samt fel tillverkningsnummer på flygplanet. Petitesseer tyckte jag men därvidlag hade vi helt olika uppfattningar. Mitt första flygplan byggde jag 1982 och då var det aldrig några problem. Nu är det väl så att Transportstyrelsen har skärpt kraven på dokumentation avsevärt sen dess och det får vi väl finna oss i. De fel som noterats blev snabbt åtgärdade.

Nu tog taxning på fältet vid, var rekommenderad att taxa 5 timmar för att kolla motor o växellåda för metallspån. Det blev många löpor fram o tillbaka på fältet. Justering av luftintaget för att släppa in mer luft då hon gärna ville gå varm. Hon kändes lätt på sporren och accelerationen kunde man inte klaga på då den 84 tum 4 bladiga propeller tog för sig. De 5 timmarna var tillända och vi bytte oljor o filter utan att hitta några större metallpartiklar. Nu äntligen var hon redo för sitt luftdop, men

var jag? Då flygtillståndet dragit ut på tiden hade liksom eventuell nervositet inför flygningen försvunnit. Efter många turer fram o tillbaka Transportstyrelsen, EAA o slutligen till mig kom det efterlängttade flygtillståndet.

Hardy Häggman meddelade att han nu befann sig i Eslöv för att avverka de så kallade "surdegarna" detta innefattade några flygplan som inte gjort bullerprov, usäkra miljöprov. Den första surdegen (Storken) var kallad att infinna sig en torsdag morgon på Eslövs Flygplats för test. Då Hardy fanns på plats gällde det att passa på så att även Mustangen åkte med och inte blev en "surdeg". Hardy hade riggat upp sin utrustning med Sten Svensson som åskådare och lärpåg. Det har sagts att miljöproven skall kunna göras på 3 olika platser i Sverige ett i söder o ett i Mellansverige o ytterligare ett längre norrut vilket låter

lättning efter ca 220 meter. Stället fick hänga ute denna första resan som sig bör, hade ca 10 minuter på mig att bli överens med Mustangen innan landning o test i Eslöv. Var tvungen att gå ner i lågfartsregistret för att kolla när stallen gav sig tillkänna, ungefär vid 60 knop började hon jazza, med hänsyn till låg höjd fick hon inte ställa ut, utan 60 knop var ett bra riktmärke för vidare övningar. Varvet gjordes i 100 knop o ett steg klaff, in över tröskeln med 60 o full klaff. Det blev en mjuk o bra hjullandning o allt kändes bra. Väl framme hos Hardy o Sten gick vi åter igenom test proceduren och så var det dags igen. Då jag inte flugit henne innan visste jag inte bästa stig men tyckte att jag fick bra resultat vid 85 knop där fick jag ett stig på 1700 fot per minut med stället ute, inte så dåligt fast hade väl förväntat lite till, men det ger sig i framtiden. Så var det bara



bra.

Alltså snabbt hem och byta flygplan. Storken med en 912 ULS motor har ju inte gjort sig känd för att väcka döda så jag hoppas hon gick igenom testen med godkänt. Med ett rykande färskt flygtillstånd bar det iväg till Eslöv med Mustangen. Starten gick fint, stabil o bra med det breda hjulstället,

att flyga hem igen men nu visste jag att hon var en kortlandande dam så med lite träning räcker ett fält på 300m med god marginal. Efter ytterligare finslipning av henne vidtar den riktiga flygutprovningen i höst. Tyvärr har sommaren i den mån vi hade sommar här i Skåne tagit slut så det blir att fortsätta även till våren.



Nils Håkansson fortsätter...

Som du vet blir det alltid spekulationer om vad som hänt vid haverier.

Nu är det så väl i detta fall att jag överlevde och kan berätta hur det gick till. De flesta haverier är ju som bekant pilotfel och dit får man väl även räkna detta.

Vi hade haft en tvåveckors regn o blåsperiod sedan första flygningen till Eslöv för att göra miljöprovet (buller). Otåligheten att komma i luften var stor eftersom hösten var i antågande och vintern närmade sig. Min kompis ville gärna ta några bilder på Mustangen i luften och jag såg även fram emot detta så när dagen närmade sig enligt DMI var vi redo. För att få ut Mustangen var jag först tvungen att baxa ut Super Cuben. Det blåste lite, men vinden låg nästan i banan så för säkerhets skull tog jag en repa med Cuben för att känna på vinden. Det var lite byig vind och 10-13 knop i vinden med byar men inget avskräckande. Allt detta enligt Tornet på Sturup. Det kändes bra kanske lite skumpigt i luften. Tar ut Mustangen varmkör och kollar alla värden två gånger för att sedan taxa ner i andra ändan av fältet. Avsåg att starta på bana 35. Vinden låg 300-330 grader vilket passade bra. Drog på gas och lyfte sporrén omgående och efter en rullsträcka på knappt 100 m steg hon som en kork. Hon låg bra i luften förhållande vis liten vingyta och ca 750 kg. C.G. ligger mellan 71-82 tum vilket är ett relativt stort C.G. värde. Då Mustangen har mycket framöver som en stor tung motor ville jag ha henne lite bak tung och det ordnades med en 25

liters vattendunk fastsurrad i baksits, fick då ett C.G. värde som 76.9 tum. Motorn spann fint och fart ca 95 knop då jag försökte fälla in stället, fick "amber light" vilket betyder gear in transition men ingen låsning att stället gått in och låst. Visste inte riktigt hur statusen på stället var men efter att ha fått solen på sidan såg jag på skuggan att stället fortfarande hängde ute. OK efter några repor över fältet beslöt jag mig för att landa. Dags att läsa checklisten och fälla ut stället som redan var ute. Drog i handtaget och förde in detta i sitt nedre läge och "Amber light" visar sig för att sedan huvudhjul o sporre visar grönt alltså ställ ute och låst. Det kändes ju bra, Vi hade ju kört stället ett antal gånger tidigare då hon varit uppe på domkrafter med perfekt resultat. Troligen var det så som Titans chef sa att hydraul trycket var för lågt fast fabriken ställt in det.

Finalen etableras och vinden ger inga problem hänger sista biten på vänster vinge då vinden kommer därifrån. Klaff 3 steg fart ca 55 knop precis över fältkanten tar vinden slut och jag dimper ner 30-40 meter tidigare än beräknat. Detta hade väl gått bra om det inte hade varit för en 3mm ståltråd med el som skall hålla vildsvinen borta från att böka sönder fältet. Tråden är upphängd ca 20 cm. på några plastpinnar men handtaget är kopplat till en grov stängselstolpe i trä. Handtaget är en fjäder som är rullad på ca 70 cm. Då hjulen träffar tråden i nedkant dras fjädern ut och det blir som "arreshter hook" fast omvänt. Hade tråden varit fast hade troligen inget hänt för då hade den brustit genast. Landning med Mustang sker

på huvudhjulen och i detta läge har flygplanet jämvikt, det behövs inte mycket för att flytta tyngdpunkten framåt i detta läge vilket också sker. Motorn går på tomgång och sakta tippar nosen ner mot gräset på banan. Höjdrodret hjälper inte i detta läget då farten är för låg för att strömningen över rodret skall ge någon effekt. Propellern av kolfiber bryts sönder omgående då det ej finns någon kärna i den. Nosen fortsätter ned så att cowlings o spinner får ta resten. Flygplanet stannar så småningom med stjärten i vädret och det blir dags att avsluta checklisten i lugn o ro. Det blir något besvärligt att ta sig ur flygplanet då vinkeln är brant. Med hjälp av tre personer får vi ner stjärten och undersöker skadorna. Jag har haft tur och skadorna är väldigt begränsade till propeller o cowlings.

Det är dags att avsluta flygningen med T 51 D Mustang för i år. Bogserar hem kärran efter att ha dokumenterat det hela med bilder. Nu vidtar det mindre roliga arbetet att skriva haverirapport samt kontakta EAA och försäkringsbolaget som är Inter Hannover i Stockholm som också vill ha en skriven redogörelse om händelseförloppet. Efter 42 år som pilot har jag varit i kontakt med dem vid några tillfällen och vi har alltid lyckats lösa problemen till bådas belåtenhet. Vid flygutprovning har man en förhöjd självrisk på 25.000kr vilket jag tycker är helt OK. EAA vill ha en redogörelse för att i görligaste mån kunna ge reparations råd samt teknisk granskare vill också vara med. Reparationstillstånd skall sökas. Samtal med John Williams i USA som tillverkare för råd-Han tröstade mig med att han själv varit ute för det samma och att skadorna efter ett sådant haveri är ytterst begränsade tack vare en stark konstruktion. Dock är detta en klen tröst för ögonblicket. Beställning av reservdelar göres. Ja det har varit tufft att få Mustangen flygfärdig efter 3,5 års arbete, men nu är i alla fall vintern räddad med arbete. Hoppas att hon flyger igen till våren Det satsar vi på.

LN-3 Seagull från Flygfabriken i Sundsvall

Av Lage Norberg

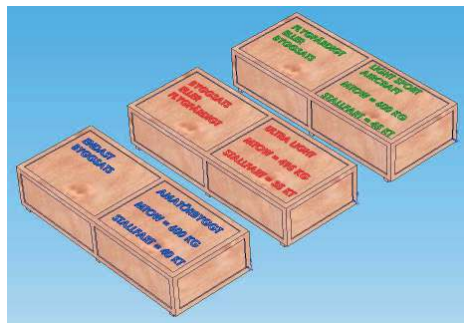
WHAT'S IN THE BOX?

När konstruktionen av LN-3 Seagull påbörjades för mer än 35 år sedan fanns inte UL eller LSA och t.ex. stallfarter och tomvikter var inte styrande för konstruktionen. De alternativ som huvudsakligen stod till buds då var Normalklassat eller Amatörbyggt av vilket det senare som nyttillverkat måste levereras i form av byggsatser. Det fanns kanske inte heller från början en avsikt att göra mer än ett exemplar att åka och fiska med!

När vi sedan startade Flygfabriken år 2005 och fick igång hemsidan, lärde vi oss dock snabbt att om vi gjorde fler var de flesta intresserade av det flygfärdiga!

2005 var UL väl förankrat och eftersom prototypen vid första flygningen hade en tomvikt på 322 kilo och dessutom kroppen var byggd av våtupplagd glasfiber och aramid, låg alltså den då begränsande tomvikten för UL sjöflygplan på 320 kilo klart inom räckhåll. LSA från USA började också att bli accepterat även om det tog några år innan den Europeiska varianten CS-LSA blev tillgänglig. Ursprungligen krävdes PPL för att flyga LSA eller Amatörbyggt i Europa men införandet av LAPL för några år sedan innebär att även denna mer tillgängliga utbildning räckte för kategorierna.

När tanken väckts att göra skroven lika för UL, LSA och amatörbyggt, måste det faktum att UL



kräver en stallfart inte överstigande 35 kts med klaff och LSA i Amerika har en max stallfart av 45 kts utan klaff, innebära att vingytan behövde ökas något på produktionsmodellen.

Trots en positiv attityd hos EAA, Transportstyrelsen och EASA



finns inga direkta exempel på hur en tillverkning av färdiga flygplan i Sverige skulle kunna ske och slutsatsen blev att den närmaste lösningen var att LSA-certifiera i USA. Vår mycket flygerfarne sedan länge kontakt Errol Bader och en ny om möjligt ännu mer flygerfaren bekant Ben Coleman, tog på sig att stå för den Amerikanska LSA-certifieringen. Innan man bestämde sig ville man dock provflyga Seagull vilket gjordes i juni i år efter ett tillmötesgående från EAA:s tekniske chef Håkan och flygchef Erling då Seagull fortfarande var i slutfasen av flygutprovningen med D-Motor. Efter att Ben och Errol flugit blev de lika entusiastiska som vi och om vi levererade en flugen Amatörbyggd till USA skulle det fysiska vara löst.

Det kvarstående problemet är att LSA-certifieringen i USA kostar mycket pengar och i syfte att ordna finansieringen har ett kinesiskt/amerikanskt företag blivit inkopplat.

För att ge möjlighet till jämförelse har vi tillsammans med amerikanerna gjort en lista med kända konkurrenter där ett antal olika värden visats.

Vi vet vad vår Seagull prototyp presterar och att jämföra med de andras reklambroschyrs värden ger anledning till en uppfattning om att vårt flygplan verkligen är bra! Konkurrenternas värden är tagna från deras "säljbroschyren" och knappast i underkant men även om de tas rakt upp och ner intar Seagull verkligen en särställ-

ning.

Vi är också en bit på väg i utprovandet av vår constant speed propeller med autoföljning för 80 - 140 hk och som skall passa de flesta motorer inom effektområdet! Amerikanerna döpte tämligen omgående projektet till Smart-Prop!

Något som vi själva haft stor nytta av är att snabbt kunna demontera Seagull som kan fraktas på en enkel trailer efter en vanlig personbil! Vad detta innebär i jämförelsen hamnar definitivt på plussidan?

Det faktum att grundskrovet är designat för avflygning har tex. inneburit att två vingspetsar på 1.5 m vardera utan vidare kan bytas mot befintliga på några minuter och resultatet uppfyller rent tekniskt vad som krävs för en TMG!

Helt plötsligt kan Seagull möjligen flygas på ett segelflygcertifikat och ger dessutom en TMG med amfibiekapacitet!

Snabbt installerade Bag Pods samt skidor som inte ökar luftmotståndet infällda är ytterligare fördelar.

Det är mer än 12 år sedan vi startade Flygfabriken och snart 10 år sedan vi började flyga men det känns ändå inte som tiden gått för långsamt!

Att få till en bra en amfibie är som någon uttryckte det, kanske fyra gånger så svårt som att utveckla en motsvarande landflygmaskin!



Hur svårt kan det vara!

Seth Hedström har byggt en Searey från Progressive Aerodyne, Inc. En tvåsitsig amfibie med Rotaxmotor. Här beskriver Seth vedermödorna med att få flygtillstånd

September 2016 hade vägningen avklarats med vikt och balansberäkningen, det visade sig att planet blev baktungt och att det skulle krävas en barlast i nosen, jag har bara byggt en maskin kitt nr. 534 skulle jag bygga ett plan till så skulle jag lätt ha kunnat flytta tyngdpunkten, jag hade ändå placerat det jag kunde framåt, för jag hade hört rykten om att den kunde bli baktung. Det ända skälet till att tillverkaren fortsätter att göra dom baktunga är nog att inte behöva neka någon fet amerikan att köpa kittet

Planet var i stort sätt klart, dock måste vingarna avmonteras för vinterförvaring

Våren 2017 drogs maskinen ut ur garaget och vingarna monterades, maskinen gjordes klar för motorkörning och taxningsövningar m.m.

Det visade sig att det läkte kylvätska och motor olja lite här och där och en del mätare fungerade inte trots att schema hade följts, min kontrollant som är kunnig på elektronik hjälpte mig att lösa problemen.

Taxningsövningarna flöt på utan större problem, en läckande kran till kabinvärmern har vållat lite besvär för nu sitter det kran nr. 3 från en Valtra traktor och nu är det tätt.

Ansökan om besiktning daterad 4 april och med förhoppningar om att få flyga i sommar!

Så kom det en besiktningsman och tittade på maskin och papper, såg nöjd ut och for!

Tord Wedin bjöd Lage Norberg på skjuts med sin fina Bulkov. Lage är teknisk granskare för Tord och min byggansökan. Lage synade bygget och såg nöjd ut.

Som av en händelse så ringer Staffan Ekström och behövde logi för sig och en kompis på sin resa

till Kiruna. Javisst det går bra! Men då kan du väl besikta maskinen? Javisst! Staffan petade i papper muttrade lite men såg också han nöjd ut. Nu tändes åter hoppet om att kunna flyga i sommar. Vi var nu framme i början av augusti.

Det var några väldigt soliga och varma dagar då jag skulle flytta maskinen för gräsklippning, men maskinen vägrade att starta! Nästa dag var det mulet och jag tänkte kolla vari problemet låg. Jag börjar med motorstart och den går igång direkt!

Efter några dagar så skall jag åter starta motorn också då en solig varm dag. Den vägrar! Då hade jag ju läst om problem med överhettad elektronik så jag gick till frysboxen och hämtade kylklampar i en plast påse, lade klamparna på modulerna och väntade 15-20 minuter och nytt startförsök. Ja nu startade den direkt. Jard på Lycon har varit mycket behjälplig så nu är modulerna utbytta. Påpekas kan att maskinen saknar motorkåpa.

Sedan blev det problem

med vikterna. När jag gjorde byggansökan så gick jag ut från de uppgifter som fans att få från tillverkarens hemsida, men när mitt kitt anlände så hade det skett en del uppdateringar och höjning av totalvikten, dessa uppgifter fördes in i dokumenten.

Men vilken vikt var nu den rätta? Det blev till att ändra i papperen graverat om tillverkningsskylt, skicka nya foton till EAA och transportstyrelsen.

EAA kunde inte utfärda flygutprovningstillståndet eftersom jag inte hade något nat. reg. Och transportstyrelsen kunde inte heller eftersom EAA inte var klar.

Det blev liksom ett moment 22 där det ena var beroende av det andra samt min egen okunskap och avsaknaden av ett körschema i vilken ordning allt skulle utföras, semestrar och dåligt väder har också fördröjt handläggningen.

Det var så frustrerande att jag var beredd att ställa projektet, jag sa till min fru att den får stå jag ger upp! Nä det kan du väl inte göra efter alla dessa år. Dyr försäkring var man tvungen att ta på ett plan



som inte fick flygas.

Nå till slut anlände flygtillståndet, det blev premiärtur den 27 augusti men som ni vet så var det regn och rusk mest var dag så det dröjde till den 17 september till nästa flygning.

Sommaren är ju kort här uppe i norr och så var det ju så att en hangar skulle ju också byggas och bli färdig ja åtminstone med tak så att maskinen kan stå under, det var väl någon mera dag som

lämpade sig för flygning men då stod jag där med hammaren eller bössan i handen

Egentligen borde jag varit beredd på dessa svårigheter för jag har ju genomfört detta tidigare på min Sportster gyrocopter och hört berättats från andra byggare tidigare. Men jag upplevde inte att det då var lika krångligt eller är det glömskan?

Glömskan är ju inte så dum den heller för nu ser jag framåt mot flygsommaren 2018.

Seth Hedström

Seths Searey finns på Youtube, sök på: "fly-in Degerträsket"



Van's RV modellerna fram till och med 2017

En fråga som man ofta får som RV-ägare är "Vad är det för skillnad på dom olika modellerna?" Det finns nio RV-modeller med olika utföranden.

Magnus Sandqvist reder ut det hela.

Nomenklatur

Vans modeller benämns normalt med sitt modellnummer och eventuellt ett "A" efter beroende på om det är sporrhjul eller ej. Exempelvis är modellen RV-7, en tvåsitsig modell med sporrhjul. Motsvarande modell med noshjul benämns RV-7A.

Det finns undantag till ovanstående, RV-10 och RV-12 som endast finns i noshjulsversion borde heta RV-10A och RV-12A men det gör de inte. För vissa modeller har användningen av A kommit till först efteråt när en noshjulsvariant skapats.

Första modellerna och företagsstarten

Richard (Van) VanGrunsvens första modell var en kraftigt ombyggt Stits Playboy. Han skapade nya vingar utan stag och fick bland annat av det skälet betydligt bättre prestanda. Denna första modell som kallades RV-1 registrerades 1965 och visades upp på flygdagar därefter. Liksom originalet den byggde på så var denna maskin ensitsig, planet var utrustad med en Lycoming O-290 på 125Hk.



Van's RV-1, en mycket modifierad Stits Playboy

Därefter skapades en prototyp RV-2 som aldrig färdigställdes, den första helt egendesignade modell som Van's släppte var därför RV-3, "RV" står förstås för Richard VanGrunsvens. RV-3 var också ensitsig och finns endast i sporrhjulsversion. Den är designad för motorer med upp till 160 Hk, i praktiken innebär det att den överväldigande majoriteten av RV-3 är utrustade med en Lycoming 320. RV-3 visades upp på Oshkosh 1973 och beställningar till det nystartade Van's Aircraft strömmade snabbt in. Ett bevis på hur bra denna design blev är att det fortfarande säljs nya RV-3 kit om än med en uppdaterad vingkonstruktion.



RV-3, ensitsig, det finns två i Sverige

Kundönskemål

Snabbt kom önskemål in om en tvåsitsig variant och Van's kunde 1979 leverera modellen RV-4, i princip en tandemversion av RV-3 med nästan samma prestanda. Det är många som än idag tycker att RV-4 är den bästa modellen från Vans. Rekommenderad motor till RV4 är en Lycoming på 150-160 Hk men många flyger framgångsrikt med 180Hk och Van's webbsida listar numera prestanda även för 180Hk.



RV-4, 2-sitsig tandem

80-talet

RV-5 var ett koncept som på sätt och vis kan ses som en föregångare till RV-12, tänkt att använda pop-nitar och en VW eller Rotax motor. En prototyp flög ca 40 timmar men modellen kom aldrig i produktion.

Nästa kundkrav var att kunna flyga bredvid sin passagerare, Van höll emot ett tag och trodde enligt uppgift inte riktigt på iden och var rädd för att prestanda skulle påverkas för mycket. Resultatet talar för sig själv, RV-6/RV-6A är den mest sålda och färdigställda amatörbyggda modell någonsin. När detta skrivs finns det 2621 flygande RV-6/RV-6A. Den första flygande RV-6 tillverkades inte av Vans själva utan av en kund som med Van's stöd och samarbete fick klart sitt plan först. RV-6 är den enda modell som Vans inte längre säljer från scratch, påbörjade byggen stöds dock. Skälet till detta är att den senare RV-7 modellen är så lik sett till prestanda men med stora förbättringar i ritningsunderlag och material, mer om detta senare. Apropos prestanda, Van's farhågor får nog anses vara obefogade, RV-6 är bara ca 5 knop långsammare än RV-4 och rollar obetydligt långsammare. Det var nog med RV-6 som lanserade 1985, som ryktet om att Van's flygplan var den perfekta kompromissen började ta fart. Här fanns en modell som man dels kunde ha

otroligt roligt med i luften men som också kunde användas för relativt långa, bekväma transportflygningar.



RV-6, 2-sitsig side-by-side, här med draghuv (slider canopy)

90-talet

Med 90-talet kom bättre möjligheter att till rimligt pris köpa in mer avancerad tillverkningsutrustning. 1995 lanserades RV-8 som kan ses som en större RV-4, det är den första modellen från Van's som fungerar för dagens åt alla håll välvuxna amerikaner. Tillverkningsmässigt var den stora skillnaden att vingarna hade i princip alla hål för nitarna färdigstansade.



Två RV-8, 2-sitsig tandem. Större än RV-4, kan ha motor på upp till 200 hp.

2000-talet

Ungefär samtidigt som RV-8 togs fram så påbörjades designen av Van's första flygplan som inte var lämpat för enklare aerobatics, Van's RV-9. RV-9/RV-9A designades helt datoriserat i CAD/CAM och hela kittet är "pre-punched". Detta innebär att inga jiggar behövs för att bygga en RV-9 eller de senare modellerna med samma teknik, det räcker med att fästa delarna med clevos så kommer allt bli rakt. Kunderna önskade sig dock samma förbättringar som RV-8 fått med sina vingar till en efterföljare till RV-6 så Van's tog i princip den nya kroppen från RV-9 designen och parade ihop den med vingarna från RV8 och skapade och lanserade modellen RV-7/RV-7A. RV-7/RV-7A som lanserades 2001 blev en omedelbar succé, lite större än RV-6 och betydligt lättare att bygga än tidigare modeller tack vare de förstansade hålen. RV-7 säljer fortfarande mycket bra trots senare modeller som borde konkurrera om samma målgrupp.



RV-7A, 2-sitsig side-by-side, ersatte RV-6, mer förbearbetad byggstats och omkonstruerad vinge, och kan ta upp till 200 hp motor. På bilden med tip-up canopy.

Året efter 2002 släpptes så RV-9. I princip samma kropp som RV-7 men parat med nya längre vingar med en profil bättre lämpad för effektiva flygningar på högre höjd. Flera anställda på Van's säger sig föredra RV-9 framför alla andra modeller för längre flygningar.



RV-9A, 2-sitsig side-by-side, ej aerobatic, annan vingprofil än tidigare modeller, rak stabilisator. Kan ta motorer från 118-160 hp.

2003 chockar Vans flygvärden genom att lansera en fyrsitsig modell, RV-10. Liksom RV-9 är den designad digitalt och kan byggas helt utan jiggar. Stora förbättringar i ritningar och byggmanualer har gjorts, nu börjar det mer och mer likna IKEA:s steg för steg instruktioner. Modellen säljer mycket bra, för att komma i närheten av samma prestanda får man titta till mångdubbelt dyrare flygplan som Cirrus. Detta är den andra modellen som inte är lämpad för aerobatics, som går mer mot reseflyg.



RV-10, 4-sitsig resemaskin. Kräver 235-260 hp. Lycoming IO-540 är idealisk.

Även nästa modell som lanseras är non-aerobatic. 2008 lanseras Vans svar på efterfrågan på plan som uppfyller de nya LSA kraven. RV-12. RV-12 är lite mindre än övriga modeller men tvåsitsig sida vid sida, finns enbart med noshjul och byggs ihop huvudsakligen med pop-nitar. RV-12 kan köpas färdigbyggd, som LSA byggsats eller som en experimental.

Nu har manualerna till byggsatsen fått sig ännu en rejäl förfining, det är inte längre några separata ritningar utan allt beskrivs i steg för steg med små ritningar invid varje moment som skall utföras. RV-12 innebär lite av en revolution på så sätt att det är den första modell där något annat än en Lycoming motor rekommenderas, Designen är gjord för en Rotax 912 även om de experimentklassade RV-12 kan vara utrustade med andra motorer. En annan nyhet är att vingarna kan monteras av/på av en individ på under halvtimmen, tanken är att flygplanet skall kunna tas hem på trailer för de som inte har tillgång till hangar plats.



RV-12, 2-sitsig side-by-side, amerikansk LSA. Motor är Rotax 912iS eller 912ULS på 100 hp.

2010-talet

Något överraskande kommer Van's 2012 med ännu en tvåsitsig side by side modell. Det är RV-14 som lanseras, den är ytterligare lite större än RV-7, designad för Lycomings IO-390 motor på 210Hk. Vans motiverar det med att de 2-sitsiga side by side modellerna är de viktigaste för Van's och att det därför är vettigt att ta fram en modell med den nyaste tillverkningsprocessen och det senaste sättet att skriva manualer. En nyhet är att tillverkningsprocessen och verktygen anses vara så bra att de datorstansade nithålen inte ens behöver avgradas innan montering. (Jag har valt att åtminstone gå över dessa hål med sandpapper eller scotchbrite innan montering) När detta skrivs 2017 har över 450 RV-14 kit påbörjats och ca. 50 flyger redan.

2017 uppdaterar Van's RV-12 modellen till att använda Rotax 912is motorn, förutom att vara starkare får kunderna nu en Rotax med insprutning. Den nya RV-12 varianten har även flera andra förfiningar men är i grund och botten samma modell.

Saknade modeller

RV-2 och RV-5 har nämnts ovan, en annan modell som inte lanserats är RV-11, en motorglidare. En prototyp ska finnas men mer information än så är svårt att få fram. RV-13 har förmodligen bara hoprats över för att slippa problem med skrockfulla kunder.

Kommande? Högvingad med extrema start och landningsprestanda, tvåmotorig, fler än fyra sittplatser, vem vet. Det finns ingen information om vad nästa modell blir.

Sammanfattning

Vanliga diskussioner är vilket som är bäst, noshjul eller sporrhjul, ska huven fällas upp eller dras bakåt, är det lönt att betala för "quick build" varianterna, behöver alclad-aluminum primas? Vans ger oftast kunderna möjligheten att välja själva!

Det kommer inom några månader att finnas över 10 000 flygande flygplan av modellerna ovan.

Källor

Huvudsakliga källor till artikeln är:

- Tillverkaren Van's Aircraft, www.vansaircraft.com
- Fan/supportforumet Vans Airforce, www.vansairforce.com
- Wikipedia

Foto: Lennart Öborn (ej RV-1 och RV-14)

RV-14A, 2-sitsig side-by-side, mycket förberdd byggsats, elsystem, avionikpaket, motorpaket finns som kortar byggtiden.

Foto: Ed Hicks





SE-XUA Van's RV-6 som blev RV-6A som blev RV-6

Av Hans Nilsson

Alla flygplan har sin egen historia denna är min om RV-6 SE-XUA. 1994 bestämde jag mig för att bygga ett eget flygplan och efter att ha tittat på många olika flygplanstyper stod valet mellan Van's RV-6, Glasair II, Christen Eagle II.

För att ha möjlighet att se alla typer på samma ställe och samtidigt kunna göra en beställning så blev det att resa till USA och besök på Sun 'n Fun.

Efter några dagars utvärdering med besök hos tänkta leverantörer så blev valet Van's Aircraft RV-6. Van's Aircraft monter bestod vi denna tid av ett parasoll campingbord och några plaststolar.

Richard VanGrunsvan var den som skötte information och försäljning och ett avtal om köp

av en RV-6 undertecknades och betalades på plats. Under hösten 1994 startade bygget av stjärtpartiet som följdes av ving kit och sedan kropps kit. När det var dags att beställa finish kit så kunde man välja om man ville ha sporrhjul (RV-6) eller noshjul (RV-6A). Valet blev noshjul så SE-XUA blev Sveriges första RV-6A.

Bygget tog sju år att färdigställa slutbesiktning 2002-04 03 utfördes av Staffan Ekström EAA.

Efter att ha flugit med flygplanet i två år (125 timmar) sålde jag det till Tyskland.

SE-XUA hade så här långt levt ett bra liv men 2007 började det att hända saker. Vid en landning bröts noshjulsbenet av och flygplanet flippade över på rygg med ganska stora skador som följde.

Det var två personer om bord som klarade sig med några mindre blesyrer.

Efter en ångerfylld vecka med

påtryckningar från sin fru så ringde ägaren mig och berättade om olyckan med "mitt flygplan." Försäkringsbolaget bedömde att skadorna var så stora att de inte var intresserade av att reparera utan erbjöd mig att köpa vraket och jag såg det som trevligt framtida pensionärsobjekt och gjorde så.

Reparationen startade med att skaffa ett kit till nytt stjärtparti som jag hade turen att hitta nära var jag bor, ägaren hade köpt ett färdigt flygplan istället för att bygga. Detta kit färdigställdes under vintern 2008 men efter det så avstannade bygget.

SE-XUA bytte åter ägare och flyttades till Oskarshamn där

22155



Det började med kontraktsskrivning på Sun'n Fun, Richard van Grunsvan (Van) och Hans.

CUSTOMER'S ORDER NO.		DATE
NAME		Apr 13, 1994
ADDRESS		HANS NILSSON
CITY, STATE, ZIP		
SOLD BY	CASH	C.O.D.
CHARGE	ON ACCT	MOSE
RETD	PAID	CHG
QUAN.	DESCRIPTION	AMOUNT
1	RV-6A	
2	PLANS + ENGINEAGE	
3		
4		
5		\$1214.50
6	PAH Video	30.00
7	w/ crating	
8		
9	w/ electric elevator	
10		
11	To be paid by	
12	check.	
RECEIVED BY		
Tom Green		
KEEP THIS SLIP FOR REFERENCE		



SE-XUA som en RV-6A

arbetet fortsatte.

2013 blev jag åter igen erbjuden att köpa tillbaks SE-XUA vilket jag gjorde.

Nu var det dags att börja med reparation av kroppen som hade ganska stora skador så det blev att i princip bygga en ny. Material till en jigg införskaffades och nya skalplåtar beställdes från Van's Aircraft. Samtidig togs beslutet att ändra från noshjul till sporrhjul.

2017-04-01 var arbetet klart och slutbesiktning utfördes av Staffan Ekström EAA.

Jag är mycket belåten med resultatet SE-XUA flyger som en dröm. Några av er som läser detta kanske upplever att det har varit mycket stök och bök med detta projekt.

Jag kan försäkra er att det har varit väldigt trevligt med mycket bra support från Van's Aircraft och EAA.

Du som går i byggtankar tveka inte börja bygg.



Skelettet till kroppen i jiggen.

Idag som en RV-6, verkligen en fin återställning.



EFLEVA

The European Federation of Light, Experimental and Vintage Aircraft

Starten

EFLEVA stiftades i Prag oktober 2007 efter ett förberedande möte i Vichy i juli vid franska RSA fly-inet. Organisationen fyller alltså 10 år och det kan vara dags att summera de gångna åren. Från början bestod EFLEVA av tolv organisationer från elva länder. Enligt stadgarna är federationen öppen för medlemmar från hela ECAC-området, det vill säga i stort sett hela Europa, men de tolv stiftarna liksom dagens sexton medlemmar är samtliga från EASA-området, alltså EU och ett par stater till. Alla stora och betydande amatörbyggarländer i Europa är medlemmar med undantaget Finland. Detta innebär att EFLEVA omfattar 98-99 % av Europas amatörbyggare. När det gäller veteranflygare är omfattningen mindre men ändå bra mycket mer än 50 %. Endast en medlemsorganisation är helt inriktad på veteranflyg, övriga har amatörbyggnad som huvudinriktning och i varierande grad inriktning på veteranflyg. Någon organisation är mer allmänt flyginriktad. Relationerna till den egna luftfartsmyndigheten är också högst varierande.

Målsättning

EFLEVA bildades i ljuset av att EU var på väg att ge ut en omfattande ändring av basförordningen, som också kallas EASA-förordningen, vilken skulle ge EASA betydligt utvidgade befogenheter. Det var också osäkert vilka befogenheter de nationella myndigheterna skulle få behålla inom "våra" områden och hur undantagen från EU-regleringen, d.v.s. Annex II, skulle bli i den nya förordningen. I remissen talades om att revidering av förordningen skulle ske med 4 till 6 års mellanrum. Därför organiserades sig EFLEVA för att ha hög beredskap för att svara på förslag och remisser. Men den förordning som kom 2008 (EU 216/2008) ju fortfarande och det

förslag till en ny förordning som väntar på beslut ser inte ut att innebära så mycket för oss.

När det gäller veteranflyg har EFLEVA som målsättning att företräda allt veteranflyg, såväl Annex II som EASA-luftfartyg. "Light" betydde en satsning på det amerikanska LSA-konceptet inom EASA-gemenskapen.

Misslyckande

Man aviserade i förordet till basförordningen en ny syn på lätt luftfart med följande ord: "Man bör framför allt beakta flygplan och helikoptrar som har låg maximal startmassa och vars prestanda ökar, vilka kan trafikera hela gemenskapen och som är industriellt tillverkade. När det gäller dessa kan gemenskapsregler följaktligen vara bättre för att uppnå en enhetlig nivå på säkerhets- och miljöskyddet."

Mot denna bakgrund kom "Light" med i EFLEVA. Tanken från EFLEVA:s sida var att

försöka få EU/EASA att anta det amerikanska LSA-konceptet i sin helhet. Dock har varken EU, EASA, de nationella luftfartsmyndigheterna eller våra privatflygorganisationer för den delen visat något intresse för detta amerikanska koncept. Kanske är Europa helt enkelt inte moget för gällande körkort som lägsta medicinska krav, industristandarder och egenkontroll.

Ny målsättning och ändrad organisation

Behovet att ligga i beredskap och snabbt kunna rycka ut för att försvara våra rättigheter tycks vara över för lång tid framöver. Det har därför blivit dags att ompröva EFLEVA:s målsättning. Från att legat standby för att tillvarata medlemmarnas intresse gentemot EU-myndigheterna beslutade senaste generalkonferensen i Dublin om en ny inriktning för EFLEVA. I stadgarna finner vi också orden "främja och stödja medlemmarna" vilket kommer att bli federationens huvudinriktning de närmaste åren – utan att därför släppa bevakningen av vad EU, EASA och Eurocontrol har för sig.

Denna nya inriktning kräver en ny organisation. I stället vara



Födelsedagstårtan med tio ljus vid middagen. Ordföranden (i dessa sammanhang heter det president) Roger Hopkinson stående i förgrunden redo att blåsa ut ljusen. Foto Alfons Hubmann

inriktad mot specifika intresseområden som amatörbygge (Experimental) och veteranflyg (Vintage) läggs tyngdpunkten nu på att just främja och stödja. Bland annat kommer det att upprättas en "Knowledge database" som ska innehålla - ja vad då? Detta är fortfarande en öppen fråga. Allt sådant som kan stödja och främja amatörbyggnad av luftfartyg och restaurering/operation av veteranflygplan i stort och smått. Möjligheterna är stora men också utmaningarna. Arbetet måste nödvändigtvis delas upp på många händer. Jag har fått förtroendet att ansvara för denna nya kunskapsbank men behöver hjälp. Har Du förslag på sådant som kunskapsbanken ska innehålla så hör av Dig. Jag lägger upp en tillfällig grupp på Facebook som jag kallar "EFLEVA kunskapsbank" där Du kan lämna förslag. Vill ingå i arbetsstyrkan är det bättre att Du hör av Dig på E-posten. Förutom kunskapsbanken kommer EFLEVA ha en enhet för "PR, Marketing & ICT and Member interface" och en annan som har arbetsnamnet "Advocacy & Consultation" som ska ha hand om relationer till myndigheter, besvara remisser och lobbying.

EFLEVA Days

Det nya utåtriktade arbetssättet tjuvstartade i somras med EFLEVA:s första fly-in i Leopoldsborg, Belgien. Två tredjedelar av Europas amatörbyggen finns inom 2 timmars flygtid så allt talade för en succé. Tyvärr regnade fly-inet bort och bara en tiondel av anmälda flygplan kom fram. Enligt uppgift från arrangören kom en svensk - per bil. Bakslaget resulterade i att EFLEVA fly-in nr 2 kommer att hållas nästa år på samma plats i Belgien. Ett reportage från årets evenemang är utlovat till ett senare nummer av EAA-nytt.

2018 års generalkonferens

Det nya utåtriktade arbetssättet kommer också att märkas vid 2018 års generalkonferens som kommer att hållas i Linköping i slutet av oktober. Svenska EAA-medlemmar kommer att inbjudas till "förbrödringsfest" i samband med konferensen. Mer om detta kommer under hand i EAA-nytt.

Kjell Franzén

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!



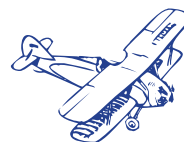
Kontakta

ELLtech

Svensk och Norsk agent

Tel. + 46 705 832 382

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



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.

Önskas att köpa

Cassutt III M Racer.
Ring Anders Trygg
0708-996 337

Önskas att köpa

Continental O-200 önskas köpa. Allt av intresse.

Vänligen ring Anders Trygg
0708-996 337

Säljes

Transponder Garmin GTX320A komplett med kassett och kablar för encoder, power, ground och lyse. Pris 3500kr.



Lennart Öborn
lennart.oborn@telia.com
+4673-9219819

Säljes

ANR headset Lightspeed ZULU. Standard mic/phone plugs. Nypris ca 9000:-
Säljes för 5000:-



Thomas Boyner
thomas@boyner.se
+46709970183

Säljes

MBA-3 rear panel adapter.



Passar VHF radio ICOM A-220. Om man tidigare haft t. ex. ICOM A-200, vissa King/Garmin radio så kan man efter montering av denna adapter använda den gamla kassetten vid monteringen. Helt ny, säljes pga felköp. Nypris ca 1000:-, säljes för 650:-

Thomas Boyner
thomas@boyner.se
+46709970183

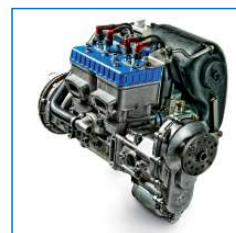
Säljes

Dynon Blind Encoder Converter, gör om Dynon D10A-D100 serial encoder stream till Grey Code så den kan tas in i transponder som saknar serial input för höjdrapportering. Pris 300 kr.



Lennart Öborn
lennart.oborn@telia.com
+4673-9219819





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

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