



EAA

 nytt

#1/2018

MEDLEMSTIDNING FÖR EAA SVERIGE • ÅRGÅNG 51



Ur innehållet:
Inför årsmötet och TC's pappersskola
Youngster, ett träbygge
Cassutt
LN-3 Seagull ställbara propeller
och mera





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 flygplats
- 2018-06-01-03 EAA Sverige Flyin
Arrangeras av
Falbygdens flygklubb på
Falköping flygplats
- 2018-06-03 Kjeller flygdag Kjeller,
Skedsmo, Norge
- 2018-06-16-17 Finnish Air Force 100th
Anniversary,
Jyväskylä, Finland
- 2018-06-20 - 07-01 EFLEVA DAYS
Sanicole airfield (EBLE)
- 2018-07-07 Föreningen Rv62 bjuder in
till:
Flyg och Hobbyfordonsträff
Finnskoga/Backa flygfält
Hangarfest på kvällen.
Kontakt: Dan Persson
tel 070-533 51 48
- 2018-07-23-29 EAA Air Venture,
Oshkosh, WI, USA
- 2018-08-10-12 Kräftstjartsvägen
Siljansnäs
- 2018-08-10-12 Flygfesten, Dala-Järna
- 2018-09-02 Lions Flyg- och Motordag,
Vallentuna



Omslaget

Foto: Peter Liander.
de Havilland DH.80A Puss Moth
över Håtuna där den också
renoverats.

I DETTA NUMMER
BLAND ANNAT:

- 4** Föreningsinformation
- 5** TC's pappersskola
- 6** Inför årsmötet
- 8-9** Drönare, ESSW, 8.33, Kurs, ATPmanualer
EFLEVA Flyin
- 10** Flygsäkerhet, TMA höjder
- 11** LN-3 Seagull, propeller och motor
- 12** Youngster V, ett träbygge från Ås till
Sölvesborg
- 15** Cassutt, arbete pågår
- 16** Landa säkert, dra på och gå om
- 18** **HANGAREN**
Köp och sälj

KURS:

Dukkurs i Stockholm 2018-
03-16 samt 2018-04-20.
Anmälan görs till Kansliet.

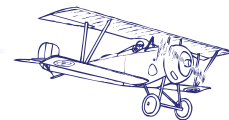
Senaste datum för material för kommande nummer:

Nummer 2/2018
2018-04-30

Nummer 3/2018
2018-09-10

Nummer 4/2018
2018-11-12

email: aaa-nytt@aaa.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:

Hägerstallund, 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 erhålles genom att inbetala medlemsavgiften till Plusgiro 813469-4.

Några ord från ordföranden

2017 är avslutat och ett nytt år ligger framför oss. Vad kommer att hända?

Vårt Fly-In kommer åter att förläggas till Falköping. Falbygdens Flygklubb har ett väloljat team för att ta hand om evenemanget! Vi hoppas på kanonväder i år så att det blir den stora flygfest vi alla hoppas på! Närmare information i nästa EAA-nytt och på hemsidan.

På den administrativa sidan förväntar vi oss att Transportstyrelsen kommer ut med nya driftsbestämmelser för Annex II under året. Som det är nu så är det vissa väsentliga skillnader mellan normalklass och Annex II-flygplan som gör att många blir frustrerade. Nya bestämmelser som ersätter den gamla BCL M5.2 har det talats om länge – kan det hända något nu?

2017 var ett år då det var mycket prat om radiobyte. Nya krav var kända sedan länge, men tidpunkten var det olika uppfattningar om. Flera länder flyttade fram införandet. Likaså förespeglades vi att få bidrag för radiobytet från EU och mycket arbete lades ned på att kartlägga behovet och ekonomiska konsekvenser. Det blev bara England som fick bidrag, ett land som nu skall lämna EU! Förtroendet för makthavarna i Bryssel sjönk ytterligare!

Detta är den sista ordförandespalten jag skriver. Vid årsmötet lämnar jag styrelsen efter (alltför-) många år. Jag blev ordförande 1982, verksamhetsledare 1995 och avgick ur styrelsen 2012. 2013 återkom jag som ordförande, men nu tycker jag att jag har gjort mitt inom föreningen. Det har varit en intressant resa. När jag gick med i EAA i början på 70-talet var det drygt 200 medlemmar i föreningen, toppen nåddes i slutet på 90-talet då vi var ca 1900. Antalet byggen som påbörjades var 60 till 70 st. per år för 20 år sedan, nu är vi nere på ensiffriga tal. Det som byggdes under den expansiva åren var enkla flygplan som byggdes från ritningar. Materialet var oftast trä-

eller stålrockskonstruktion, motorerna var små, oftast på 65-100 hp. I dag gäller oftast "fast-build-kit" med starka motorer. Nästa hälften av våra experimentklassade flygplan är renoveringar av tidigare normalklassade flygplan. I dag är det i princip stopp för att renovera äldre flygplan – en tråkig utveckling.

Attityden hos myndigheterna var från början mycket tillmötesgående, man stöttade vår verksamhet till fullo och uppskattade att vi avlastade dess personal. Det fanns en jurist på deltid, hur många finns det i dag? Tidigare gällde nationella bestämmelser för Luftfartsverket vilket gjorde det lättare att vara flexibel. I dag är det EASA som styr normalklassade luftfartyg, men det påverkar även oss negativt i hög grad fast vi inte omfattas av dessa regler. Självklart inser alla att samhället förändras. I dag är det inte många som anser sig ha den tid det går åt att bygga ett flygplan. Det är därför inte underligt att många som ändå har intresse av att bygga, underhålla och modifiera ett flygplan ändå väljer en "snabbbyggsats" eller köper ett färdigt "experimentflygplan".

Nu får EAA inrikta sig på att byggverksamheten är blygsam, all kraft måste läggas på att se till att alla ca 400 experimentklassade luftfartyg som är färdiga, underhålls och flygs på ett säkert sätt. Många av "våra" luftfartyg ägs i dag av annan än byggaren.

Jag tackar alla trevliga byggare/piloter som jag haft kontakt med under åren, det har varit inspirerande att se vilken entusiasm som funnits. Jag hoppas det finns kvar hos många och att vår typ av verksamhet kan fortlöpa!

Curt Sandberg



EAA Sverige Fly-In 1-3 juni 2018



Varmt välkomna till 2018-års huvud Fly-In på Falköpings Flygplats, ESGK, helgen 1-3 juni med lördagen den 2:e juni som huvuddag. Falbygdens Flygklubb står för fjärde året i rad som värd för detta

arrangemang. Falbygdens Flygklubb som finns på Falköpings flygplats är belägen strax utanför Falköpings stad.

Närmare program kommer att presenteras i EAA-nytt nr. 2 och på hemsidan.



Nya medlemmar

5366	Anders Gustafsson, Ljungby
5367	Conny Ljungberg, Norge
5368	Mattias Persson, Malmö
5369	Anders Odeheim, Österbybruk
5370	Thorvald Burman, Gällivare
5371	Kjell Abrahamsson, Knivsta
5372	Jana Villem, Kumla
5373	John Fürstenbach, Stockholm
5374	Jonas Carden, Kode
5375	Robert Jönsson, Laholm
5376	Christian Ågren, Stockholm
5377	Johan Norberg, Stockholm
5378	Mats Näslund, Sundsbruk
5379	Torbjörn Saltzman, Hållnäs
5380	Magnus Dahlberg, Svärdsjö

Nya flygutprovningstillstånd

SE-VUH Zenair sTOL CH 701
708-031-1408 2019-01-31
Marcus Schwartz, Åseda

Nytt byggtillstånd

1570 Van's RV-8
Christofer Burman, Koskullskulle

1056 Lancair 360, SE-XRP
Thorkil M Arnskov, Helsingborg

Incidenter, tillbud, haverier och flygsäkerhet

En lägesrapport för 2018

När detta skrivs är det början av februari och det har hänt ett landningshaveri på det gamla året sedan senaste EAA:nytt. Det var den 25 november på Maj-fältet söder om Sundsvall som en Bölkow 207 inte fick stopp på den 600m långa banan.

Piloten skrev: Landningen gick bra i början av banan. Friktionen var bra och farten minskade. Men i slutet av banan blev det mycket halt och flygplanet rullade mot en trästock som var ditlagd för att förhindra bilar att köra in på banan.

Skador: Landställen kraftigt skadade, ny propeller och shock load på motorn. Om trästocken istället bestått av ett plastband så hade inget haveri hänt.

På det nya året har ingenting hänt vilket är utmärkt.

Lägesrapport från Staffan Ekström

PÅMINNELSE!!!

EAA Sverige årsmöte 2018-03-10 kl. 13.00

Plats: Vår kanslibygnad Barkarby f d flygfält.

Kallelse med föredragningslista fanns i förra EAA-nytt.

Efter årsmötet kommer Magnus Axelson från Transportstyrelsen och informerar om

- hur man arbetar för att ta fram nya nationella bestämmelser för Annex II-luftfartyg. Hur långt har arbetet kommit och hur ser tidplanen ut.
- arbetet hos EASA; vilka frågor diskuteras, får Sverige gehör för sina ståndpunkter?
- allmän dialog och diskussion om aktuella frågor.

Vi bjuder på kaffe med dopp som sedvanligt!

Alla hjärtligt välkomna!!!
Styrelsen

Påminnelse 1 Medlemsavgift för 2018

Med 4-2017 av EAA:nytt fanns det med ett inbetalningskort för medlemsavgiften. Många av er har redan betalat, men är du en av dem som ännu inte gjort det skulle vi uppskatta om du kunde göra detta snarast möjligt. Summan är 500 kr och sätts in på pg 66 45 96-4. Glöm inte att ange ditt medlemsnummer. Det är det som står på tidningen bredvid ditt namn.

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

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

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

Ann-Lis

Påminnelse 2 Årsbyggredovisning och flygutprovningsredovisning

Med nummer 4-2017 fanns det med blanketter för Årsbyggredovisning och flygutprovningsredovisning.

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

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

Ann-Lis

Pappersskolan del 6

Luftvärdighet

Luftvärdighet är inte detsamma som flygtillstånd!

Du som flygplansägare (eller brukare) är ansvarig för att ditt flygplan är luftvärdigt.

Tänk på att ett flygplan inte är luftvärdigt om årstillsynen är gjord mer än 12 månader sedan. D.v.s. Det räcker inte med att bara ha ett flygtillstånd! Fyll i och skicka in Luftvärdighetsdeklarationen till EAA's kansli så snart ni gjort årstillsynen!

Grundspekifikation / Tillägg till grundspekifikation

Ändra aldrig i en befintlig
Grundspecifikation för då måste du
väga om kärnan.

Grundspecifikationen talar nämligen om hur planet var utrustat då det vägdes. Ändrar du då i den ursprungliga grundspecifikationen så stämmer ju inte underlaget för vägningen.

Lösningen (om du gör ändringar på planet) heter Tillägg till grundspecifikation!

Denna berättar nämligen vad du tagit bort och monterat dit. Det är också via tillägget till grundspecifikationen som man räknar ut den nya vikten och den nya tyngdpunkten, se bild nedan. Om du använder Tillägget till grundspecifikation på rätt sätt så behöver du (nästan) aldrig väga om kärnan.

Om förändringarna på vikten och tyngdpunkten som du räknat fram på tillägget till grundspecifikationen inte överstiger dom värden som angivits längst ner till höger på sid 4 i Grundspecifikationen (0,5%..., se nästa bild nedan), så behöver du inte räkna om och göra en ny Lastningsinstruktion och Lastfördelningsdiagram.

Om förändringarna överstiger dessa värden så måste du göra en ny Lastningsinstruktion och Lastfördelningsdiagram.

Lastning och fördelning

Lastningsinstruktionen talar om hur tungt du kan lasta/tanka beroende på maximal startvikt (Max Takeoff Weight, MTOW).

Lastfördelningsdiagrammet talar om hur du kan placera den lasten beroende på dels max lastförmåga men också *tyngdpunktslägena!*

Var kreativ med diagrammet, skriv inte N/A (Not Applicable) för det är inte sant. Om diagrammet inte passar vad du behöver berätta om lastförmåga och tyngdpunktslägen så får du ändra diagrammet eller rita ett eget. Det viktiga är att alla piloter som kan tänkas flyga planet i framtiden förstår informationen.

[illegible]

Banlängd

Fräscha upp kunskapen att räkna ut lämplig längd på banan innan start (och landning) så kanske vi under 2018 slipper några av de väldigt onödiga haverierna.

Inför säsongen

Kör hårt med allt pappersarbete nu innan flygsäsongen drar igång på riktigt så kan du ägna dig åt flygning när vårsolen tittar fram.

***Många flygönskningar,
Håkan Karlsson
Teknisk chef EAA Sverige***

[illegible]



Verksamhetsberättelse för EAA Sverige för år 2017

EAA Sverige har under 2017 haft följande styrelse:

Ordförande	Curt Sandberg
V. ordförande	Magnus Sandqvist
Sekreterare	Hans Collste
Kassör	Hans-Olav Larsson
Ledamot 1	Joakim Westh
Ledamot 2	Tomas Backman
Ledamot 3	Henrik Idensjö
Ledamot 4	Lennart Öborn
Ledamot 5	Kjell Franzén
Suppleant	Lars Dolk
Suppleant	Hans Stråhle
Suppleant	Harald Kalling

Styrelsen har under året haft sex protokollförda möten.

Revisor under verksamhetsåret har varit Susanne Bergman med revisorssuppleant Bruno Bergström.

Valberedning inför årsmötet 2018 består av Kjell Franzén, Staffan Ekström och Hans Stråhle.

Föreningens rörelseresultat för 2017 visar ett mindre överskott. Avsättningar har gjorts för framtida flytt av kansliet.

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

Ansvariga för den tekniska verksamheten har varit Sven Kindblom (verksamhetsledare) och Håkan Karlsson (teknisk chef). Under året har ny flygchef och biträdande flygchef utsetts. Se särskild verksamhetsberättelse.

Vid 2017 års utgång var medlemsantalet i föreningen 1145 vilket är en liten minskning från 2016 då antalet var 1239.

EAA-Nytt har utkommit med fyra nummer. Redaktör har varit Lennart Öborn.

Årets huvud-Fly-in arrangerades i samarbete med den lokala flygklubben på Falköpings flygplats den 2 – 4 juni. Arrangemanget hämmades av dåligt väder, knappt 100 flygplan kunde ta sig dit. Under eftermiddagen hölls ett antal föredrag, Transportstyrelsen informerade om EASA:s regelverk och några tillverkare/återförsäljare presenterade sina flygplan. På kvällens middag deltog ett hundratal personer. Falbygdens flygklubb hade återigen ordnat ett välorganiserat Fly-In.

Årets traditionella Fly-in i Siljansnäs (Kräftstjartsvängen) ordnades för 27:e gången i rad under andra veckoslutet i augusti. Vädret var inte det bästa varför inte så många flygplan kunde flyga dit. Vädret västerut var mycket dåligt varför få norrmän kunde ta sig fram.

Efter sommaren bildades en arbetsgrupp för att avlasta den tekniska verksamheten med arbete som kan utföras med hjälp av andra. Gruppen består av verksamhetsledaren, tekniska chefen, föreningens ordförande och bitr. flygchef. Arbetsform och organisation skall utarbetas under nästa år.

Kursverksamheten har fortsatt under året med kurser i Karlskoga organiserade av Dan Borgström (underhålls-, plast- och dukningskurs), Per Widing (tråkurs), plåtkurs i Bokeberga och Barkarby med Björn Alfer som lärare samt elkurs i Eslöv arrangerad av Sten Svensson.

EAA Sverige är medlem i EFLEVA (European Federation of Light, Experimental and Vintage Aircraft) som organiserar huvuddelen av amatörbyggare- och veteranflygorganisationer i Europa. Genom denna organisation kan vi påverka EU, EASA och Eurocontrol. Vid 2017 års generalkonferens var

de svenska representanterna Sven Kindblom och Håkan Karlsson.

Kjell Franzén har under 2017 varit medlem i EFLEVA:s verkställande styrelse (Executive Board) och där ansvarig för Experimental Commission. Ingmar Hedblom är knuten till Executive Board som tekniskt sakkunnig. Kjell omvaldes vid generalkonferensen på 3 år med ansvar för det nya området EFLEVA "Knowledge Data Bank".

EAA Sverige har under året varit medlem i Transporthistoriskt Nätverk (ThN), en sammanslutning av 10 riksorganisationer som verkar inom det rörliga kulturarvsområdet. Arbetet under året har till stor del varit att påverka statsmakten, regering, departement och riksdag. ThN har sedan flera år haft en gemensam monter under politikerveckan i Almedalen på Gotland, men i år valde EAA S att endast delta i ett gemensamt seminarium, som dock var relativt uppmärksammat av politiker och beslutsfattare.

EAA Sverige (Staffan Ekström) har deltagit i Allmänflygsäkerhetsrådets möten, som arrangeras av Transportstyrelsen. I detta råd medverkar även övriga organisationer inom "allmänflyget".

EAA-försäkringen (i samarbete med Inter-Hannover) har även året som gått haft förmånliga premier med oförändrad premie sedan många år. Årets bonus har varit lägre p g a några kostsamma haverier tidigare år.

Barkarby 2017-12-31

Curt Sandberg
ordförande

Hans Collste
sekreterare



Årsrapport EAA:s tekniska verksamhet för 2017

Under 2017 har inga större förändringar skett. Vi ser fortsatt en något vikande trend vad gäller nya byggtillstånd, förhoppningen är att det ökar igen. Under året har Erling Carlsson lämnat sin roll som flygchef efter 35år!. Erling efterträds av Karl-Erik Engstrand (tidigare vice flygchef) som i sin tur efterträds av Henrik Idensjö. Vi vill verkligen tacka Erling för alla år han ställt upp för EAA. Transportstyrelsen har utsett en efterträdare till vår tidigare kontaktperson Anders Andersson. Den nya kontaktpersonen är Jerry Köhlström. Vi har redan ett gott samarbete med Jerry och ser fram emot en fortsättning i samma positiva anda.

Sammanfattning

Under 2017 har antalet gällande byggtillstånd ökat något men samtidigt är antalet nya byggtillstånd något lägre, 6 st gentemot 9 st 2016.

Gällande flygutprovningstillstånd ligger kvar på ungefär samma nivå som förra året.

Antalet gällande flygtillstånd har minskat något under året.

Tillstånd för 33 st modifieringar och reparationer, motor- och propellerarbeten har också getts ut under 2017.

Följande personer har under 2017 varit engagerade i EAA Sveriges tekniska verksamhet:

Verksamhetsledare: Sven Kindblom

Teknisk Chef: Håkan Karlsson

Flygchef: Erling Carlsson

Biträdande flygchef: Karl-Erik Engstrand

Teknisk Sekreterare: Ann-Lis Olsson

Chef haveriutredningar: Håkan Karlsson

Kvalitetschef: Sven Kindblom

Bullermättningschef: Greger Ahlbeck

Kvalitetsrådet har under året bestått av: Sven Kindblom (ordförande), Greger Ahlbeck, Håkan Karlsson, Staffan Ekström, Erling Carlsson, Sakari Havbrandt och Ingmar Hedblom.

Besiktningsmän:

Dan Borgström
Staffan Ekström
Sakari Havbrandt
Lars Hersgren

Kenneth Holm
Hardy Häggman
Håkan Ljungberg
Nils-Erik Nilsson
Staffan Norberg
Sven-Erik Pira
Mart Reskow
Stefan Sandberg
Sören Schmidt
Bengt Sjö Dahl
Lars-Gunnar Söderlind
Lars Thorsén

Under 2017 har 74 st (förra året 80 st) besiktningar genomförts.

Haverier, skador och incidenter Personskador

Ingen person har omkommit eller allvarligt skadats under 2017. Två av händelserna var under flygutprovning. Tre av händelserna har skett utomlands – Norge, Polen och på Åland.

Alla 7 stycken händelser har bearbetats och redovisats i EAA-Nytt löpande

under året.

Fördelningen är: ett tekniskt, ett bränsle-relaterat och fem stycken som var operativa orsaker.

Riskvärdet räknas ut på följande sätt: Händelsens allvarighetsgrad gånger risken att den på nytt kan hända ger riskvärdet för respektive händelse. Alla respektive riskvärde summeras och ger årets riskvärde.

Kvalitetsrevisioner

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

Sven Kindblom
Verksamhetsledare

År	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011
Gällande byggtillstånd	164	157	232	148	390	393	191
Gällande flygutprovningstillstånd	32	36	38	47	52	45	65
Gällande flygtillstånd	287	294	265	262	304	305	305

Årtal	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
A N T A L bearbetade händelser	13	8	14	17	11	12	5	10	7	9	8	7
RISKVÄRDE	24,81	13,63	16,83	6,3	15,12	11,84	9,2	2,6	5,6	11,3	8,01	4,92



Nya regler för drönare den 1 februari 2018



Nästa år börjar nya regler för dig som flyger drönare att gälla. Den största förändringen är att reglerna även kommer gälla för dig som flyger privat, samt att tillståndskravet från Transportstyrelsen för drönare upp till 7 kilo kommer försvinna.

De största skillnaderna mot dagens regelverk är:

- Samtliga drönare som väger under 150 kilo kommer omfattas av reglerna. Det kommer alltså inte längre spela någon roll ifall syftet med flygningen är privat eller kommersiell.
- Drönare som används för speciella verksamheter - militär, tull, polis, sök- och räddning, brandbekämpning, kustbevakning och haveriutredningar - är undantagna från reglerna. För dessa verksamheter gäller istället särskilda villkor.
- Kravet på tillstånd från Transportstyrelsen för drönare som väger under 7 kilo och som flygs inom synhåll tas bort.

Det här blir också nytt:

- Den maximala flyghöjden för de allra flesta drönare är 120 meter över mark i okontrollerad luft.
- Drönare under 7 kilo (som flyger i max 90 km/h), får flyga i en flygplats kontrollzon utan tillstånd från flygtrafikenheten, om du flyger 5 kilometer från start- landningsbanan och upp till 10 eller 50 m över mark.

- Har du tänkt flyga närmre än 1 kilometer från en helikopterflygplats måste du ta kontakt med berörd helikopterflygplats.

- Alla drönare ska ha en märkning med kontaktuppgifter till ägaren.

- Flygning inomhus omfattas inte av reglerna.

- Förenklade krav vid flygning i mörker - endast krav på belysning.

- Förenklat tillstånd för drönare som väger 7 - 25 kg och som flygs inom synhåll.

- Möjlighet för modellflygklubbar (föreningar) att fortsätta flyga enligt egna stadgar, efter godkännande av Transportstyrelsen.

- Nya typer av tillståndskategorier för speciella typer av flygningar, som till exempel flygning utom synhåll och på hög höjd.

- Tidsbegränsningen på de flesta tillstånden tas bort.

- Ändringar i minimiseparation.

Reglerna i sin helhet finns i Transportstyrelsens författningssamling TSFS 2017:110

Vad händer på vår flygplats i Västervik

Ralph Löffberg rapporterar.

1985 kom det första utkastet för en banförlängning på 400m så att vi totalt skulle ha en längd av 1199m. Nu är det klart, (??32 år tog det för detta) 400m asfalt till medbanbelysning! Det känns kul o bra att man satsar här och att jag själv flyttade ner till en kommun som har framtiden. Fundament finns för Moln-höjdmätare (finns redan i förråd som skall monteras) och fundament för APAPI. Dessutom pågår en ansökan för RNP inflygning hos Lfv/TS.

En annan positiv nyhet sedan ett år tillbaks är att vi har en Tankautomat för både 100LL och JET A1, flertal gånger har både Sjöfartsverk o Polis tankat här. På vår lilla flygplats nattetid då det inte varit möjlighet att tanka på de större flygplatserna i vår närhet på ostkusten (Sveriges baksida enl. Göteborgarna). Någon (CAT) linjetrafik blir det inte utan all annan tänkbar verksamhet. Dessutom har försvarsmakten visat stort intresse för övningar mm. Drönartestområde ligger även i pipeline... Nu vill vi bara ha fler aviatörer här hos oss, utrymme finnes..

Hälsningar från ESSW
Ralph Löffberg



Asfalten kommer i fin bil!



Asfalt läggs ut på den förlängda banan



Tankanläggningen med 100LL och JET A1

ATP AVIATION HUB

-allt om Lycoming och Continental motorer

Som medlem i EAA-Sverige har du tillgång till manualer online för Lycoming och Continental motorer på ATP AVIATION HUB

Continental är åter med, efter en tid frånvaro.

Du hittar dit om du loggar på vår hemsida www.eaa.se. Loggar in gör du lägst ner till vänster på sidan och ditt användarnamn är ditt medlemsnummer. Om du inte vet ditt medlemsnummer står det på tidningens sista sida, första raden i din adress.

När du loggat in går du till "Biblioteket" och längst ner där hittar du "ATP Online manualer", klicka där och följ instruktionerna.

Väl inne i "ATP AVIATION HUB" klickar du "Libraries/My Library" och

där hittar du information om Lycoming och Continental motorer, såsom:

- **Airworthiness Directives**
- **Associated Service Info**
- **Maintenance Publications**
- **Operations**
- **Service Information**
- **Supplemental Type Certificates**
- **Type Certificates**

Du kan också söka på en specifik motorvariant. Om du behöver veta något om "Aircraft Hardware" kommer du via "ATP® Libraries Search" och "Catalogs" åt "Aircraft Hardware Reference Handbook".

Skärmklippet visar vad du hittar för en Lycoming-motor.



Title	Issue No.	Effective Date
MX Checklists - FAA		
Illustrated Parts Catalog - O-320, IO-320 & LJO-320 Series Aircraft Engines	PC-103	1998-08-01
Application List/Guide - Cylinder/Piston, Piston Ring, Gasket Set Application List	SPN-880-4	2016-02-01
Cert A/C Engines - Certified Engine List	SSP-110	2013-12-01
SBInstruction Index - All Reciprocating Models	SSP-112	2018-01-01
Tools & Equipment Catalog - All Reciprocating Models	SSP-388	2010-03-01
Trouble Shooting Manual - All Reciprocating Models	SSP-475	2006-01-01
Parts List - Lycoming Engines Numerical Parts History	SSP-499	2012-07-01
Installation Manual - Engine Mounted Oil Filter Kits & Replacement Filters	SSP-885-2	2003-02-01
Overhaul Manual - Direct Drive Engine	60254-7	2011-07-01
Limits/Torque Recons. - Service Table of Limits & Torque Value Recommendations	SSP-1778	2017-01-31
Operations		
Service Information		
Supplemental Type Certificates		
Type Certificates		

8.33 på gång

Nu börjar 8.33 införas!

Först ut är Eskilstuna/Kjula, Mora och Trollhättan har gått över till 8.33 kanaler.

Eskilstuna har nu kanal 126.855

Mora har nu kanal 129.855

Trollhättan har nu kanal 122.730

Andra flygplatser följer under året.

Även Östgöta TMA och Göteborg TMA är med i övergången. Stockholm och Sweden finns ännu inte i AIC A 1-2018 men vi får väl räkna med att även dom ska med.

Mer om övergången till 8.33 kanaler står att läsa i AIC A 1-2018

KURS:

Dukkurs i Stockholm
2018-03-16 samt 2018-04-20.

Anmälan görs till
Kansliet.

KURS



EFLEVA Days 2018

June 29 & 30, 1 July 2018 - Sanicole Airfield (EBLE)
Gathering of the European Federation of Light, Experimental & Vintage Aircraft

No permit-to-fly required!
Free entry & exit via Ostend airport!
Camping at the airfield for aircrew!



www.efleva-days.eu

När registreringen för årets flyin öppnades kom 30 registreringar de första timmarna, så det kan bli många besökare. Särskilt nu när Belgien äntligen har antagit 1980 års ECAC-rekommendation om frihet att flyga över gränserna med amatörbyggen! Dessutom även 2016 års ECAC-rekommendation angående historiska luftfartyg med PtF.

New for this edition is "under the wing" camping at the airfield for aircrew! We are also pleased to remind you that amateur-built and certain historic aircraft registered in European Civil Aviation Conference (ECAC) member states no longer require a permit to over fly Belgian territory for 30 days in a calendar year.

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. Om inte farten stämmer vid avdragspunkten.

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 utan klaffar att manövrera kan utföra omdraget även på lägre höjd. Det där med att allt ska stämma betyder att Du på finalen håller banans centrumlinje exakt i linje dvs upphållningen ska fungera perfekt. Farten skall vara enligt Flyghandboken, ingen överfart på 3 till 5 kt duger. Sjunkhastigheten ska vara jämn och stadig. Eventuella termikblåsor som släpper betyder att Du får räkna med att utföra omdrag.

En fint utförd plane´ med perfekt centerline, perfekt farthållning, perfekt jämn sjunkhastighet då är halva landningen utförd innan Du planar ut och sätter ned flygplanet på banans centrumlinje.

Om vi hade tillämpat Nr 3 ovan under 2017 så hade vi inte haft så många haverier. Det är Nr 3 vi frekvent bryter emot. Under 2017 bröt vi inte emot Nr 1 och Nr 2 vilket är utmärkt.

Vårt stora problem är de många haverierna på de mindre korta gräsfälten, det är något vi måste arbeta vidare med under 2018. Många flygplan opererar på för korta gräsfält, marginalen för säker flygning saknas. När den här tidningen kommer ut är det vår vinter, det betyder hårda snövallar. Plogade banor på sjöisar kan vara riktigt hala och besvärliga speciellt om det är sidvind. Var försiktig så det inte blir ny propeller och shockload på motorn, det kan förstöra en trevlig start vid den riktiga våren.

Fortsatt gott och säkert flygår 2018
önskar Staffan Ekström

TMA-undersidorna i Sverige behöver höjas

Nya vindkraftverk med rotordiametrar på 250 meter är under konstruktion, se artikel i Ny Teknik nr 47, 23 Nov 2016. Rotorbladen byggs i sektioner och monteras ihop på plats och vikten blir ca 80% mindre och det viktigaste är att kostnaden sjunker till halva priset. En halvering av priset kommer att betyda att vi troligen kommer att få se ett mycket stort antal nya stora vindkraftverk i Sverige i framtiden.

Vindkraftverk med rotordiameter på 250 meter monterade på torn måste ha en frigång mot marken på min 25 m vilket ger maxhöjd på 275 m = 825 fot. Det kommer att bli trångt i höjddet för oss privatflygare att flyga under TMA-undersidan om den ligger kvar på 1500 fot.

Ett exempel där det är extra trångt är i Skåne. Markhöjden i centrala Skåne 500 fot MSL. Vindkraftverk med 250 meter rotordiameter 825 fot. Standardhinderfrihet (sektor höjd) 500 fot. Summa 1825 fot. Frigång mot TMA-undersida 175 fot. Min. normal TMA-undersida borde vara min 2000 fot.

I Trafikverkets rapport Luftrum 2040 (TRV 2016/29791) 53 sidor, står det på sid 10 att i Sverige har vi en TMA

undersidan på 600 meter = 2000 fot. Eftersom följande fem myndigheter står bakom rapporten, FMV, Försvarsmakten, LFV, Swedavia Airports och Trafikverket så är det **bara att genomföra** 600 m TMA undersida. Referenshöjden måste naturligtvis räknas från flygplatsens höjd över havet. Kiruna ligger på 1500 fot.

Om CTR gränsen är 19.1 km ut från bantröskeln ger 3 graders glibana följande:

$19100 \text{ m} \times 0,0524 = 1001 \text{ m} = 3000 \text{ fot}$
glibanehöjd vid CTR gränsen.
1000 fot höjdseparation ger en TMA undersida på 2000 fot.

TMA-undersidorna vid Hamburg och Berlin är 2500 fot.

Troliga orsaken att Tyskland har högre TMA-undersidor är att flygbullret avtar logaritmiskt med höjden, och det är bra för de boende i ett tätbefolkat land.

När Bromma som enda flygfält i Sverige höjde glidbanevinkeln till 3,5 grader glömdes det bort att höja TMA undersidan NO från 1200 fot till 1600 fot och SV från 1500 fot till 2500 fot.

En av lösningarna är att skruva lite på plané vinkeln i Sverige. Det kostar nästan ingenting.

Om glidbanan ökas från 3 grader till 3,3 kan TMA undersidan ökas till 2300 fot. Ökas glidbanevinkeln till 3,5 grader blir TMA undersidan 2500 fot = en utmärkt höjd.

Antalet luftrumsintrång kommer att minska, när det blir större utrymme i höjdet vilket vi alla önskar. Speciellt när det är kraftig termik, är det lätt att komma upp i TMA:et några hundra fot oförvilligt.

Flygningen sker på en högre därmed säkrare höjd om en motorstörning skulle inträffa och ljudnivån blir betydligt lägre för de boende.

Förslaget utarbetat av Staffan Ekström

LN-3 Seagull från Flygfabriken i Sundsvall

Vilken Vinter!

Här i Sundsvall skall kanske tilläggas eftersom man nog får åka ända upp till norra fjällvärlden för att hitta nåt liknande? Det känns som att färdas i en labyrint där den övriga trafiken inte syns när man i de nätt och jämt bilbreda diken med höga drivor kryssar sig ner till jobbet! Har bött som vi gör i snart 31 år men garanterat aldrig upplevt något liknande!

Och Majfältet med intilliggande Bölesjön c:a 20 km söder om stan, där vi gör vårt mesta flygutprovande, sover djupt under mer än en meter snö! Årstiden och detta väder med några korta timmar dagsljus är dock perfekt för de som till exempel har ett flygplan att utveckla! Även om vi tycker att det mesta på Seagull är hyfsat nu går allting att förbättra och man behöver bara titta på alla bilarna som faktiskt inte ser ut som T-Fordar längre!

SmartProp

Den constant speed propeller med reversering och flöjling vi utvecklar går det nog att lägga hur mycket teoretiskt arbete som helst på utan att upplevsen att man skulle vara klar infinner sig! Har ni förresten tänkt på att det vridmo-

men att aluminium, det vanligaste metallmaterialet i alla flygplan, är det klart sämsta! Komposit som kol- och aramidfibrer är bättre men den möjliga delamineringen gör att försiktighet ändå måste råda.

Om propellern vore helt viktlös skulle pulserandet vara ointressant men eftersom så inte är fallet står vikten på framför allt bladen i ett stadigt förhållande till de uppkomna belastningarna. Dessutom är en skjutande propeller oftast utsatt för den utmattning som kommer från den mindre störda inkommande luften på den övre halvan av propellerdisken!

Vår propeller, som skall finnas med både två och tre blad, har köpta kolfiberblad men även navet är av kolfiber. Syftet var kanske inte huvudsakligen att spara vikt men ursprungligen fanns en ide om att kolfibernavet kunde göras i autoklav med förinpregnerad kolfiber-väv och färdiga innerytor. Metoden visade sig fungera utmärkt och de driftserfarenheter vi hittills har är också mycket lovande.

Bladomställningen är elektrisk och det hela styrs av en elektronikutrustning samt har ensaksmanövrering eller en så kallad Power Lever. Tanken är att

Efter att ha provat tre olika motortyper på Seagullprototypen, vet vi att intrimningen för varje motorinstallation är mer krävande än vad som först kan anas och att den installerade vikten av en vanlig Rotax 912 ULS är mycket nära den betydligt kraftigare 6-cylindriga D-Motorn LF-39!

Eftersom skrovet är tänkt att vara lika för Experimental, LSA och UL har den tidigare tanken varit att UL-versionen som standard skulle ha den 4-cylindriska LF-26 för att ge marginaler till att klara tomvikten 320 kg! Om denna begränsning är borta och viktskillnaden mellan den vanliga 912:an och LF-39:an är liten, har tanken dykt upp att kanske alla versioner skall ha samma typ av motor!

Den stelhet som ålder och erfarenhet möjligen tillför biter ändå inte för mig på förtjusningen i att ha motorstarka flygmaskiner! Tänk vilket racerpaket en UL med 125 hästar blir?

Farten?

Även om ekonomin är bra i Flygfabriken skulle produktionstempot bli mycket högre om vi hade mer pengar! Det borde finnas intresse för folk med resurser eftersom en satsning här med



ment som får propellern att snurra egentligen kommer från de "explosioner" som till exempel sker två gånger per varv i en fyrcylindrig fyrtaktsmotor! Vridmoment som multiplicerat med varvtalet ger alla hästkrafterna, är i själva verket svårt pulserande och till sin verkliga natur rätt så svåråtkomligt. Trösten att jämföra med alla bilmotorerna blir också tveksam därför att även om motorerna kan se lika ut, har de mindre flygmaskinerna nästan alltid propellar vilkas diametrar begränsar varvtalet och dessutom med en svängmassa som är jättemånga gånger större än det svänghjul som bilmotorerna har! Pulserna ger utmattning och tror vi oss veta att trä är bra, stål kan vara hyfsat



SmartProp, som den omedelbart döptes till av amerikanarna, skall passa alla motorer mellan 80 - 140 hk!

En annan tanke!

Max tillåten flygvikt på en UL amfibie är fortfarande 495 kg (utan BRS!) i Europa medan man släppt på att den maximala tomvikten ej får överskrida 320 kg. Dessutom påstås att en höjning av MTOW till kanske 600 kg på UL är på gång, men där som vanligt ingen riktigt vet när!

stor sannolikhet kan bli mycket lönsam!

Sundsvall 06-02-2018

Lage

Youngster V, ett träbygge från Ås till Sölvesborg

Anders Stenhammar om sitt projekt



Bygglokalen är det andra hemmet.

Balsa och gran - uppfinnare

På min 11 års dag hade jag lyckats sparat ihop 950kr för att kunna köpa min första modellflygbyggsats i balsa. En Presedent Electra Fly. Segelflygplan med stora vingar och mycket V-form skulle vara bäst för en nybörjare hade jag läst. Internet hade jag hört om att det fanns på bibliotekets dator, men jag läste hellre Bosse Gårdstads böcker och artiklar i Allt om Hobby. På detta sätt skulle jag lyckas med min dröm.

Efter ca ett år med astmatiska besvär och indikationer på epoxy-allergi så upplevde jag min första flygkrasch. Jag glömmer aldrig den tystnaden och tomma känslan när planets nos precis hade konverterats till en mullvad. Där och då valde jag hur jag skulle angripa mitt liv.

Ett år senare, efter många haverier och fällda tårar i ensamhet så kunde jag flyga modellflygplan. Jag var orädd och inget var omöjligt. ALLT kunde lagas och det är inte svårt! Jag hade valt hur mitt liv skulle angripas. Förutom några dimmiga år när moped, dricka och tjejer var mest intressant, så har jag därefter ägnat mitt liv åt flyg på olika sätt. Drömmen om att bygga ett riktigt

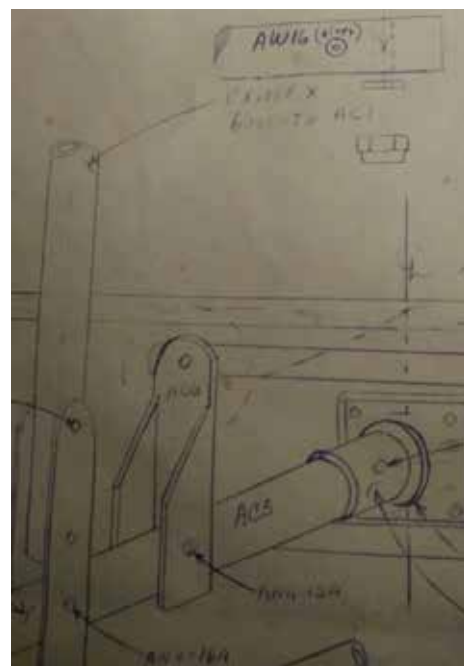
flygplan har alltid funnits där. Jag är uppväxt i en familj med mycket begränsande resurser och har fått lära mig att hushålla med det jag har. På något sätt så har detta delvis drivit min kreativitet och entusiasm till högre nivåer. Självklart blev det att utbilda sig och börja jobba som flygtekniker. Efter ett decennium så lockade mer av det kreativa livet, alltså automation och maskinteknik. Nyligen upptäckte jag Svenska Uppfinnarföreningen, vilket visade sig passa mig utmärkt. Produktionsteknik har även det visat sig vara ett mycket intressant ämne. Att bygga flygplan är ändå det jag älskar



mest, förutom min fru och mamma då så klart. Speciellt ultralätta träflygplan! Tjusningen med att lyckas skapa smarta, lätta, säkra och ekonomiska lösningar är underbart.

Spryglar I oändlighet

En dubbeldäckare har många spryglar. Mindre jobb blir det inte utav en "geodetic" konstruktion där det mesta består utav glasspinnar I gran. Mike Fisher ritade sina flygplan på samma sätt som han ritade



modellflygplan. Smarta, lätta, enkla och ekonomiska lösningar var hans motto. Man ska klara sig med enkla verktyg.



Flygsporten skapar vänner

Här träffas jag och Per Noren för första gången, när Per skulle ta den första flygturen med min nyrenoverade Akka. Det kändes lite konstigt att träffa någon som var så lik en själv på så många



sätt. Våra bakgrunder inom flyget är skrämmande likadana. Se bara hur närdigt lika stilar vi har första gången vi ses. Sedan dess har vi varit goda vänner på ett sätt som bara EAA aviatörer kan vara.

Köpet

Per och hans far Bengt påbörjade detta bygge för många år sedan i deras vardagsrum i Ås, utanför Östersund. Ungefär samtidigt som jag byggde på min ¼ skala Piper Cub i mitt sovrum. De hade tagit på sig ett rejält projekt när de valde att endast köpa ritningar och bygga allt från grunden. Ungefär efter 10 års byggande blev det stående och efter ytterligare 10 år bestämde de sig för att sälja projektet. Per annonserade på Facebook till ett relativt lågt pris (ett flygplansbygge är ju aldrig ekonomiskt försvarbart). Efter några veckors övertalande på hemmafronten så lyckades jag få till en affär. Kvällen den 26 December 2014 rullade Per och Lisette in på Blekinge Flygklubb



med en hög av flygplan i ett hyrsläp. De hade kört från Ås till Sölvesborg i tuff vinterföre. Tuffa norrlänningar som de

är så lastades allt av på klubben, sedan åkte vi hem till Sölvesborg och pratade entusiastiskt resten av natten. Livet kom i vägen och projektet fick vänta ett par år innan det blev dags att ansöka om bygglov.

Övertagande av bygge och ansökan om bygglov

Lars-Åke Henrysson, även kallad Lasse Looping i Blekinge flygklubb hade byggt storebrodern Jungster, han blev min flygplanskontrollant. Thomas Sjödalén på TS-Motor blev min motorkontrollant. Nu fanns alla förutsättningar klara för ett fortsatt lyckat projekt. Planet bedömdes till 75% färdigt. De resterande 25% låter lite i en ovetandes öron, men ack va det räcker till. Så tycker även min förstående fru. Av förklarliga skäl så var TC mycket angenäm om att övertagandet skulle gå rätt till och att inget skulle lämnas till slumpen. Allt var besiktningsbart och efter inte allt för mycket besvär så blev projektet mitt även rent bygglovsmässigt. Per gick självklart med på att vara medbyggare och testpilot. Det kändes mycket bra. Det har som tur är redan byggts en Youngster V (V = VW) i Sverige. Den byggdes i Knäred utanför Halmstad och har nu fått flygutprovningstillstånd. Jag har gjort ett motivationsbesök så klart och hoppas vi ska kunna flyga tillsammans någon gång.

Byggsupport

Tänk vilken tur vi har som har tillgång



till nästan alla världens byggare som är villiga att dela med sig sina erfarenheter. Allt går så mycket smidigare och fortare med hjälp från andra som har gjort samma sak. Bilder säger ofta mer än ord när det gäller flygplansbyggen, som mycket annat. Ritningarna från Fisher är ju inte de mest detaljerade, vilket i



och för sig är en trevlig utmaning. Men jag har haft mycket nytta av att kunna be om råd från olika byggare i USA

och på Facebooks EAA-grupp. Per har alltid funnits nära till hands med ett meddelande.

Dags att börja bygga!

Efter inventering så påbörjades byggnationen av skevroderna. Detta var som att bygga en modellflygvinge, inget speciellt med det. Skevroderna fick sig ett par kullager. Sedan skulle framkanten



stängas. Här var det dock viktigt att tänka till med ytbehandlingen på insidan. Noggrann maskering för limmet är framgångsfaktorn. Jag använder 2-komp National Perfect PU lack med färgpigment i. Två lager ska räcka enligt bygghandboken. Sen ska det även passa i vingen, handhyveln kom till nytta där.



EAA trä-kurs

Äntligen blev den efterlängtrade träkursen av som Per Widing, Paul Pinato och Dan Borgman höll i. Det var fyra mycket trevliga dagar då vi snickrade Pietenpol roder och ljög



historier i massor. Kul att lära sig mer om hantverket och att träffa likasinnade. Mycket bra arrangerat!

En sak som jag länge funderat på var det berömda limprovet.



Jag hade gjort några limprover och jag fick med en låda full av limprover från Per och Bengt. Per Widing som är konstruktör förklarade pedagogiskt varför han var skeptisk till limprovets "data". Det är ju ett högst grovt sätt att bedöma ett limförbands kvalite på. Jag har faktiskt varit med om att ett limprov har misslyckats och jag fick då göra om limningen. Efter en del klurande så tror jag att det berodde på lite för torr luft och för kort hårtid. Nu gör jag limprovet tidigast två dygn efter limning för att vara på den säkra sidan.



Limmet jag använder är det klassiska T88. Det fungerar fint att ha de stående upp och ner och sedan blanda på en burks bottenplatta. Jag gör ofta ett streck av varje part, från kant till kant på burkens botten, då blir det rätt så exakt 50% volymblandning.



Fruktansvärt tråkigt arbete, att lacka alla dessa glasspinnar två gånger. Men det måste ju göras. Det finns olika åsikter om vilken metod som är bäst. Antingen använder man tvåkomponentslack som försluter träet helt och tillåter duklim att fästa utan slipning. Eller så använder man en lack eller bets som andas och

låter träet hantera fuktvandringen på egen hand. Jag tror att det senaste är bäst, fast då måste man nog ha planet parkerat i en tråhanger. Själv kommer jag att placera ut fuktsensorer i flygplanet och logga detta i en databas. Kondens, röta och mögel är ju den största faran för ett träflygplan.

Grannpojken Elias

Elias kommer över lite då och då. Han hjälper gärna till med att meka och bygga. Han hjälper mig ofta med att klippa flygfältet vi har på åkern. En redig Möllebjörke- pojk som man kan lita på!



Här byter Elias slang på Youngsterns däck. Ingenting är svårt när man vågar och blir upplärd. Kanske en blivande byggare?

Rigging

Nu var det dags att rigga upp vingarna mot kroppen. Vingarna är små och lätta att arbeta med. Med några spännband i taket så gick det rätt bra att rigga upp vingarna i rätt vinkel. Byggbeskrivningen var tillräcklig, men absolut inte mer än så. Lite bilder och mer förklarande text hade ju inte skadat. När vingarna var upphängda i rätt vinkel så skulle N-stöttorna plats byggas. En enkel tillfällig bockningsstation snickrades ihop på byggbordet och sedan bockades rören godtyckligt. Därefter kapades rören lite i taget för att till slut hitta den perfekta längden och vinkeln. Ritningarna är sparsamma men det viktiga har angivits. Resten är sunt



flygteknisk förnuft. Plåtarna sågades till i bandsågen och sedan nitades de fast med vanliga alu pop nit från Ahlsell. Typiskt Fisher, enkelt, billigt och fullt fungerande. De galvaniserade vajrarnas hylsor klämdes sedan med en Nicopresstång av skruvtyp. Fungerar ypperligt.

Fortsättning följer...
Anders Stenhammar.

Vad är en Youngster V?

Engine	65HP VW/50 HP Rotax
Velocity-Never Exceed	110 mph/110 mph
Cruise Speed	80-90 mph/80 mph
Stall Speed	32-35 mph/32 mph
Climb Rate	700 fpm/800fpm
Take-off Run	200'/200'
Landing Roll	250'/250'
Wingspan	18'
Wing Area	126 sq. ft.
Cord	42"
Wing Loading	5 lbs.
Length	15'6"
Height	6'1"
Tail Span	84"
Fuselage Width	24"
Headroom	39"
Gross Weight	650 lbs.
Empty Weight	400 lbs.
Construction Time	500 hrs

Cassutt III M Racer SE-XCL



som lagt beslag på tiden. Cassuttan har fått vila men nu har det blivit lite mer byggnation på senare tid. Något färdigdatum har vi inte.

Notera att det att det gick bra att ligga i varvet på Arlanda och Bromma på den tiden och ingen landningsavgift tog ut eftersom flygplanet var under utprovning, s.k. tekniska flygningar.

Staffan Ekström

Till vänster: Cassutt III SE-XCL på Bromma i februari 1976. Från början byggdes SE-XCL av Olle Åhnstrand och Börje Strömberg. Flygplanet måste anses som en sann svensk EAA-klassiker.

Foto: Peter Liander

Första flygutprovning utfördes på Arlanda 1975-11-29 av Olle Åhnstrand 15 minuter och 4 landningar. Dagen därpå flög Cassuttan 1 tim och 11 landningar på Arlanda. Börje Strömberg flög också på Arlanda sen flyttade XCL över till Bromma som bas. Börje nödlandade på en åker nära Lelystad i Holland. Flygplanet slog runt vid utrullningen rakt fram, piloten erhöll lite mindre blesyrer. Orsaken till nödlandningen var att halva propellerspinnern försvann och orsakade kraftiga vibrationer. Börje valde att landa på en åker. Flygplanets gångtid 113 tim och 223 landningar. Istandsättningstillstånd erhöles 1994-03-29 med Staffan Ekström och Stefan Sandberg som byggare, båda byggarna har haft egna olika byggen



Över: Nuskall den blå dekoren lackas, en behändig jigg gör lackeringsjobbet lättare.

Foto: Peter Liander

Till vänster: Staffan Ekström begrundar resultatet efter lackering, nu är det bara ett antal procent kvar av jobbet...

Foto: Peter Liander



Landningshändelser - haverier kan de undvikas?

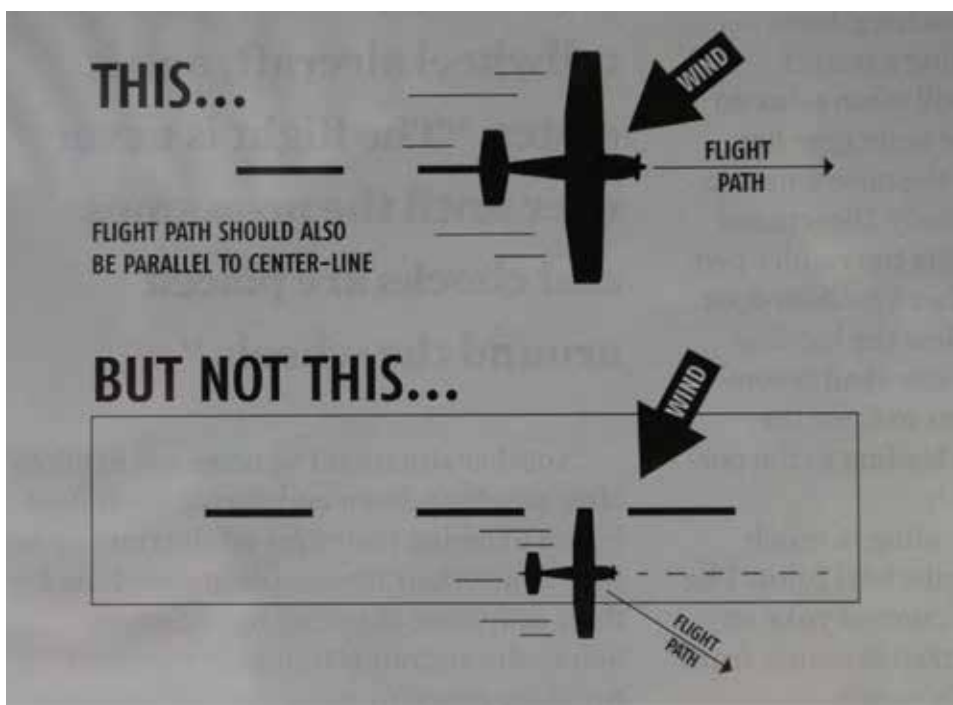
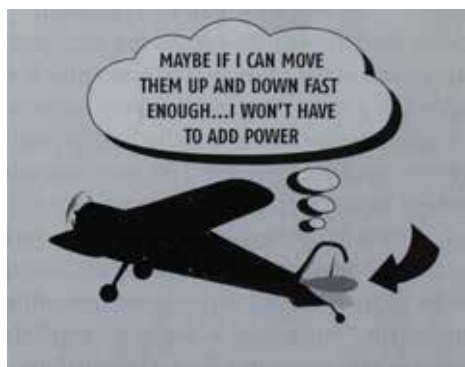
I december Nr 2017 av Sport Aviation på sid 18-19-20 behandlar en erfaren flyglärare Steve Krog vanliga fel som piloterna gör vid landning med sporrhjulsflygplan. Steve driver en flygskola som använder sig av Cub vid grundskolning av piloter. Under två veckor vidareutbildade Steve ett halvt dussin piloter som ville erhålla sporrhjulsbeförhöjning och då noterade han följande svagheter som piloterna behövde utbildning i.

Sidvinden som är en besvärlig faktor

Följande fel har Steve upplevt vid sidvind på 30 grader och 12 kt. Eleven lägger upp en medvind som ska vara parallell med banan, men märker inte att han driver in mot banan. Vid svängen till basen är det redan hög tid att svänga till finalen. Piloten märker att banan är långt till vänster, farten och höjden är för hög. Ingenting stämmer, banan är på vänster sida och att komma ned till banans centrumlinje är uteslutet, det är bara att dra på och gå om. Steve låter eleven förklara hur sidvinden påverkar flygplanet på medvinden, basen och



finalen. För att förtydliga viktigheten att landa på centrumlinje, får eleven flyga till en flygplats vars bana endast är 12 m bred. Efter några landningar och starter på den smala banan, så landar eleven på centrumlinjen även på den breda hemmabanen.



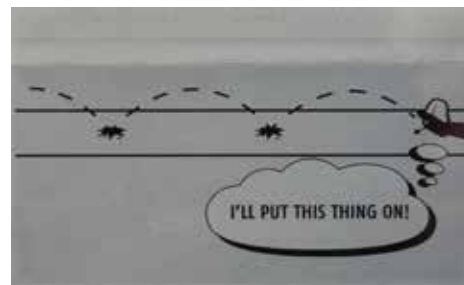
Hastighet och nosläge - upphållning som en faktor

Utan att upprepa mig för mycket, en stabil final leder till en bra landning. Steve skriver att jag pekar ut misstagen. Notera ditt nosläge och hastighet i förhållande till landningsbanan? Vid låg fart ger piloten ett kraftigt gaspådrag men genererar då ett nytt problem med för hög fart. Många piloter tänker att

"Om inte piloten uppfattar denna farliga situation och omedelbart utför omdrag, är det lätt att det bara blir värre och värre."

lite extra fart kan inte skada, men den har stor inverkan på landningsträcken och säkerheten. Om flygplanets rätta landningsfart är 50 kt och landning sker med 60 kt så ökar landning och utrullningsdistansen med minst 21%. På ett 1600 m fält är det inget problem, men försök med detta på 400 m fält då kommer slutet av banans stängsel att fylla hela din vindruta. Ökad hastighet på finalen och studs vid landning (touchdown) kan leda till ett problem beskrivet som "porpoising" (galopp).

Studsarna på banan äger rum när piloten kommer i otakt med höjdrodret, momentana gaspådrag och stall från 1-2 m höjd. Eleganta långa skutt som



är pilotsakade och förnöjer de som är åskådare. Om inte piloten uppfattar denna farliga situation och omedelbart utför omdrag, är det lätt att det bara blir värre och värre. Höga studsar kan bli hårda ankomster mot marken och att noshjulet separerar från flygplanet eller bara böjer sig under kroppen. Flygplanet





kan även sluta med att ligga på rygg. En annan landningsmetod är att med låg fart anlända över bantröskeln därefter drar piloten av gasen och gör en effektiv ankomst 3 till 5 m över banan. Landningsstället av fjäderstål fjädrar ut fullständigt. Steve har observerat hårda landningar som har resulterat i förlorad kurshållning.

Hela tiden under utbildningen frågar jag som lärare, speciellt på basen. Hur ser denna inflygning ut? Är vi inte lågt? Högt? Kommer vi rakt in mot banans centrumlinje? Eleven rättar snart in sig

till att utföra bra och stabila inflygningar.

"Omedelbart efter landning ska sporrén hållas kvar på marken så sporrhjulets styrning fungerar (spaken i magen)."

Förlorat kontrollen som en faktor

Att förlora kontrollen är mycket mera vanligt på sporrhjulsflygplanen än på noshjulsflygplan med styrbart noshjul. Landning ska ske samtidigt med alla tre hjulen. Omedelbart efter landning ska sporrén hållas kvar på marken så sporrhjulets styrning fungerar (spaken i magen). Styrningen med sidorodret är inte lika effektivt som med sporrhjulet. Flygplanet rullar ut med sin egen kurshållning om inte piloten är extremt snabb att bromsa med rätt pedal i rätt ögonblick, det är lätt att flygplanet utför ett antal S svängar, som lätt kan resultera i en snabb avåkning. Piloten får inte slappna av en enda sekund under landning och utrullning. En ny situation som händer numera är att piloten under utrullning och taxning börjar ta fram Ipad och mobiltelefon för att leta efter telefonnummer.

Inom flyget har vi ett talesätt

Flygningen är inte över före propellern står stilla och klossarna är placerade runt hjulen.

Översättning och förkortning utförd av Staffan Ekström



Ikarus Flying Center



Den bästa klubbkärren enligt expertis!



Ikarus C42. Europas ledande skol & klubbmaskin, tillverkad i Tyskland i över 1800 ex!

www.comco-ikarus.de

Breezer B400 UL



Sportigt touring-UL med stor tillförlitlighet.



Breezer B400 UL

Finns även som EASA godkänd LSA maskin för 600 MTOW

Easa nr.: EASA.A. 598 www.breezeraircraft.de

Nu även representant och agent för: **JUNKERS**

Räddningsfallskärmar för flygplan

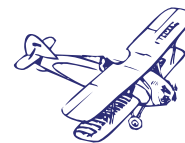


www.junkers-profly.de



Tel. + 46 (0)70 583 23 82

Svensk och Norsk agent www.elltech.o.se - finn@elltech.o.se



Information om radannonsering i EAA-nytt

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

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

Säljes

EDO-3500 Amfibie flottörer
Stabila amfibie flottörer för land och sjöbruk. Fungerar jättebra även på gräsfält tack vare de stora hjulen.
Säljes komplett med rigg för Cessna 206 inkluderande sjöfena, vattenroder, elektrisk hydraulpump, Selektor hjul upp/ner samt nödpump.
STC finns även för Cessna 185



VG kontakta mig för mer foto och info.
Kent Sylven
Tel +46 705 366905
Mail kent.sylven@gmail.com

Önskas att köpa

C-90/O 200 köpes.
Allt av intresse.

Vänligen ring Anders Trygg.
0708-996 337

Säljes

Garmin GPS-antenn GA56 passar
Garmin GNS430/530
ej WAAS. P/N 011-00134-00 S/N
59099384.
FCC ID IPH-PNV-GA56
Pris: 500:-- kronor.
Säljes pga uppgradering till Garmin
530WAAS.



Lars Hjelmberg
lars.hjelmberg@hjemco.com
+46-8-6269386

Säljes

Jeppesen nav.datakort GNS 430/530 ej
WAAS
inkl. Jeppesen databas tom 7 dec 2017.
Pris: 200:-- kronor.
Säljes pga passar ej till GNS530W.

Lars Hjelmberg
lars.hjelmberg@hjemco.com
+46-8-6269386

Säljes

Dynon:
EFIS D100
EMS D10
4-cyl Lycoming sensor pack
Samt lite andra extra delar
Heated Pitot with AoA
Allt nytt i förpackning.
Helst kontakt via mail.
Christer Stenman
christer.stenman@gmail.com
0705-141242

Säljes

Mode-S Transponder Garmin GTX330
P/N 011-00455-00 TSO C172 2A 121 010
JT50 2C112a LEVEL 2S 160
DO178B LEVEL D, 11-33V S/N 41112116

komplett med kassett, bakstycke
kontakter, stift mm.
Kan uppgraderas till AD-7B ut.
Gröntaggad av Scanavionics (as
removed)

PRIS: 6.500:-- kronor

Säljes pga byte till Garmin GTX345.



Lars Hjelmberg
lars.hjelmberg@hjemco.com
+46-8-6269386

Säljes

Jeppesen Skybound 3 in 1 USB-enhet
för programmering av Jeppesen nav.
datakort ej WAAS ex.vis GNS 430/530.
Säljes pga ej kompatibel med WAAS.
Pris: 200:-- kronor.



Lars Hjelmberg
lars.hjelmberg@hjemco.com
+46-8-6269386

Säljes

Monnet Monerai SE-XSC segelplan med
transportvagn. Pris 50 tkr
kalle.engstrand@telia.com
0709826848



Säljes

Gardan GY80 experiment flygplan



Mycket fin och snabb
fyrseatsig experiment
flygplan till salu.

Kroppen helt genom-
gången.

Tillsattsvikt hela 509
kg!

Motorn helrenoverad
Lycoming O-360 A3A
180hp med ungefär 50
flygtimmar. Kan köras
med mogas eller avgas.

Mycket lätt och bra att flyga. 120kts/65%, max. 136kts.

Dynon D180 EFIS/EMS med beredskap för autopilot.

Ny Funke radio 8,33kHz, ny Funke S-transponder, ny Garmin
AERA 660 GPS.

Flygtillstånd till 18-08-16.



Säljare: Timo Flink

Tel: +358451266630

E-mail: t.flink@hotmail.com

Pris: 395000 SEK



AUTHORISED DISTRIBUTOR
ROTAX
AIRCRAFT ENGINES



LYCON

ENGINEERING AB

Motorer-Reservdelar-Tillbehör

Tel +46-(0)171-414039

E-mail info@lycon.se · www.lycon.se

Härkebergas 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

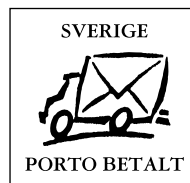
www.skruvskemiteknik.se

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
ORDELTELEFON 021-12 31 76