



EAA

 nytt

#1/2019

MEDLEMSTIDNING FÖR EAA SVERIGE • ÅRGÅNG 52



- TC'S PAPPERSSKOLA
- INFÖR ÅRSMÖTET, VERKSAMHETSBERÄTTELSE
- RV-14, BYGGER GÅR FRAMÅT
- EAA-FÖRSÄKRINGEN
- OCH LITE TILL





Flygkalendern

- 2019-03-02
Årsmöte EAA Sverige
Kansliet, Barkarby
- 2019-04-10-13
Aero Friedrichshafen, Tyskland
- 2019-05-04 (Reservdag 05-05)
Köpings Flygklubb arrangerar Fly-in
på ESVQ Köping. Anropa oss på
123,15 så får du landnings och
parkeringsinformation.
- 2019-06-01-02
EAA Flyin, Falköpings flygplats
- 2019-06-16
Kjeller Flygdag, Kjeller flyplass,
Skedsmo, Norge
- 2019-07-13
Föreningen Rv62 bjuder in till Flyg
och Hobbyfordonsträff, Finnskoga/
Backa flygfält, Värmland. Hangar-
fest på kvällen. Kontakt: Dan
Persson tel. 070-5335148
- 2019-07-22-28
EAA Air Venture, Oshkosh, USA
- 2019-08-09-10
Kräftstjärtsvängen, Siljansnäs
- 2019-08-16-18
Roskilde Airshow, Roskilde Luft-
havn, Danmark
- 2019-08-25
Flygvapnets Huvudflygdag, F 17,
Ronneby
- 2019-09-14
Flyin Ride, Ljungbyheds flygplats



Omslaget

Dmitrij Kaprenko har tagit den här fina bilden på en RV-7A

I DETTA NUMMER
BLAND ANNAT:

- 4-5** Från kansliet TC och flygsäkerhet
m.m. Årsmöteskallelse
- 6-8** Verksamhetsberättelser
- 9** Rapporter från Luciafirandet
- 10** Bygget va RV-14 går framåt
- 11** Roligt på underhållskurs
- 12** EAA-försäkringen 25 år!
- 14** **HANGAREN**
Köp och sälj

EAA Sweden and Falbygden's Aeroclub invites you to our annual Fly In, 31 May - 2 June 2019.

Mainday is June 1st. This year we celebrate 5 years anniversary at Falköpings airport!
Location: Falköping Airport ESGin southern part of Sweden
Runway: Asphalt 1300 m or 1000 m grass, no landing fees
Fuel: 100 LL or 91 UL BP, credit card accepted
Breakfast available Saturday and Sunday morning, foodtent during Saturday and hangarparty at Saturday evening
Meet pilots and builders of homebuilt, vintage and normal category airplanes

Information: Peter Karlsson, +46 704 44 64 72 or pushbumper@hotmail.com

WELCOME!



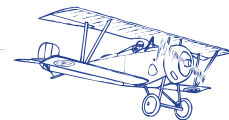
Senaste datum för material för kommande nummer under 2019.

Nummer 2, 2019-04-29

Nummer 3, 2019-09-09

Nummer 4, 2019-11-11

email: aaa-nytt@aaa.se



EAA-NYTT

Medlemsorgan för EAA Sverige och EAA Chapter 222 Sverige

Redaktör: Lennart Öborn.

Grafisk form: Lennart Öborn.

Ansvarig utgivare: Magnus Sandqvist.

Manus och bilder sänds enklast till eaanytt@eaa.se eller per post till EAA:s kansli. För åsikter framförda i artiklar svarar respektive författare där ej annat anges.

EAA Sverige och EAA Chapter 222

POSTADRESS:

Hägerstalund, 164 74 Kista

TELEFON: 08-752 75 85

TELEFAX: 08-751 98 16

E-POST: eaakansli@eaa.se

HEMSIDA: www.eaa.se

PLUSGIRO: 66 45 96-4

KANSLIET HAR ÖPPET:

vardagar 08.00–16.00.

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

Årsavgift: 500 kronor.

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

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.

ORDFÖRANDENS KRÖNIKA

Några ord från ordföranden

Vintern är här, när jag skriver detta så har det snöat i mälardalen under flera dagar i rad. För mig har det varit en dåligt vinter ur flygsynpunkt. Två gånger har jag tvingats åka hem från flygplatsen då det antingen inte varit snöröjt alls eller då det varit en hård isvall framför hangarerna vilket gjort det omöjligt att komma ut på banan. (Med medföljande barn är det inte läge att ta fram spett och spade för att röja väg)

I min bygglokal har det gått bättre, det är plånboken snarare än tid som hindrat mig från att bli redo för besiktning. Till våren är jag i luften!

Om planerna håller i sig får vi välbehövlig information om pappersarbetet inför flygutprovning på annan plats i detta nummer. Jag kan dock av egen erfarenhet se att det finns ett behov av att uppdatera vår dokumentation och våra blanketter på detta område. Dels har regelverket och Transportstyrelsens rutiner ändrats vilket leder till att våra blanketter skapar moment 22 situationer.

Lyckligtvis löses detta genom att TS är smidiga och låter bli att stoppa ofullständiga ansökningar. Jag tycker också att det finns behov av justeringar pga. våra egna regler. Jag kan exempelvis inte ansöka om besiktning av flygplanet innan nödträningsprogrammet är utfört, varför?

Vi behöver få fram ett program inför årets fly-in, förslag eller erbjudanden om att hålla någon form av presentation tas tacksamt emot till styrelsen@eaa.se

Snart är det årsmöte, jag har meddelat valberedningen att jag ställer upp för omval. Jag uppmanar fler att anmäla intresse till arbete i styrelsen. Även om jag gärna fortsätter som ordförande under kommande period så vill jag redan nu lova/förvarna om att jag inte avser växa fast på denna post ;)

Magnus Sandqvist



Kallelse till årsmöte 2019 i EAA Sverige

Tid: **2019-03-02 klockan 13.00**

Plats: EAA kanslibyggnad, f d Barkarby flygfält

Förslag till dagordning:

1. Mötet öppnas
2. Val av ordförande och sekreterarför 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 2019 och fastställande av årsavgift för 2020
16. Föredragning av inkomna motioner och styrelsens propositioner
17. Eventuella 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.

Välkommen!



En lägesrapport för 2019

När detta skrivs är det den 1 februari och ingenting har hänt på det nya året. Facit för 2018 är beskrivet i EAA:s tekniska verksamhets årsrapport i denna tidning, där även riskvärdet för personskador presenteras.

En dödsolycka med ett ensitsigt utlandsregistrerat flygplan G-CEPZ av typ Rihn DR-107 inträffade 2018-06-01 nära Östersund-Optands flygplats. Piloten övade avancerad flygning. Haveriet orsakades av att kabinhuvs konstruktionen var undermålig och att huven träffade piloten i huvudet när den lämnade flygplanet, när flygplanet lades i en dykning. En utförlig och bra haverirapport har utförts av KSAK och i den står följande: Det mest sannolika är att det är popnitarna till gångjärnet som släppt först. Dessa satt glest och var inte särskilt kraftiga och ej av flygkvalité. Även gångjärnet var undermåligt. Detta har inte kunnat hålla ihop, utan flikarna runt pianotråden har rätats ut. Huvens form (bubbelformad) genererar stark lyftkraft vilket i sin tur genererar stora krafter på infästningarna. Haverirapporten kan laddas ned från

KSAK:s hemsida. EAA har sedan lång tid tillbaka på sin checklista för fysisk inspektion av luftfartyg under punkt 29 följande text: Kontrollera dörrar och huvlåsning så att låsningen fungerar och kontrollera även eventuell nödfällning. EAA hade problem redan för 15 till 20 år sedan med huvar/dörrar som öppnat sig och separerat helt från flygplanet. Någon personskada inträffade inte då.

Under 2018 hade vi ett haveri där bränslekranen visade sig inte vara i rätt läge och därmed ströp bränsle tillförseln. Detta har resulterat i att EAA lagt till följande text i checklistan: Kontrollera rörelse-tröghet i bensinkranar + alla reglage. EAA:s checklista är ett viktigt och levande dokument som ingår i vårt viktiga flygsäkerhetsarbete.

Lägesrapport från

Staffan Ekström

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 för varje år.

Nr 1. Vi måste hela tiden vara beredda att vända, alternativt gå till en närlägen 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 på finalen utföra pådrag och gå om på 300 fots höjd, om inte allt stämmer. Flygplan med fast ställ, fast propeller och utan klaffar att manövrera kan utföra pådraget säkert även på lägre höjd.

För att allt ska stämma betyder det att Du på finalen håller banans centrumlinje exakt i linje d.v.s. upphållningen ska fungera perfekt. Farten skall vara enligt flyghandboken, ingen överfart på 3 till 5kt duger. Sjunkhastigheten ska vara jämn och stadig. Eventuella termikblåsor som släpper betyder att Du får räkna med att utföra pådrag och utföra ett nytt landningsvarv.

Med en fint utförd plané med perfekt centerline, perfekt farthållning, perfekt jämn sjunkhastighet är halva landningen utförd innan Du planar ut och sätter ned flygplanet på banans centrumlinje.

Om vi hade tillämpat Nr 3 ovan under 2018 så hade vi haft två haverier mindre, av totalt fyra under året.

Exempel.

Blekelandning vid sjöflygning är svårt att utföra och kräver att sjunkhastigheten endast är ca 150 fot/min om rätt fart och rak final hållits under hela planén, då hade inget haveri hänt.

Hade piloten vid Varberg utfört pådrag och gått om så hade det inte hänt något

haveri där.

Det är Nr 3 vi frekvent bryter emot. Under 2018 bröt vi inte emot Nr 1 och Nr 2 vilket är utmärkt.

Vårt stora problem är de många haverierna på de små korta gräsfälten, det är något vi måste arbeta vidare med under kommande år. Många flygplan opererar på alltför korta gräsfält, marginalen för säker flygning saknas. När den här tidningen kommer ut är det vinter i hela Sverige med risk för hårda plogvallar och hala isiga banor. Var försiktig!

Fortsatt gott nytt år och säkert flygår 2019 önskar

Staffan Ekström

Nya medlemmar

5422	Berndt Falkenberger, Malmö
5423	Per-Anders Olsen, Lindome
5424	Johan Ekroth, Enköping
5425	Meysam Ghamari, Hägersten
5426	Ulf Heidfors, Ljungbyhed
5427	Göran Elwinger, Uppsala
5428	Jacob Romare, Vallentuna
5429	Johan Wilander, Uppsala

1:a flygtillstånd

SE-XVF SH-1 Glastar
Hans Björkman, Piteå

1:a flygutprovningstillstånd

SE-KYD SAAB 91B
Thomas Nilsson, Säter

Nya byggtillstånd

1585	Pietenpol Aircamper Ola Nygårds, Rättvik
1586	Cessna 140, (istandsättning) Lennart Eriksson, Mora



TC informerar

Pappersskolan del 7

Varför behövs så många papper innan man får börja sin flygutprovning? Här nedan skall jag försöka förklara vad respektive blankett spelar för roll i hela flygutprovningssammanhanget.

För att underlätta sammanställningen av alla papper som behövs inför första flygutprovningen så har vi tagit fram en »checklista« som heter:

Aktdokumentation vid 1:a flygutprovningstillståndet

Ni hittar den på EAA's hemsida (ni behöver ett log-in). Sedan ni loggat in på www.EAA.se klickar ni i vänsterkanten på: *Meny/Biblioteket/Blanketter*.

Förutom alla papper för själva flygplanet (Nat- och Reg, Vägning, Lastningsinstruktion etc.) så behöver ni följande:

Byggarens och kontrollantens slutrapport samt redovisning av lågfartsprovet (blankett 19.7)

Denna redovisar att flygplanet är färdigbyggt och redo för sin första flygning.

Ansökan om 1:a flygutprovningstillståndet (blankett 19.8)

Här anges bland annat vilka personer som kommer vara inblandade i flygutprovningen:

Provledare.

Pilot(-er).

Observatör (behöver ej ha flyg-cert).

Pilot behöver inte vara byggare eller medbyggare. Ansök gärna för en pilot som har erfarenhet av flygplanstypen. Han kommer då att upptäcka konstigheter fortare än en som inte har erfarenhet av flygplanstypen.

Ansökan om flygtjänst (och flygerfarenhetsredovisning) (blankett 19.6)

Denna behövs för alla som skall vara inblandade i flygutprovningen av flygplanet. Man kan säga att denna blankett »knyter personer till flygplanet«.

På denna blankett anges även en »Flygerfarenhetsredovisning« samt om man har genomgått »Nödträningsprogrammet« eller hur man planerar att göra det. Detta behövs så att vi lättare kan bedöma personens lämplighet för uppgiften.

Nödträningsredovisning (kapitel 14 i Bygghandboken)

Nödtränningen behövs för att vara beredd på underliga/udda situationer som kan uppkomma under flygutprovningen samt erfarenhet att flyga i ytterkanterna av flygenvelopen för att samla in värden till flygghandboken.

Provisorisk flygghandbok (FHB)

Vissa värden måste man veta innan man flyger!

Max Take-Off Weight (MTOW), förvän-

tad stallfart, lättningsfart, farter i landningsvarvet, TP-läge, G-belastning, motorvärden...

Detta vill vi se att man har koll på innan vi ger ett tillstånd för första flygutprovningen.

Flygutprovningen leder då till ett:

Flygutprovningsprotokoll inkl. redovisning av genomfört högfartsprov (blankett 19.9)

Här redovisas alla resultat från den genomförda flygutprovningen.

Denna sammanställning ligger till grund för den flygghandbok du skall skriva för den flygplansindivid du har byggt.

Inför flygutprovnings-säsongen

Ligg gärna i framkant med pappersarbetet nu under vår-vintern så har du större chans att ha allt klart för att få ägna våren och sommaren åt en givande flygutprovning av din ögonsten.

Många flygönskningar,
Håkan Karlsson
Teknisk chef EAA Sverige

Fly-in - Belgien 2018.



Årsrapport EAA:s tekniska verksamhet för 2018

Vi har under 2018 arbetat gemensamt med Transportstyrelsen för att få till flexibla och tydliga regler för vårt ansvarsområde, ett arbete som fortsätter med oförminskad styrka under 2019.

Under året har en hel del fokus legat på uppdateringar av våra handböcker samt kursverksamheten. Kvalitetshandboken är uppdaterad och godkänd av Transportstyrelsen. Henrik Idensjö har uppdaterat Bygghandboken till ett enhetligt format. Magnus Lundström har agerat "spindel-i-nätet" för kursverksamheten för att på så sätt sammankoppla kurshållare, kursdeltagare och kurslokaler i ett försök att få till fler kurser vid tider som passar alla inblandade.

Vi ser en viktad trend för gällande byggtillstånd, förhoppningen är att det ökar igen om vi kan inspirera pågående byggare att återuppta sitt bygge.

Sammanfattning

Under 2018 har antalet gällande byggtillstånd minskat kraftigt. Glädjande nog har dock antalet nya byggtillstånd ökat, 10 st. gentemot 6 st. 2017.

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

Antalet gällande flygtillstånd har dock minskat under året.

ÅRTAL	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Gällande byggtillstånd	191	393	390	148	232	157	164	113
Gällande flygutprovningstillstånd	65	45	52	47	38	36	32	27
Gällande flygtillstånd	305	305	304	262	265	294	287	241

Tillstånd för 35 st. modifieringar och reparationer, motor- och propellerarbeten har också givits ut under 2018.

Följande personer har under 2018 varit engagerade i EAA Sveriges tekniska verksamhet:

Verksamhetsledare: Sven Kindblom

Teknisk Chef: Håkan Karlsson

Flygchef: Karl-Erik Engstrand

Biträdande flygchef: Henrik Idensjö

Teknisk Sekreterare: Ann-Lis Olsson

Chef haveriutredningar: Håkan Karlsson

Kvalitetschef: Sven Kindblom

Chef bullermätning: Greger Ahlbeck

Kvalitetsrådet har under året bestått av: Sven Kindblom (ordförande), Greger Ahlbeck, Håkan Karlsson, Staffan Ekström, Karl-Erik Engstrand, 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 och Lars Thorsén.

Under 2018 har 75 st. (förra året 74 st.) besiktningar genomförts.

Haverier, skador och incidenter

Personskador

Ingen person har omkommit under 2018. Två allvarliga skador inträffade under året. En inträffade vid ett av haverierna, den andra personskadan inträffade efter att piloten klivit ur flygplanet och skulle kliva över en stängseltråd. En av händelserna var under flygutprovning. Alla händelserna har skett inom Sverige. Alla 6 stycken händelser har bearbetats och redovisats i EAA-Nytt löpande under året.

Fördelningen är: Ett bränslerelaterat, det var en strypning i bränsletillförseln. Ett är tekniskt fel med kollapsat landställ av Cub-typ (brusten amortisör). Två haverier orsakades av operativa orsaker. Piloterna utförde ej pådrag på finalen när inte allt stämde utan fortsatte tyvärr landningen, med haveri som följd.

Facit för året blev: Två stycken flygplan erhöll nya propellrar, Tre flygplan som har eller ska söka reparationstillstånd. Ett flygplan är skrotat och avregistrerat.

ÅRTAL	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
ANTAL bearbetade händelser	8	14	17	11	12	5	10	7	9	8	7	6
RISK-VÄRDE	13,63	16,83	6,3	15,12	11,84	9,2	2,6	5,6	11,3	8,01	4,92	8,43



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 för personskador.

Kvalitetsrevisioner

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

Sven Kindblom

Verksamhetsledare

Verksamhetsberättelse för EAA Sverige för år 2018

EAA Sverige har under 2018 haft följande styrelse:

Ordförande: Magnus Sandqvist
V. ordförande: Sven Kindblom

Sekreterare: Lars Dolk

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: Harald Kalling

Suppleant: Magnus Lundström

Suppleant: Karl-Erik Engstrand

Styrelsen har under året haft sju protokollförda möten.

Revisor under verksamhetsåret har varit Susanna Bergman med revisors-suppleant Bruno Bergström.

Valberedning inför årsmötet 2019 består av Curt Sandberg – sammankallande samt Hans Collste och Staffan Ekström.

Föreningens rörelseresultat för 2018 visar även i år på ett överskott. Brist på personella resurser (frivilliga medlemmar) har gjort att vi även detta år inte lyckats utföra flera planerade och budgeterade aktiviteter. Avsättning har gjorts för bl. a. omarbetning av hemsidan. Efter utredning konstaterar vi att det snarare är behov av fler som kan uppdatera hemsidan än en teknisk förändring. Stora delar av Bygghandboken är uppdaterad.

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). Flygchef har varit Karl-Erik Engstrand med Henrik Idensjö som biträdande flygchef.

Vid 2018 års utgång var medlemsantalet i stort sett samma som förra året, 1167 mot 1145.

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

Årets huvud-Fly-in arrangerades även i år i samarbete med Falbygds Flygklubb på Falköpings flygplats den 1 – 3 juni. 132 besökande flygplan kom under helgen, vilket var ett nytt rekord för

Falköping. Även flera utländska besökare anlände under helgen. Vädret var mycket bra dock med förebådande kraftig vind över delar av Sverige vilket medförde att några plan lämnade tidigt.

Den nya ordföranden (Magnus Sandqvist) presenterade sig, därefter fick vi höra flera intressanta föredrag från bland annat Transportstyrelsen via Magnus Axelsson, Hjelmcö och från Pipistrel som också demonstrerade sitt nya elektriskt drivna flygplan.

Årets Kräftstjartsväng arrangerades för 29:e gången den 10 – 11 augusti med 9 deltagande nationer och 87 flygplan. I år sammanföll arrangemanget med flygfesten i Dala-Järna.

Under året har följande kurser anordnats i EAA:s regi:
Flygutprovningkurs hölls av Kalle Engstrand och Henrik Idensjö. Dukkurs på Barkarby med Henrik Idensjö och Lars Andersson som kursledare, elkurs på Barkarby med Harald Kalling och Maths Johansson som kursledare samt en underhållskurs på Håtuna med Stefan Sandberg som kursledare. Nytt för året är att denna kurs är uppdelad i två etapper och det var etapp 1 som hölls. För att få full behörighet krävs både etapp 1 och 2.

EAA Sverige är medlem i EFLEVA (European Federation of Light, Experimental and Vintage Aircraft) som organiserar huvuddelen av amatörbyggare- och veteranflygorganisationer i Europa.

Sverige var värd under generalkonferensen 2018 som hölls i Linköping. Svenska representanter har varit Sven Kindblom och Håkan Karlsson. Kjell Franzén är medlem i den verkställande styrelsen (Executive Board) och ansvarig för Experimental Commission samt ansvarar för det nya området "Knowledge Data Bank". Ingmar Hedblom är knuten till Executive Board som tekniskt sakkunnig.

Håkan Karlsson är numera medlem i EFLEVAs styrelse (Board) och Kjell Franzén lämnade sin styrelsepost i EFLEVA (Board).

EAA Sverige är medlem i Transporthistoriskt Nätverk (ThN), en sammanslutning av 10 riksorganisationer som verkar inom det rörliga kulturarvsområdet. Arbetet har resulterat i en rapport

från Riksantikvarieämbetet om stärkt lagskydd för det rörliga kulturarvet.

Under året har EAA Sverige även blivit medlemmar i föreningen ECOFLIGHT som är en organisation som främjar utveckling av elflyg. Medlemskapet innebär inga kostnader eller andra förpliktelser för EAA. Styrelsen ser det som en intressant kanal för att få information om elmotorer, batterier mm. lämpliga för flyg.

EAA Sverige har genom Håkan Karlsson och Staffan Ekström 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 i år haft förmånliga premier. Årets bonus blir ett nytt rekord tack vare få skador. Under året bytte Inter-Hannover namn till HDI Global Specialty SE.

Barkarby 2018-12-31

Magnus Sandqvist Lars Dolk
Ordförande Sekreterare



Luciafiranden

Göteborgsfronten samlades i Kattleberg, Marina Berggren rapportera.

Vi blev ett härligt gäng på ett 30-tal personer som samlades i örnnästet hos Kjell Brattfors på Kattleberg Airport utanför Göteborg. Vi hade jätte trevligt och vi

hoppas kunna fortsätta med träffar för flygintresserade i Göteborgstrakten. Då vi inte hittade någon Lucia som kunde ställa upp i år med så kort varsel, drog Kjell ut sin nya ögonsten som han är delägare i och startade upp! Det var mycket uppskattat!

Mvh Marina



En AN-2 fick vara i fokus i Kattleberg i brist på Lucia. De yngre deltagarna trivdes i dess cockpit.

Från Visby rapportera Calle Bjurström

En liten skara samlades för glögg och pepparkakor mm idag i GFK:s klubbstuga, mycket trevligt!
Information om EAA i allmänhet och hur det är att flyga RV4 samt bygga en Vans RV6 föredrogs.
Därefter förevisning av en färdigställd RV-4, SE-XZT, samt en RV-6 under byggnation.
Har endast en bild från "torrflygning" av RV-6:an från idag. Pilot är byggare Johan Löfström, passagerare undertecknad samt vid FW Jan Åhlberg.
RV-6:an byggs i Gotlands Flygklubbs regi under ledning av Johan som ett projekt för att skapa trivsel och sammanhållning för klubbens motorsektion främst vintertid då vädret begränsar flygning. Målet denna vintersäsong är att bygga klart flygkroppen inklusive canopy.

MVH Calle

I Eslöv, och Stockholm bjöds också på Lucia-kaffe.

ÖSTGÖTA-REGIONEN

Ett 15-tal östgötar träffades för sitt lucia-kaffe i **Norrköping**. Som värd stod föreningen Veteranflyg och för underhållningen stod Kjell Nordström som höll ett uppskattat kåseri om flygets historia. Kjell har varit med länge men inte från flygets allra första början och han har inga planer på att sluta flyga. Så det var inte sitt skolflygplan (Blériot) han visade i början, fast Affe påstod så på FB. Kjell är också medlem i "The Carterpillar Club" som, enligt en

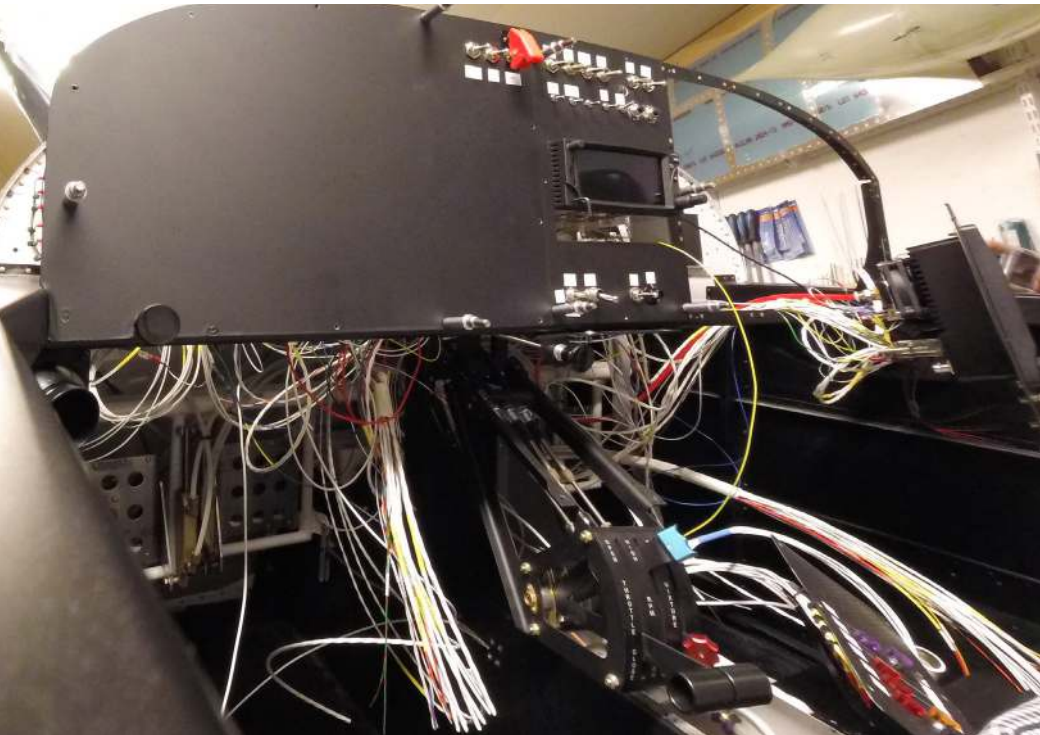
information från the Irvin Air Chute Ltd i 1943 års Jane's All the Words Aircraft, kraftigt expanderade vecka för vecka. Nu för tiden är det som tur är mera sällan någon räddar livet med fallskärmens hjälp.

Det sociala livet i EAA kretsen i Östergötland är tyvärr inte länge vad det har varit. På 80-talet kunde det vara 40-60 pers på mötena men då hade vi också Andy Ljungberg som motor och ofta mästberättaren Olle Ek som gäst!

Kjell Franzén



RV14 På finalen

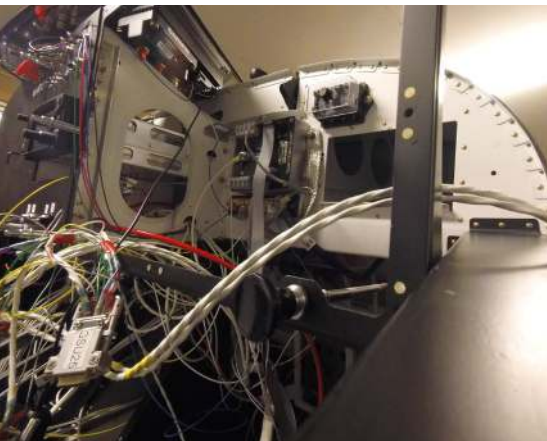


Annat

Det finns fortfarande gott om andra mindre delprojekt som måste färdigställas. Att få friskluftsventilationen på plats var nyligen ett välkommet avbrott i det ibland monotoma jobbet med kablar och kontakter.

Inredning

Jag har upptäckt att spakarna blir för långa med de Tosten grepp som jag kommer att ha, jag ska försöka mig på att korta ner de befintliga innan jag i annat fall köper två nya för 100\$.



Status panel

EFIS (Garmin GDU 470) är på plats. IFR navigatör (Garmin GTN 625) likaså. Motorinstrumenteringen mm. inkluderande CHT/EGT-mätare på alla cylindrar, ingastryck, bränsle och oljetryck samt oljetemp är inkopplat och verkar fungera. Själva gyrot (ADAHRS) är inkopplat, magnetometer har varit inkopplad för test men jag är inte säker på vart jag ska sätta den ännu. Jag har även kopplat in ett gång brytare i panelen, det var löjligt roligt att kunna manövrera motorns styr klaffreglaget med spaken på panelen.



Kablar, kablar, kablar

Det är otroligt vad mycket kablar som ska in i ett litet två-sitsigt flygplan bara för strömförsörjningen! Jag har över 20 kopplingar till mina två jordplintar och fler kommer det bli. I dagsläget har jag en stor säkring för alternatormatningen, 12+6+4 säkringsplatser för vanliga bladsäkringar, två återställningsbara i panelen samt de åtta i MGL ECB och jag är ändå inte säker på att detta kommer att räcka! Till detta kommer alla kablar för att apparaterna skall prata med varandra och sedan för att styra utrustning bortom panelen.

Antenn för GPSx2 samt antenner för radio och transponder är inköpta och deras kablar är gjorda och helt eller delvis dragna till sina ändpunkter. Regelfrågan är utredd, jag kan inte längre hitta någon öppning med dagens skrivningar i lagtexten, för annat är att det är TSO/ETSO godkännande som gäller för com-radio i svenskregistrerade amatörbyggda flygplan. En certifierad ICOM är nu huvudkandidaten.

“Total performance”, är den framgångsrikaste kitplane tillverkarens devis. Del 9 i en serie kortare artiklar där ni får följa mitt bygge av en Vans RV14.

Magnus Sandqvist

Underhållskurs EAA helgen 19-21 oktober 2018

Av Tony Huhtala

Det var en lite gråmulen och kylig fredagseftermiddag den 19 oktober då 13 flygplanägare i lite spridda skurar anlände Sigtuna ridskola med dess fantastiska omgivningar, för att erhålla kunskap och ta del av instruktörernas erfarenheter och kompetens under tre intensiva dagar och kvällar. Efter en kortare introduktion och presentation av deltagare och handledare, gick vi raskt in på dokumentation. Det är en djungel och det behövs nog lite hands on training för att bli vän med hela dokumentationshanteringen. Det var nyttigt att få tips om de vanligaste felen som görs och att samtidigt ha sitt eget flygplans dokumentation att titta i, gav nog någon en aha-upplevelse eller två.

Fredagkvällen avslutades med en gemensam middag på restaurang i anslutning till Wenngarns slott.

Trötta men nöjda, kraschade vi i säng i Sigtuna ridskolas logement och åtminstone jag sov som en stock hela natten.

Lördagen påbörjades med genomgång av bestämmelser på olika områden som radio, el m.m. och efter kaffet blev det en kortare bilresa till Håtuna och en dag med praktisk tillämpning och eleverna fick bl.a. prova på att ställa in tändningen, demontera och montera magnet, blåstra tändstift, dränera förgasare, smörja hjullager, nita bromsbelägg och momentdra träpropeller samt kontrollera sprickbildning i metallpropeller.

Lunch serverades både lördag och söndag i ridskolans restaurang och smakade fantastiskt! Eftermiddagen tillbringades på domarlåktaren till ridhuset och vi talade om provflygning, shockload- och korrosionsinspektion. Bl.a. nämndes förslaget till alternativ metod för uppföljning och kontroll av förekomst av korrosion i flygmotorer. Även lördagskvällen avslutades på Wenngarns slott med god mat och nyttigt erfarenhetsutbyte lika mycket mellan handledare och elever som mellan oss kursdeltagare emellan.

Söndagen ägnades åt mer praktik. Duksömnad, klämma kabelskor (inte alltid så enkelt som man skulle kunna tro) samt duk och dope. Även genomgången av på marknaden förekommande maskinelement, komponenter var nyttig lärdom. Köp inte flygplankomponenter på Biltema! Vidare fick vi en god genomgång av massa och balans, grundspecifikation

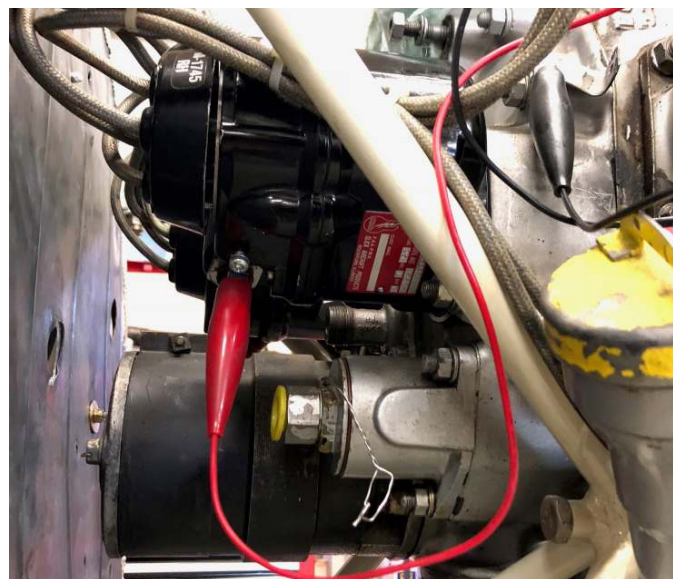


Anders Kjellberg momentdrar propeller

och vägning av flygplan. Det sista vi gjorde var att fylla i en luftvärdighetsdeklaration enligt de nya reglerna.

Jag, och jag är övertygad om att mina kurskamrater instämmer, vill rikta ett stort tack till kursledarna Stefan Sandberg och Staffan Ekstöm, praktiska handledarna Curt Sandberg, Maths Johansson, Henrik Idensjö, och inte minst Anna Edin, som var kittet som fick det praktiska, mat och husrum, att fungera under helgen

Tony Huhtala,
ägare till Lillcub (Ahrenbergare) SE-ATZ



Vi "tajmar" magneter

Stefan och Staffan kollar vatten i bränsle



EAA försäkringspool firar 25 år

EAA Försäkringspools första försäkring är daterad 1 Juni 1993. Vår 25-åriga födelsedag uppmärksammades på EAA's Fly-in i Falköping. Charlotte Sluug på InterHannover besökte oss och tackade för ett gott samarbete under de många åren.

ringspoolens utveckling. Försäkringspoolen ökade fram till 2009, en tidsperiod då många byggen startades och blev färdiga. Därefter har den minskat något. Anledningen är att antal luftvär-diga flygplan har gått ner. Intressant att se är att antal byggförsäkringar har väldigt små variationer.

InterHannover byter namn till HDI

Vårt försäkringsbolag, InterHannover bytte namn vid årsskiftet. Det nya namnet är HDI Global Specialty SE. Bolaget har fortsatt sitt säte i Tyskland och ägs av försäkringsbolaget HDI Global samt återförsäkringsbolaget Hannover Re.

Nya försäkringsvillkor

De allmänna försäkringsvillkoren för flygförsäkringar har bara små ändringar. De finns att tillgå på EAA:s hemsida (kräver inloggning). Informationsbladet som beskriver EAA:s försäkring har däremot genomgått en stor uppdatering. Dessvärre har det blivit fler sidor men förhoppningsvis svarar det på fler frågor. Dessutom har vi lagt till lite information som lagen kräver, gäller t ex klargöranden med hänsyn till GDPR och klagomål. En ny typ av kasko försäkring har tillkommit. Utökad markrisk är en kaskoförsäkring som även innehåller en begränsad ansvarsförsäkring. Tanken är att denna kan användas under perioden då bygget närmar sig färdigställande och motorn ska köras. Tänk på att försäkringen inte täcker taxning eller flygning, då behövs en ansvarsförsäkring och eventuellt en kasko försäkring för flygning.



På bilden syns Charlotte omgiven av Kenneth och Curt Sandberg som varit kontaktpersoner under alla år.

Ursprungligen hade EAA ett avtal med Folksam som gav medlemmarna rabatt på deras luftfartyg försäkringar. År 1993 beslutade man att inte ha något med luftfart att göra vilket gjorde att vi behövde hitta ett annat försäkringsbolag. Lösningen blev ett avtal med Skandia där EAA gör det administrativa arbetet. Luftfartyg verksamheten såldes senare till InterHannover. Vi har under åren haft ett mycket bra samarbete och försäkringslösningen har under åren utvecklats till vad vi tror är ett attraktivt alternativ för våra medlemmar. Undertecknad är den som sköter EAA-försäkringarna och besvarar dina frågor.

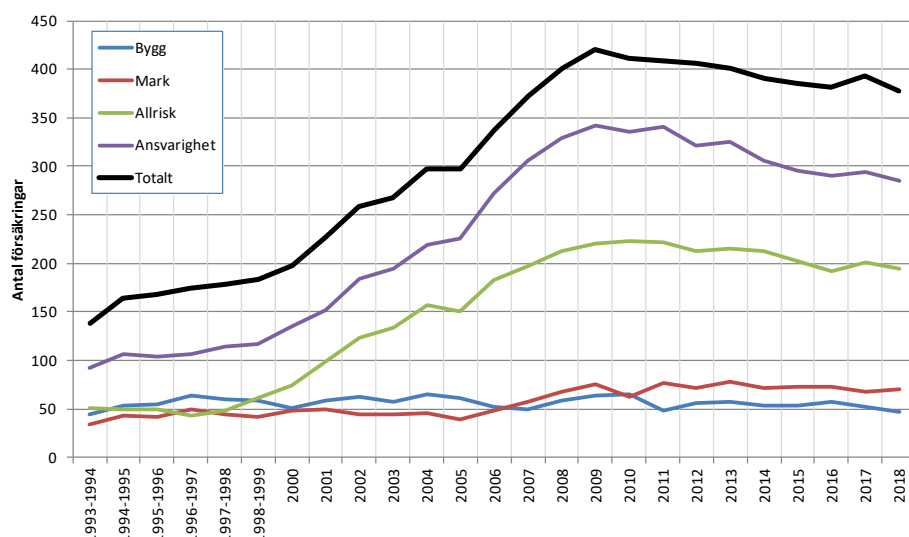
Vi har aldrig behövt öka premien för försäkringen. Faktum är att vi har sänkt premien två gånger; år 1998 och 2000! Vi har dessutom kunnat glädjas år en bra bonus under många år, ofta i intervallet 15 till 25%. Bonusen som delas ut är försäkringspoolens vinst från föregående år. Nedanstående diagram visar försäk-

Förra årets resultat

Under 2018 hade vi bara två skador, bra jobbat! Som belöning kommer vi att dela ut rekordstora 26.75% i bonus till er som förnyar försäkringen. Förhoppningsvis blir även 2019 ett bra försäkringsår! Flyg säkert!

Kenneth Sandberg

Antal försäkringar





inte **hannover**[®]

**UTSEENDET FÖRÄNDRAS
MEN INNEHÅLLET ÄR
DETSAMMA.**

I 50 år har vi på Inter Hannover förfinat och utvecklat våra skräddarsydda försäkringslösningar för dig som älskar att flyga. Den 1 januari 2019 ändrar vi utseende och byter namn till **HDI**. Men för dig som kund innebär det inga förändringar – bara att du kan räkna med ännu bättre och tryggare lösningar, med samma höga flexibilitet och samma kompetenta medarbetare som förut.

Vem som försäkrar dig spelar ingen roll. Tills det gör det.

HDI



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

Piper PA 22-160 Tri Pacer SE-XUF 1961 fyrsitsig



Flygplanet helrenoverat och nollställt
2010. Experimentklassat
Flygutprovning avslutad 2013
Total gångtid: TT/TSO 69 tim
Motor: Lycoming O-320-B 160 hk TT/
TSO: 69 tim
Propeller Sensenich TSO: 316 tim
Gasfyllda vingstöttor
Hela flygplanet omdukat vid renovering
Fyra intercomuttag för headset
Garmin GPS map 296
Elektronisk dubbelt tändsystem
Bränsleinsprutning

Bränsleolyt: 140 liter
Max startvikt: 908 kg
Max tillsatsvikt: 378 kg
Stort bagagerum
Nytt batteri
Flygmaskinen finns på Timmele,
Ulricehamn
Pris enligt överenskommelse

Jan-Olof Arvidsson / janne.arvidsson.
joa@gmail.com
076 106 06 06



Säljes

AmericanAutogyro
Sparrowhawk3 SE-HYY



EAA byggd i Sverige 2010, perfekt skick, TSN 75 hrs
Vinterutrustad med isolering och värme, 2-sitsig -
sidebyside
MTOW 680 kg, tillsatsvikt hela 250kg.
Motor Subaru EJ25, 165Hk
Propeller WARP 3-bladig.
SkyDat GX2 LCD display
ICOM A210E
Längd: 3,73 m
Rotorlängd: 9,7 m
Höjd: 3,05 m
Bredd: 1,85 m
Tomvikt: ca. 426 kg
Max. startvikt: 680 kg.
Max. tillsatsvikt: 250 kg
Bränslevolym: 87 liter
VNE (Max. flygfart): 161 km/h
Min. flygfart: 40 km/h med bibehållen höjd
Finns hos Skånska Gyrokopterklubben, ESMI
Pris: 245'000:-
Peter Steneborg / pstel1@telia.com
+46705989434

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



Elltech

Svensk och Norsk agent

Tel. + 46 (0)70 583 23 82

www.elltech.o.se - finn@elltech.o.se

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



NÄRPRODUCERAT ÄR TRYGGHET

Svensk/t

- Tillverkning av flygbränsle
- Bränslelagring i Västerås
- Volvo lastbil
- Förare
- Kunskapscenter för AVGAS

Svenska

- Löner och arbetsvillkor
- Dieselskatter
- Vägsbatter
- Företagsskatter
- Försäkringar



Runskogsvägen 4 B • 192 48 SOLLENTUNA

TELEFON 08-626 93 86 • FAX 08-626 94 16

ORDERTELEFON 021-12 31 76