



EAA

 nytt

#3/2019

MEDLEMSTIDNING FÖR EAA SVERIGE • ÅRGÅNG 52



Kansli-info
Alternativa metoder för underhåll
Broom F 58
First flight RV-14
Nya driftsbestämmelser
SFF veteranflygpris





Flygkalendern

2020-04-23 - 26 Aero Friedrichshafen
Friedrichshafen,
Tyskland

2020-08-29 Försvarmaktens flygdag
Skaraborgs flygflottilj (F 7)

2020-06-06 - 07 EAA Fly-in

I DETTA NUMMER
BLAND ANNAT:

- 4-6** Information från kansliet och Tekniska chefen, kurser
- 7** FLYGSÄKERHET
- 8** NYA DRIFTBESTÄMMELSER FÖR AMATÖRBYGGEN OCH VETERANFLYGPLAN
- 9** Kjell reflekterar, m.m.
- 10** EAA Fly-in 2019
- 12** Veteranflygpriset
- 14** First flight RV-14!
- 17** Mer power, Seagull får en sexa!
- 18** Broom F58!!
- 22** Hur man gör en snygg stoppning runt cockpit
- 24** Kjell minns, en liten anekdot.
- 26** **HANGAREN**
Köp och sälj



Aeronca 65-CA fotograferad på Skå-Edeby. Continental A-65 på 65 hp (48 kW) och ny propeller ger fint prestanda. Ägare Johan Janlöv. Foto: Lennart Öborn

Senaste datum för material för kommande nummer under 2019.

Nummer 4, 2019-11-11

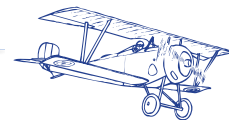
Nummer 1, 2020-02-03

Nummer 2, 2020-05-04

Nummer 3, 2020-09-07

Nummer 4, 2020-11-09

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.

Några ord från ordföranden

Årets sommar blev betydligt mer normal än förra årets fantastiska sommar. Tyvärr hade vi otur med vädret vid vårt primära Fly-in i Falköping. Det var dock väldigt många plan som ankom på fredagen och vid middagen var det näst intill fullsatt trots färre besökande flygplan.

Även arrangörerna av fly-in vid siljansnäs drabbades av dåligt väder varför vi inte haft någon välbesökt EAA-sammankomst detta år, trist! Lärdomen jag tar med mig från årets väder är att vara beredd på att flyga till fly-in redan på fredagen och se till att kalendern tillåter hemfärd på söndagen.

Vi hade ett något förkortat men som jag uppfattade det, väldigt uppskattat föreläsningsprogram vilket säkert passade årets publik som var rätt frusna framåt slutet.

Styrelsen och den tekniska verksamheten kommer under hösten att tvingas prioritera ett byte av eller stor uppdatering av vårt "dokumenthanteringssystem". Detta då det nuvarande inte kan köras på Windows 10 och Windows 7 snart slutar få säkerhetsuppdateringar.

Jag omvärldsbevakar GDPR frågan och börjar landa i åsikten att föreningen kan hävda berättigat intresse när det gäller tillhandahållande av personuppgiftsinformation mellan medlemmar. Vi måste dock tillse att det

finns en möjlighet för de som motsätter sig detta att få åtminstone delar av sina uppgifter dolda.

Passar på att redan nu nämna att styrelsen beslutat att lokala initiativ till luciaträffar kommer att få ekonomisk sponsring av föreningen i år på samma sätt som förra året. I år har vi dock ett krav på motprestation. Mottagande arrangörer måste lova att diskutera kontrollanternas ansvar. Det behöver inte vara mer avancerat än att ni tittar i regelverket och försöker reda ut eventuella frågetecken sinsemellan.

Påminner slutligen om nedan som jag tog upp även i förra krönikan:

Vi vill synas mer och marknadsföra oss mot framförallt befintliga piloter som ännu inte upptäckt EAA. Har du förslag på aktiviteter? Kontakta mig eller annan i styrelsen, det finns pengar avsatta i budgeten så tveka inte att föreslå även kostsamma initiativ!

/ Magnus



Angående bilden på första sidan av #2/2019 så är det Olof Hjerpe i sin Cherry och det är jag som är fotografen sittandes i högersits i SAAB Safr 91B SE-IGO. Piloten i Safiren är min far, Lennart Strömberg. Idag ägs Cherry av Anders Stenström, Såtenäs.

Mvh
Fredrik Strömberg, Falköping



Nya medlemmar

5447	Alexander Suelberg, Siljansnäs
5448	Christoffer Elenius, Finland
5449	Rikard Mogensen, Avesta
5450	Arvid Olovsson, Vänersborg
5451	Samuel Widarsson, Arboga
5452	Johan Ascard, Lomma
5453	Per Wigelius, Karlstad
5454	Ulf Axelsson, Braås
5455	Gunnar Pettersson, Boden
5456	Christofer Stjernqvist, Uddevalla
5457	Thomas Fröbom, Sundborn
5458	Nils Schylström, Boden
5459	Andreas Svensson, Växjö
5460	Torbjörn Ohlén, Mullsjö
5461	Karin Sandqvist, Huddinge
5462	Andrzej Cwirzen, Luleå
5463	Peter Lindh, Linköping
5464	Adnan Hadziagovic, Bälinge
5465	Mattias Nyberg, Liatorp
5466	Niklas Karlsson, Grums
5467	Jonas Nilsson, Malmö
5469	Martin Holmström, Hedemora

1:a flygtillstånd

SE-XYG	Glasair Super II RG Leif Nilsson, Göteborg
SE-LAS	SAAB 91 B Pär Cederqvist, Ljungbyhed

1:a flygutprovning

SE-VVF	Zenair CH701 Stefan Carlsson, Sala
SE-XZF	Van's RV-7A Bernth Johansson, Malå
SE-EUB	MFI-9B Joakim Westh, Stockholm
SE-XTO	Van's RV-14 Magnus Sandqvist, Huddinge

Nya byggtillstånd

Inga nya eller övertagna byggtillstånd är utfärdade

Överförda till KSAK

SE-VMS	Jodel D18 Kenneth Pettersson, Västerhaninge
SE-VST	Zenair CH 701 STOL Karl-Inge Persson, Mariestad

Medlemsmatrikel

En ny medlemsmatrikel finns nu på hemsidan. Inloggning krävs.

Ang. nya systemet med flygtillstånd

Tänk på att ni som nu har fått flygtillstånd enligt nya systemet, dvs. där ni själva ska skriva under det och skicka in till oss vid förlängning. Ni kommer inte att få någon bekräftelse på att det har kommit till oss. Vill ni ha det måste ni skicka ett mejl och begära det.

Ett tips är att mejla påskrivet flygtillstånd, påminnelsen om att förnya det samt luftvärdighetsdeklarationen till oss. Då får ni automatiskt ett svar tillbaka att vi fått det och vi kan samtidigt meddela dig om vi upptäcker några felaktigheter. Tänk på att under de tre år som tillståndet ska förnyas så får du inte ändra tidsintervallet. Är det första gången utställt att gälla till t. ex 2020-09-30 så ska det de följande två åren gälla till 2021-09-30 resp. 2022-09-30.

Är det så att ni säljer ert flygplan under året så ska flygplanet besiktas innan nästa förnyelse innan vi kan skriva ut ett nytt flygtillstånd till den nye ägaren. Det gamla förfaller vid utgångsdatumet eftersom det är utställt på dig under 3-årsperioden.

Ann-Lis

Kort om kurser

Hej igen, här kommer lite information från kursverksamheten och en kurskalender.

Många av er har förannmält intresse för kurser och till er kommer jag att maila ut information, om det inte kommer något mail, eller om ni inte förannmält intresse så anmäl er till Ann-Lis på expeditionen på mail eaakansli@eaa.se. För ytterligare uppdateringar före nästa EAAnytt, håll ett öga på hemsidan!

Lördag 5/10 **Elkurs** med Bengt Sjö Dahl troligtvis på Barkarby. Om det blir stor efterfrågan så delar vi skaran och kör en andra kurs på söndag 6/10.

Lördag 12/10 **Plåtkurs** med Björn Alfer, och kursen blir i Solna. Samma där, vid stor efterfrågan blir det en andra kurs på söndag 13/10.

Lördag-söndag 26-27/10 **Kompositkurs** med Lennart Persson. Det blir i Composit Design lokaler i Burlöv / Arlov strax norr om Malmö och ligger nära tågstationen. Max 14 deltagare.

Underhållskurs!!! Äntligen!!! Sten Svensson axlar kursledaruppgiften och kör en 4-dagarskurs 9-10/11 och 16-17/11 i Eslöv.

Träkurs har Per Widing börjat planera att hålla under våren, platsen Älleberg, tiden ännu inte fastställd.

Dukkurs är än så länge behovet litet av men så snart vi nått tillräckligt intresse kommer det en.

Flygutprovningkurs har intresset varit lite större för och jag hoppas kunna få till en sådan under tidiga våren.

/Magnus Lundström



ALTERNATIVA METODER

Nedanstående "Alternativa metoder" är godkända av Transportstyrelsen och innebär förenklingar/lättnader i förhållande till vad vårt nuvarande regelverk egentligen kräver.

Instruktionerna för de Alternativa metoderna återfinns under detta kapitel (7.10) i Bygghandboken.

För att få använda någon av dessa Alternativa metoder krävs ingen ansökan, bara att man har behörighet för underhåll på sitt eget flygplan samt att man har kunskap för det jobb som skall utföras. Flygtekniker med den kunskapen kan alltid anlitas.

Läs noga genom vad som skall göras enligt dessa instruktioner och dokumentera utförd åtgärd i flygplanets böcker (Tekniska journaler, Komponentkort och Resedagbok) och på en Luftvärdighetsdeklaration som ni sedan skickar in till EAA så att vi kan hålla flygplansakten aktuell.

7.10.1 Kalendertidsförlängning av Bendix-magneter

1. Ingen **gångtids**förlängning aktuell. (Har tillverkaren angivet t.ex. max 1800 timmar så gäller den tiden)

2. Den föreskrivna kalendertiden för översyn var 4:e år ersätts med 4-årstillsyn. OBS! Max gångtid får ej överskridas. Detta gäller endast när motorn har 2 separata magneter. Tvillingmagnet med enkeldrivning ut till två magnetenheter medger ingen kalendertidsförlängning, liksom om motorn endast har ett tändsystem, då gäller översyn var 4:e år.

3. Luftfartyget ska normalt stadigvarande stå i hangar = skyddad miljö. Stadigvarande utomhusstationerad = ingen kalendertidsförlängning.

4. 4-årstillsynen som ersätter 4-årsöversynen består av följande moment.

- 4.1 Delvis isärtagning, inspektion, varsam rengöring samt smörjning av nocken till

- 4.2 brytarspetsen med speciellt nockfett.
Inspektion av impulskopplingen AD 82-20-01 SB623. Inspektion av stoppinnen på impulskopplingen AD 96-12-07 MSB 645. Ny nitad version finns som inte kräver 100 h-kontroll. Övriga SB kontrolleras också.
- 4.3 Normalt byte av brytarspets + kondensator utföres om brytarspetsen ser det minsta sliten ut.
- 4.4 4-årstillsynen skrivs in i magneternas komponentjournal och i röda motorjournalen.. Även bytta delar ska noteras i respektive komponentjournal.

7.10.2 Kalendertidsförlängning av Fasta propellrar Kalendertidsförlängning av fasta propellrar

1. Ingen **gångtids**förlängning aktuell. (Har tillverkaren angivet t. ex. max 1800 timmar så gäller den tiden)

2. Kalendertidsförlängning ersatt med 2-årig korrosionskontroll (vid skador även sprickindikering).

3. Luftfartyget ska normalt stadigvarande stå i hangar = skyddad miljö. Stadigvarande utomhusstationerad = ingen kalendertidsförlängning.

4. När tillverkarens kalendertid löpt ut ska följande utföras vart 2:a år upp till den dubbla kalendertid som tillverkaren angivit.

- 4.1 Studera FAA AC 43.13-1B, Chapter 8, Section 5, Inspection of propellers (5 sidor)
- 4.2 Studera FAA AC 43.13-1B, Chapter 8, Section 4 Repair of metal propellers (7 sidor)
- 4.3 Inspektera propellerbladet med lupp 4x förstoring enligt figur 8-24 på sid 8 - 396 beträffande skador. Putsa eller polera efter behov.
- 4.4 Vid skador speciellt på bladframkanten, avlägsna färg, spricksök med penetrant. Penetranten kan endast påföras där det är ren aluminiumyta. Runda små indikationer = OK. Linjära är **inte** OK (då är det en

spricka). På kompositpropeller genomförs endast visuell kontroll.

- 4.5 Inspektionen skrivs in som korrosionskontroll och ev. sprickindikering i propellerjournalen och i Luftvärdighetsdeklarationen.

7.10.3 Kalendertidsförlängning av Ställbara propellrar Kalendertidsförlängning av ställbara propellrar

1. Ingen gångtidsförlängning aktuell. (Har tillverkaren angivet t. ex. max 1800 timmar så gäller den tiden)

2. Kalendertidsförlängning ersatt med 2-årig korrosionskontroll (vid skador även sprickindikering).

3. Luftfartyget ska normalt stadigvarande stå i hangar = skyddad miljö. Stadigvarande utomhusstationerad = ingen kalendertidsförlängning.

4. När tillverkarens kalendertid löpt ut ska följande utföras vart 2:a år upp till den dubbla kalendertid som tillverkaren angivit.

- 4.1 Studera FAA AC43.13-1B, Chapter 8, Section 5, Inspection of propellers (5 sid)
- 4.2 Studera FAA AC43.13-1B, Chapter 8, Section 4, Repair of metal propellers (7 sid).
- 4.3 Inspektera propellerbladet med lupp 4x förstoring enligt figur 8-24 på sid 8 - 396 beträffande skador. Putsa eller polera efter behov.
- 4.4 Vid skador speciellt på bladframkanten, avlägsna färg, spricksök med penetrant. Penetranten kan endast påföras där det är ren aluminiumyta. Runda små indikationer = OK. Linjära är **inte** OK (då är det en spricka). På kompositpropeller genomförs endast visuell kontroll samt kontroll av eventuellt oljeläckage.
- 4.5 Inspektionen skrivs in som korrosionskontroll och ev. sprickindikering i propellerjournalen och i Luftvärdighetsdeklarationen.

7.10.4 Kalendertidsförlängning av Förgasare

Kalendertidsförlängning av Marvel-Scheblertyp av förgasare MA

Även benämnda Tempest MA- Kelly
Airspace benämnd KA-

1. Ingen **gångtids**förlängning aktuell.
(Har tillverkaren angivet t.ex. max 1800 timmar samma som motorn så gäller den tiden). Förgasaren räknas separat.

2. När den föreskrivna kalendertiden för översyn uppnås vid 10 år övergår ägaren med att utföra 2-åriga kontroller enligt nedanstående punkter. Upp till den **dubbla kalendertiden** som tillverkaren angivet, därefter måste översyn utföras.

- 2.1 Studera SB-2 Revision B, 22 June 2009 "Required Replacement of Foam and Hollow Floats" från Volare Carburetors LLA (distribuerad via TEMPEST) (se nästa sida). Denna SB gäller för Marvel-Schebler MA och Tempest.

Kelly airspaceförgasare har metallflottör och behöver ej bytas och följer SB från Kelly. På Kellyförgasarnas dataskylt står det i vänster nedre hörn en märkning MF som står för metal float. Delvis isärtagning, inspektion behövs för att fastställa typ av flottör. EAA följer tillverkarens SB och resultatet ska dokumenteras på förgasarens komponentjournal, så behövs inte isärtagning om två år, om inte SB har ändrats (gå in på "nätet" och kolla).

- 2.2 Kontroll av rätt tomgångsblandning utförs genom att stanna motorn genom att sakta sakta dra ut utmagringen. Motorn ska öka ca 25 till 50 rpm när den feta tomgasblandningen magras innan motorn stannar. Tomgångsblandningsområdet är upp till 1300 rpm. Ingen ökning av varvet betyder för mager blandning. Ökning av mera än 50 rpm då är blandningen för rik. Justering av tomgångsblandning sker med tomgångsblandningsskruven som sitter ovanför flottörhuset. Medurs magrare blandning. Moturs rikare. Får man in rätt rpm ändring har man rätt flottörnivå.

- 2.3 Kontroll av AD 93-02-05 SB CS 893-13. Carburetor air intake housing assembly inspection. Vid spec. förgasarbrand kan den ihoplödda huset skadas - delar på sig. Nuvarande förgasarskals är tillverkad i en enhet.

- 2.4 2-årsinspektionen skrivs in på förgasarens komponentjournal. Även bytta delar ska noteras på komponentjournalen.

7.10.5 Alternativ Korrosionskontroll

EAA har godkännande från Transportstyrelsen att använda alternativ metod för korrosionskontroll som ersättning för den 5-åriga korrosionskontrollen. Metoden får endast användas på motorer som har pappersfilter och magnet på oljepluggen.

Bakgrund

Erfarenheterna visar att när kamaxlar börjar spåna visar det sig genom spån i oljefiltret innan motorns funktion påverkats i någon större utsträckning. Det första tecknet på en vid defekt kamaxel får man genom att statistiskt varvtal sjunker. I det läget har en stor mängd spån "svarvats" ned från kamaxeln. Genom tätare kontroller kan eventuella kamaxelproblem upptäckas tidigare och man slipper besväret och riskerna med cylinderdemontering.

Förfaringssätt vid alternativ kontroll

Vid varje årstillsyn skall inspektion av pappersoljefiltret och magnetpluggen i oljesystemet utföras.

Pappersoljefiltret:

- Demontera filtret och häll ur oljan
- Skär upp filtret och ta ut filterpappret
- Skölj filterpappret i bensin och sök efter metall rester i bensinen och på filterpappret med en magnet.

Oljepluggen med magnet:

- Demontera oljepluggen
- Skölj försiktigt bort olja från oljepluggen med bensin.

Metallpartiklar kommer i princip alltid att hittas. Det helt avgörande är storleken på partiklarna. Den främsta källan till "ofarliga" partiklar kommer från cylindervägg och kolvringar, dessa partiklar är mycket små, och ej urskiljbara annat än som slam.

Analys

Om man inte visuellt kan urskilja någon enskild partikel eller om man tar

det som fastnat på magneterna och "känner" mellan fingrarna och ingen enskild partikel kan urskiljas så är resultatet av inspektionen godkänd. Hittar man däremot någon urskiljbar partikel måste motorn tas isär för fullständig kontroll.

Dokumentering av kontrollen - inspektionen sker i resedagbokens gula sidor och i röda motorjournalen. 1 års förlängning av gångtids - kalendertid avseende korrosionskontroll är därmed utförd.

På Luftvärdighetsdeklarationens 2:a sida sätter du ett kryss i rutan att Ja, instruktion ingår i underhållsprogram. Efter ordet underhållsprogram skriv till - **alternativ korrosionskontroll**.



SÖKES: WEB-REDAKTÖR

Det behövs någon som ser till att innehållet på vår hemsida eaa.se är relevant, att gammalt tas bort, att ny information läggs in, egna idéer om vad som skall läggas upp, ha synpunkter på designen etc. Web-redaktören behöver kommunicera med kansliet, web-master m.fl. för att utföra uppgiften. Det går inte åt mycket tid eller så mycket tid man vill. Titta igenom hemsidan så får du en uppfattning.

Kontakta:

Sven Kindblom, verksamhetsledare, på 070-493 98 00

eller

Magnus Sandqvist, ordförande, på 0730-87 15 88 eller email: magnussandqvist@hotmail.com



Incidenter, tillbud, haverier och flygsäkerhet

En lägesrapport för 2019

Vi har hittills i år drabbats av två haverier och en mindre propellerskada.

2019-06-05 havererade en Titan T-51 D mustang SE-XXN i Skåne. Flygplanet drabbades under flygning av motorstörningar som tvingade piloten att nödlända. Då tyvärr, situationen och terrängen för nödlandningen gav små möjligheter till att hitta en lämplig landningsplats, misslyckades nödlandningen och piloten förolyckades.

Det är med beklagan vi konstaterar att EAA förlorat en mycket aktiv och trevlig pilot i Skåne.

Vi avvaktar resultatet från den pågående haveriundersökningen.

2019-06-09 Inträffade en propellerskada vid taxning på Stegeborg (ESVE) flygfält. Vid flygträffen på Stegeborg landade en Van 's RV-6, för tidigt och rev med sig en viltvinståld (ståltråd) som flygplanet lämnade av på gräsbanan.

Ett efterföljande flygplan, en SAAB Safir, landade normalt men vid taxningen tillbaka plockade propellern upp en ståltrådsbit som lämnats på banan av RV-6:an. Ståltråden lindades upp på yttre delen av propellerbladet, varefter den slängdes bort från bladet. Inget varvtalsfall eller vibrationer kändes från motorn. Båda bladen skadades vid bladspetsarna (repor och jack). Bladen måste bytas.

2019-07-27 Inträffade ett landställshaveri med Pa 25 Pawnee på Skövde ESGR flygfält. Händelsen inträffade lördagen den 27/7 på Skövde flygplats i samband med bogsering på SM i segelflygning. Hård landning varpå det ena landstället kollapsade. Skador begränsade sig till landställ, vinge och ev. ljuddämpare.

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 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 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 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 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 det året.

Exempel.
Bleklandning 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 sjöflyghaveriet 2018 inte hänt. Hade piloten vid Varberg gått om i

stället för att landa för långt in på banan, så hade det inte hänt något haveri där. Det är Nr 3 vi frekvent bryter emot. Under 2018 och 2019 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.

Fortsatt säkert flygår 2019 önskar Staffan Ekström.

Luftrumsintrång ett störande gissel för oss flygare.

Luftrumsintrången ökar samtidigt som vi flyger färre flygtimmar, antalet intrång var 400st år 2018 det är klart störande och följer ingen logik.

På det kommande AFSR (allmänflygsäkerhetsrådet) möte 2019-09-26 kommer frågan upp.

En ny kategori i vårt luftrum är drönarna som stängde storflygplatsen Gatwick i England i flera dagar genom att flyga illegalt runt flygledartornet vid upprepade flygningar.

De små drönarna med låg vikt och som flyger på låg höjd och inom synhåll är inte några problem för oss flygare. Det är de stora tunga drönarna som ska flyga från A till B utom synhåll som är problem vid flygning i G luft över 80 till 100 meter.

Alla autonoma drönare måste enligt min mening vara utrustade med S transponder med ADS-B out. Det betyder att de även kommer att synas på Flight Radar 24, vilket betyder att de måste ha egna unika reg. bokstäver. Drönaren måste själv kunna detektera andra flygplan och styra undan så ingen kollision inträffar. Tredjemansförsäkring på drönaren måste finnas och rostfri identitetsskylt så klart.

Flygplan utan transponder som bara flyger i G luft kan känna sig tvingade att montera en ballistisk skärm i framtiden om det blir många drönare i luften. Eftersom drönarna normalt saknar vingar och är små går de i praktiken inte att ses av piloten om drönaren inte är utrustad med starka strobe light. Det här med Drönarna är mina egna personliga funderingar.

Barkarby 2019-09-09 Staffan Ekström



NYA DRIFTBESTÄMMELSER FÖR AMATÖRBYGGEN OCH VETERANFLYGPLAN

Den 1 oktober börjar nya bestämmelser gälla för hur man flyger amatörbyggen och veteranflygplan, alltså det vi kallar Annex I-flygplan (eller tidigare Annex II). Ytterligare några kategorier från detta Annex omfattas också av de nya bestämmelserna men dessa kan vi lämna därhän så länge. Viktigt att veta är dock att de nya bestämmelserna INTE omfattar UL som fortsätter med sina gamla nationella bestämmelser tills vidare.

Det är värt att nämna att den gamla "Trafikregler för luftfart" sedan några år är ersatt av de gemensamma europeiska flygtrafikreglerna SERA. SERA gäller all luftfart i Sverige och berörs inte av de kommande nationella bestämmelserna. Den 1 oktober går också en lång rad av de gamla BCL-D-föreskrifterna, med bl.a. välkända tilläggskrav, i graven och några andra föreskrifter upphör automatiskt att gälla för amatörbyggen och veteranflygplan genom tidigare beslut som återges i dessa föreskrifters "tillämpningsområde". Exempel på de sistnämnda är "Flygning i fjällområde" (LFS 2007:20) och "Avancerad flygning" (LFS 2007:45).

I huvudsak är det så att det EU-regelverk, som hittills gällt för EASA-luftfartygen, som nu ska följas av de som flyger amatörbyggen och veteranflygplan. Det finns några undantag som gäller utrustning och vägning där de gamla svenska reglerna fortsatt ska tillämpas. Det finns också ett onödigt undantag om att luftvärdighetsbeviset ersätts av flygtillstånd när sådant finns, men TS reglerna har missat att EU-regelverket redan tar upp detta i en AMC, alltså ett alternativt sätt att uppfylla reglerna. Begränsat luftvärdighetsbevis, (PtF, Flygtillstånd, mm) förekommer ju även för EASA-luftfartygen.

Föreskriften har nummer TSFS 2019:77 och den något kryptiska titeln "Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om icke-kommersiell verksamhet med vissa flygplan och helikoptrar". Dessa "vissa flygplan och helikoptrar" är kategorierna a-d och g i bilaga I (Annex I) till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 (även kallad

grundförordningen, basic regulation eller EU luftfartslag och som förra året ersatte den äldre 216/2008 som gällt i 10 år). Men för EAA S del är det historiska luftfartyg (kategori a)) och amatörbyggda luftfartyg (kategori c)) som är intressanta och i viss mån även kategori g) som är repliker av historiska luftfartyg och militära luftfartyg. De föreskrifter som Du nu ska följa finns i bilaga VII (Del-NCO) till kommissionens förordning (EU) nr

965/2012. Du får också använda de AMC, (alternativa metoder att uppfylla bestämmelserna) som är knutna till Del-NCO. Det finns också rådgivande materiel, GM, som inte omnämns

i den svenska föreskriften, men som också kan användas. Dessutom finns vissa lättnader i kraven på kommersiell flygtransport respektive kommersiell specialiserad flygverksamhet som också får användas. Dessa lättnader återfinns på annan plats i 965/2012

och välkomnas av många privatflygare och klubbar.

Förordningen (EU) 965/2012 finns översatt till svenska (men med en hel del brister i språket) men det gör inte AMC och GM som bara ges ut på engelska (än så länge). Det enklaste är dock att använda ett verktyg som EASA tagit fram som heter "Easy Access rules on AirOPS" och som hittas på EASA hemsida. Man får då med alla rättningar och tillhörande AMC och GM. Nackdelen är att språket är engelska och allt om flygdrift som EU och EASA har gett ut kommer med, alltså även kommersiell flygverksamhet. Avsikten med denna artikel är inte att ge en utförlig beskrivning av de nya reglerna utan är enbart avsedd som en information och guidning till var Du hittar dessa.

Det finns en lång rad krav som nu försvinner och måste ersättas av eget ansvarstagande, erfarenhet (och försiktighet om Du saknar erfarenhet) och inte minst sunt förnuft. Och kom ihåg att SERA alltid gäller i grunden. Något som står i SERA upprepas inte i

några andra bestämmelser även om en viss SERA-regel absolut tycks höra ihop med en regel i Part-NCO så pass att vi användare tycker att de borde skrivits samman till en gemensam regel eller åtminstone omnämnts i Part-NCO.

EU-regelverket bygger i stor utsträckning på flyghandboken men veteranflygplan saknar i många fall en gedigen flyghandbok. I det gamla svenska regelverket fanns därför bestämmelser om olika tillägg,

t.ex. för start- och landningssträcka vid vissa förhållanden. Med visst fog kan det därför varnas för att i glädjeyran över att reglerna lättats inte tillämpa lägsta möjliga tillåtna värden utan även i fortsättningen ta till mer eller mindre

marginal, men nu på eget ansvar och förnuft.

I mångt och mycket är det en återgång till vad som gällde innan det svenska regelverket började byggas på med olika tilläggskrav triggade av haverier och påbudna av Haverikommisionen. Ett exempel är bränslereserv vid VFR-flygning i flygplatsens närhet som, när jag började flyga på 60-talet, var uttryckt som "tillräckligt" men inte i minuter, men höjdes till 10 minuter efter ett haveri i trafikvarvet. I den nu upphävida privatflygföreskriften anges bränslereserven till 45 minuter med möjlighet till reduktion till 30 minuter vid skolflygning med flyginstruktör i startflygplatsens trafikvarv. En avsevärd skärpning under årens lopp alltså. Nu är vi tillbaka på 10 minuter!

Det är för långt att i denna artikel ta upp alla förändringar och dess konsekvenser och kanske varna för några av dem också. Några skärpningar kan jag inte komma på med de nya bestämmelserna. Tills vidare kan situationen uttryckas som:

Flyg som Du alltid gjort så bryter Du inte mot några nya bestämmelser och Du har marginalerna på Din sida (förutsatt förstås att Du verkligen har följt de gamla föreskrifterna).

Kjell Franzén



**TRANSPORT
STYRELSEN**

REFLEKTIONER

När jag på fly-inet i Landskrona härförleden höll en kort information om EAA Sverige så kanske åhörarna tyckte jag var lite disträ. Det berodde på (tror jag) att när jag visade EAA S i siffror med de alla de nedåtgående kurvorna så var det mycket jag skulle velat utveckla men inte hann. Jag konstaterade dock att vi måste ha en uppsjö "hangardrottningar" och många mer eller mindre färdiga byggen så där skulle finnas potential till mycket bara man hittar de rätta nycklarna. Mer hann jag inte säga men tänkte vidare.

Jag kom att tänka på att det kanske hänger på piloterna/ägarna. Ställs det inte onödigt höga krav på en pilot idag, fysiska krav som knappast behövs för "normal" flygning i ett ombonat flygplan? Kanske behövs det inte mer än vad som krävs för bilkörning. Det är inte alltid så lätt att få till ett läkarintyg på sina håll i Sverige. Och sen ska man ha tag på en instruktör, inte heller det alltid så lätt. Min känsla är att det är många som tröttnar och släpper behörigheten

på grund av detta. Men mina tankar löpte vidare.

När jag kom hem en dag till min då 89-åriga mamma ville hon ha hjälp med att skaffa en ny legitimation då hennes körkort gått ut någon vecka tidigare. Det visade sig vara lättare sagt än gjort om man inte har någon annan giltig legitimation så jag föreslog att hon skulle förnya körkortet. Vilket hon gjorde utan att behöva någon ny läkarundersökning. Faktiskt vet jag inte om hon ens gjorde någon då, 1939, när hon tog körkort. Nåja, några dagar sedan fick hon sitt nya körkort som gällde 10 år, alltså till hon skulle fylla 99 år – fortfarande gällde kortet för bil och tung motorcykel.

I våras hyrde jag bil i Tyskland och fick uppgradering, ganska många snäpp faktiskt. När jag kollade in bilen så fann jag en varningsskylt (i översättning): Varning! Denna bil är begränsad till 280 km/h på grund av däck. Uthyraren ifråga har en åldersbegränsning till just 99 år!

Frågan är om det inte krävs betydligt mer av en bilförare på en tysk motorväg i 280 km/h än i dagens beskedliga flygplan vid normal flygning. Var finns rim och reson i detta? Det är ju lika illa som med avgifterna för bil och flygplan hos Transportstyrelsen! Kan någon förklara – både det ena och det andra? I USA har den relativt nya LSA-klassen som medicinskt krav innehav av ett gällande körkort, alltså inte de medicinska kraven för att ta ett körkort första gången. Det ska bli mycket intressant att ta del av erfarenheterna av dessa enkla krav när det gått några år. Än har jag inte läst eller hört något negativt.

Om nån undrar. Nä, jag provade inte den tillåtna maxfarten och min mamma avstod från tung motorcykel resten av livet! Man måste ju inte heller flyga ner intill de tillåtna gränsvärdena, men knepigt nog gör många det!

Kjell Franzén

Facebook-grupp för regler



Jag har en mer eller mindre vilande Facebook-grupp kallad "BCL" som det nu är läge att aktivera. Där kan vi diskutera de nya bestämmelserna och dess

konsekvenser, ställa frågor och förhoppningsvis få svar. Jag är än så länge ensam svarare och administratör men välkomnar fler på de posterna. Gruppnamnet "BCL" har jag valt av lite nostalgiska skäl nu när TS övergivit denna akronym. Någon i gruppen har tyckt att det borde vara läge att byta namn på gruppen men det finns så många namn på våra regelverk - EU-förordningar, genomförandeförordningar, EU-direktiv, EASA-regler, standarder, AMC och GM, lagar, föreskrifter, bestämmelser, allmänna råd, remisser, konsekvensbeskrivningar, utredningar, lagförslag, mm - som platsar i denna grupp så jag kan inte finna något bättre samlingsnamn än den ikoniska akronymen "BCL".

Kjell Franzén

Kontrollant och byggare

En CH 701 byggs i Malung av Sten Backhans, Kjell-Ove Gisselson till vänster på bilden är kontrollant. Under ett besök hos Sten i Malung kontrollerades bygget och allt var till belåtenhet. En Corvair motor skall driva propeller. Motorfundamentet på nedersta bilden.



EAA-Fly-in 2019

Trots vädrets sämsta sida med otroligt dåligt flygväder fick vi besök av totalt 68 flygplan till EAA flygträffen första helgen i juni. Nytt för i år var att många flygande besökare anlände redan på fredagen. Besökare förutom från Sverige kom ifrån Slovakien, Frankrike, Tyskland, England, Schweiz samt Holland. Arrangemanget genomfördes för 5:e gången i Falköping.

Under lördagen fick vi se två uppvisningar, en av Alf Ingesson Thor och en av Anders Trygg.

Barkabypris tilldelades Jack Ljungberg och hans Stinson 108:a.

Falbygdens flygklubb tackar för att vi fick förtroendet att arrangera årets EAA-träff.

Peter Karlsson



Redan på fredagskvällen var det många besökare på plats. Ännu så lång fint väder. Foto: Magnus Sandqvist

Alf Ingesson Thor landar efter uppvisningen i lördagsvädret. Foto: Anders Ljungberg





En av demånga utländska besökarna var denna Ryan ST3KR, N46502, byggd 1943. Betäckningen i US Army Air Corps var PT-22 (Primary Trainer). Motorn är en Ranger C5-440. Skicket är U/A! Foto Anders Ljungberg



Söndagen bjöd på fint väder, två fina Sk 16 med välljudande stjärnmotorer var på plats. Foto: Anders Ljungberg



Många kom till lördagens hangarmiddag trots det dåliga vädret. I år var hangarporten stängd! Foto: Magnus Sandqvist





Jack Ljungberg poserar framför det vinnande flygplanet med SFF:s Veteranflygpris, en vacker modell av BHT-1 Beauty, i handen.

Foto Daniel Karlsson.

Voyager SE-BCL vann årets Veteranflygpris

Ur Svensk Flyghistorisk Tidskrift nr 4-2019

Av Ulf Delbro

Det blev SE-BCL, en fyrsitsig Stinson 108-1 Voyager från 1947, som kammade hem SFF:s Veteranflygpris 2019. Priset delades traditionsenligt ut vid EAA:s fly in som i år arrangerades den 1-2 juni, för femte året i rad på Falköpings flygplats med Falbygdens Flygklubb som värd.

Det var låga moln, och tidvis rejäla regnskurar på lördagen den 1 juni, då en vinnare av Veteranflygpriset skulle utses. Endast ett fåtal flygplan anlände då till Falköping. Men det stod likväl ett 40-tal flygplan på linjen, de flesta hade anlant dagen före. En knapp handfull av dem var kandidater till Veteranflygpriset.

Det vinnande flygplanet, 72-åriga SE-BCL, som är i ett strålande fint skick, både exteriört och interiört, ägs sedan 2017 av Jack Ljungberg från Höör i Skåne.

– Jag hade anmält flygplanet som kandidat till SFF:s Veteranflygpris, men det blev en stor överraskning att maskinen blev utsedd som vinnare, det hade jag inte förväntat mig, sade en mycket glad Jack Ljungberg när han fick beskedet. Vandringspriset, en modell av flygplanet BHT-1 Beauty, delades ut av juryns ordförande, styrelseledamoten i SFF Björn Svensson. Övriga jurymedlemmar var Ulf Delbro, Carl-Olof Emanuelsson och Sune Larsson, samtliga ledamöter av SFF:s styrelse.

Flygplanstypen, Stinson 108-1 Voyager var efter kriget ett mycket populärt allmänflygplan i USA och producerades i totalt 5 260 exemplar av flygplanstillverkaren Consolidated Vultee Aircraft Corp. (Convair) i deras fabrik i Wayne, Michigan under åren 1945-1950. Då såldes Stinson-divisionen till Piper, som fortsatte att tillverka ett mindre antal av typen innan produktio-

nen lades ner till förmån för Pipers egna flygplanstyper.

Fyra Stinson Voyager importerades på 1940-talet till Sverige, SE-BCC, SE-BCK, SE-BCL och SE-BCM, därefter importerades ytterligare fyra stycken.

Veteranprisvinnaren SE-BCL, som har tillverkningsnummer 2103, är utrustad med en motor av typen Lycoming O 435A om 190 hp som ger en marschfart om 100 kt. Bränsleförbrukningen är 45 l/h och med full tank om 137 liter blir det en max flygtid om 3 timmar.

Många ägarbyten

SE-BCL har en brokig historia. Flygplanet importerades till Sverige 1947 och registrerades den 4 september. Första ägaren var Nordisk Aerotjänst i Norrköping som behöll flygplanet i 10 år innan det såldes till en ny ägare i Västerås. Därefter skedde flera ägarbyten med endast något eller några års mellanrum. 1988 hade SE-BCL haft



Jack Ljungberg (t v) tar emot Veteranflygpriset, en modell av BHT-1 Beauty, av juryns ordförande Björn Svensson. Foto Daniel Karlsson.



Stinson Voyager har cockpit med typiskt 40-talsstuk och denna är i mycket fint skick. Foto Daniel Karlsson.



Stinson 108-1 Voyager, SE-BCL, i sitt rätta element. Foto Daniel Karlsson.

sammanlagt 13 ägare, inklusive en sejour i Norge då det köptes av Karl J Johansson i Hedekas, Bohuslän, som genomförde en omfattande restaurering av flygplanet. Efter ytterligare en ägare såldes det 1997 till Kjell Johansson i Göta, som baserade flygplanet på Backamo och därefter på Lidköping. Men 2017 var det dags igen, då annonserade Kjell Johansson ut flygplanet till försäljning. Jack Ljungberg såg annonsen, tyckte flygplanet var i ett mycket fint skick och slog till.

– Ja, maskinen var en pärla både ut- och invändigt, så jag köpte den, berättar Jack. Men det var en hake, den hade då stått på marken på Hovby-fältet utanför Lidköping i 10 år, så jag fick göra en grundlig motoröversyn, inklusive en 100-timmars med kompressionsprov och dessutom byte av magneterna, vilket inte var helt okomplicerat då reservdelar var svåra att få tag i. Även sexårskontroll av propellern gjordes, och Jack tillägger att maskinen, som har en total flygtid om drygt 3 000 timmar, nu är X-klassad.

Jack Ljungberg är född 1964 och är tillsammans med brodern John uppväxt i Malmö. Pappan, Karl-Bruno Ljungberg, var konstruktör hos Björn Andreasson på Malmö Flygindustri.

– Klart att både John och jag har ärvt vårt gemensamma flygintresse från pappa, säger Jack. Pappa gick bort 2009 och då kände jag efter en tid att det var dags för mig att ta ett flygcertifikat. Jag började skola på Ljungbyheds Flygklubb och fick mitt PPL 2014. Då skaffade jag en MFI 9B, SE-EUD. Både den och min Stinson, SE-BCL, förvaras på Ljungbyhed. Men, det finns ännu ett flygplan i familjen. Min bror John, som just nu skolar för ett PPL har köpt prototypen till MFI 9C, SE-FIG med 130 hp motor. Även den finns på Ljungbyhed.

– Min fru Ann-Britt är visserligen inte lika flygintresserad som jag, men jag hoppas vi skall kunna göra många trevliga turer tillsammans i vår pärla, Stinson SE-BCL, i sommar, säger Jack Ljungberg avslutningsvis och tackar för utmärkelser.

Juryn och pristagaren poserar tillsammans. Fr v: Sune Larsson, Carl-Olof Emanuelsson, Björn Svensson, Jack Ljungberg och Ulf Delbro. Notera tältet under vingen – ett klassiskt tillbehör för övernattnin när man deltar i ett fly in, som även Jack Ljungberg praktiserar. Foto Daniel Karlsson.



Pristagaren Jack Ljungberg "semesterflyger" med sin Voyager. Foto Daniel Karlsson.



RV-14 First flight!

Magnus Sandqvist har kommit till jungfruflygningen med sitt bygge av en Van's RV-14

20190716

Jag svänger runt alldeles vid slutet av banan och spanar efter Cessnan som ska landa på stråket. Nu är det dags och jag matar försiktigt fram gasreglaget, alla värden ser fortfarande bra ut, baken kommer upp som den ska och innan jag hinner fundera på om jag ska dra tillbaka spaken så lättar jag.



Det krävdes mindre sidroder både på marken och under stig än vad jag förväntat mig, accelerationen och stiget är helt fantastiskt och jag låter maskinen åka betydligt fortare än de planerade 90-100kt på vägen upp. Strax innan jag går in på tvärsvinden drar jag först försiktigt av till 25 tums ingasträck och sedan drar jag bak propelleromställaren, den är känsligare än förväntat och varvet går nästan omedelbart ner från 2700 till 2550. Jag knuffar till reglaget lite till och det hamnar på 2530 där jag lät den stanna under hela stiget till 4000fot.

På tvärsvinden börjar CHT sjunka från sin toppnivå på 339 grader Fahrenheit, en väldigt bra siffra. På film kan man se hur mina axlar sjunker ner när jag noterar detta. I och med att tornet är stängt och det är G-luft ända upp till 4500 fot så fortsätter jag i en jämn stigning till initialt 4000 msl. När jag svängt runt 180 grader är jag redan på över 2000 fot AGL, det började redan kännas betydligt tryggare.

Målet med första flygturen var att göra en säker första flygning och om alla indikationer var bra, följa Lycomings rekommenderade profil för inkörning av en helt ny motor. Allt såg bra ut och

den första timmen i luften flögs med 75% effekt. Det var ganska molnigt men jag kunde ändå flyga hela passet på mellan 2000-4000 fot. Efter strax över en timme hörde jag att min radio började spraka när jag kommunicerade med andra i varvet, detta problem tilltog sakta och efter ca 1:25 i luften bestämde jag mig för att landa när det blev en lucka i trafiken. Jag hörde hela tiden perfekt men det var

flyginstrument, en log lagrar värden med en sekunds mellanrum och en annan med flera mätpunkter per sekund. Det finns en bra gratistjänst: savvyanalysis.com där man kan få fina kurvor från varje flygning. Denna loggning kommer vara väldigt användbar under resten av flygutprovningen!

De jobbiga sista 10 procenten

Det tog nästan exakt fem och ett halvt år från första slagna nit till första flygtur.

Totalt sett har jag njutit av bygget under över fyra av dessa år. De mindre roliga bitarna av bygget var först när jag gjorde bensintankarna, jag tyckte inte om den stress som fanns vid varje arbetspass där den dyra och smetiga tätningssmassan krävde att jobbet utfördes på relativt kort tid och misstag antingen måste accepteras eller resultera i väldigt stort merarbete. Jag har under hela bygget haft tämligen höga kvalitetskrav och här blev jag tvingad att acceptera enstaka nitar som inte uppfyllde mina normala krav.

Nästa mindre roliga period var när jag hade problem med hälsan och det ett tag var oklart om jag skulle få flyga igen. Det ser nu ut som om jag är botad och kommer bli helt återställd. Slutligen var den sista tiden av bygget mindre intressant, å ena sidan var motivationen på topp då man verkligen kunde se målet. Men från att ha haft bygget på minuters avstånd innebar varje arbetspass nu efter att allt flyttats till Hässlö, två bilresor på totalt ca. tre timmar! Detta tärde på mig och familjen.

Första resan

Att flytta vingarna vilket jag skrivit om tidigare var inte så märkvärdigt men att flytta kroppen var ett äventyr i sig och jag var mer nervös under denna transport än under den första

nästan meningslöst att sända på slutet.

Jag följde Hässlös nya policy att man alltid ska ta plats på 1500 fot innan anslutning till medvind, flög därefter en snabb medvind och bas där jag undvek att dra av all gas vilket tydligen kan få kolvringar att röra sig på ett oönskat sätt på nya motorer, det blir en bra tail-low landning och jag taxar in i lite högre fast än normalt för att undvika överhettning. När jag parkerar är leendet från öra till öra, precis som det brukar vara på RV-piloter efter första flygturen!

Väl hemma tittar jag på filmer från flygningen och går igenom loggarna från EFIS. En stor fördel med en modern EFIS-panel som min Garmin 470 är att jag får en loggar på massor med relevanta värden från både motor- och





flygningen!

Efter mycket letande hittade jag en leverantör som kunde komma med ett ekonomiskt mycket bra erbjudande: Lastbilen.se. Det innebar dock att jag med kort varsel fick ta mig till en tågstation och åka till Falun för upphämtning av lastbilen. Tågtrafiken fungerade som tyvärr tycks vara vanligt i Sverige nu för tiden så jag kom fram flera timmar försenad vilket innebar att jag skulle få köra hem lastbilen i både snöoväder och mörker. Den ca. tre timmar långa körningen hem var en väldigt bra träning inför att jag skulle köra med min värdefulla last dagen därpå.

Jag hade förberett en bra säkring av RVn genom att bygga något som kan beskrivas som helomslutande hjulstopp/klossar. När jag undersökte lastbilen så visade det sig att det inte fanns en enda säkringsmöjlighet på golvet! Här fick improviseras rejält. Jag byggde upp ett helt ramverk i lastutrymmet och när vi kom fram till Hässlö så kunde jag inte se tecken på att planet rört sig ens en cm åt något håll.

Slutmontering

Väl på Hässlö fick jag snabbt hjälp med att få på vingarna. Vilken precision det är på de moderna byggsatserna från Vans, alla bultar gick i med lagom hårt motstånd.

Trots den irriterande restiden tog det inte många veckor innan både vägning, flödesprov mm. var utförda och det var dags för första motorstart. Första försöket lyckades inte och det av ett riktigt pinsamt skäl. Jag har bra koll på hur magneterna fungerar och att de jordas för att förhindra funktionen, på något sätt lyckades jag "dubbeltänka" hur det skulle kopplas med resultatet att de första försöken gjordes med magneterna inaktiverade.

Motorstart

Efter att ha laddat upp batteriet under

natten utfördes nya startförsök dagen efter de första. Den tände till rejält redan på första försöket men förmodligen var det rätt mycket luft i ledningarna så den stannade utan att ha kommit igång på alla cylindrar. Lite mer prime och på andra försöket kom motorn igång precis när jag tänkte låta startmotorn vila. Då jag endast hade tömt konserveringsoljan och inte rensat cylindrarna med bensin innan, så blev det ett ganska rejält rökmoln som åkte bort över fältet.

Irriterande fel

Jag hade gjort en snygg dragning av EGT/CHT kablar men med för lite slack för att de skulle klara av motorns rörelser under start. Felsökningen slutade efter lite halvhjärtade försök med att reparera, med att jag gjorde om hela den kabeldragningen.

Jag fick aldrig min transponder att fungera, den sa från första början "hardware error". Tyvärr trodde jag inte på den enkla lösningen och inte de jag frågade initialt heller, vi hade massor med teorier om att den inte skulle fungera innan magnetometer och annat var kalibrerat. När jag efter flera månader äntligen skickade den för kontroll/reparation så kom beskedet snabbt, hårdvarufel! Fick en utbytesenhet som omedelbart fungerade.

Manifold pressure, under de inledande taxiproven såg jag att jag inte fick någon indikering på manifold pressure. Efter mycket felsökande där jag initialt misstänkte ännu en dålig kabeldragning så visade det sig att jag lyckats förväxla manifold pressure sensorn och fuel pressure sensorn. När jag bytte plats på dessa så fungerade allt.

Jag är inte en vän av micro molex kontakter, jag har flera fall där stiften inte suttit kvar på plats efter att jag satt ihop de båda kontakterna. Ofta har det fungerat initialt men sedan skakat loss. De normalstora kontakterna och alla DSUB kontakter har däremot fungerat bra.

Otur, I några fall har man inget val än att chansa och därefter testa, så är det bland annat vid installation av kablarna till klaff och trim. Jag tror jag lyckades chansa fel på varenda sådan kontakt så bland annat höjdrim, skevrodertrim och klaff har kopplats in två gånger.

Den stora dagen

På morgonen den 16e Juli var det ett riktigt ruskvader men det såg ut som att det skulle kunna bli en öppning under den sena eftermiddagen. Att det var en tisdag var bra för då var det G-luft och jag skulle kunna flyga trots att jag ännu inte hade en fungerande transponder. Jag ställde in övriga aktiviteter och planerade för avfärd till Hässlö, då plingade det till i telefonen, min transponder fanns nu för uthämtning hos postombudet.

Väl på plats kontrollerade jag manifold pressure genom att taxa till tankanläggningen. Efter tankning kontrollerades väderleksprognosen igen, nu såg det ut som om det inte skulle bli någon flygning. Övriga meddelades och jag taxade tillbaka och ställde in maskinen i hangaren igen.

Jag installerade transpondern, testade den och kunde direkt se mig själv på





Magnus har besök av Josef Toth, Hans-Olav Larsson och Staffan Ekström under slutmonteringen.

Lars Gustavsson har fotograferat och deltog förstås också vid vingmonteringen.

Flightradar24. Funderade på att åka hem men vädret började snabbt se bättre ut och en kontroll av prognosen visade att det nog skulle vara flygbart i över två timmar. Ett snabbt toalettbesök och information till övriga närvarande, en sista kontroll av maskinen och sen taxade jag iväg...

När jag skriver detta har jag nio timmar airborne med maskinen, Förutom en krånglande radio så fungerar allt fantastiskt. Jag kommer nu att totalt ominstallera radion samtidigt som jag gör om panelen lite i samband med att jag installerar autopilot-kontroller och autopilot-servon. Mer om detta och flygutprovningen i en framtida artikel.

Jag vill avsluta med att tacka min släkt, familj och då framförallt min stöttande fru som dessutom hjälpte mig praktiskt vid flera tillfällen!

Ett stort tack också till alla vänner och funktionärer inom EAA som hjälpte mig väldigt mycket: Min kontrollant Jan-Erik Synnerman förtjänar naturligtvis ett extra omnämnande, jag är en typisk RV-byggare på så sätt att jag inte gillar epoxy och plast, Jan-Eriks expertis inom detta område har varit mycket värdefull.

Jag vill slutligen dedikera detta bygge till min sedan många år bortgångne morfar, allt jag lärt mig under de många

timmar jag spenderat tillsammans med honom i hans verkstad under min uppväxt, har varit en förutsättning för att jag skulle kunna färdigställa detta flygplan!

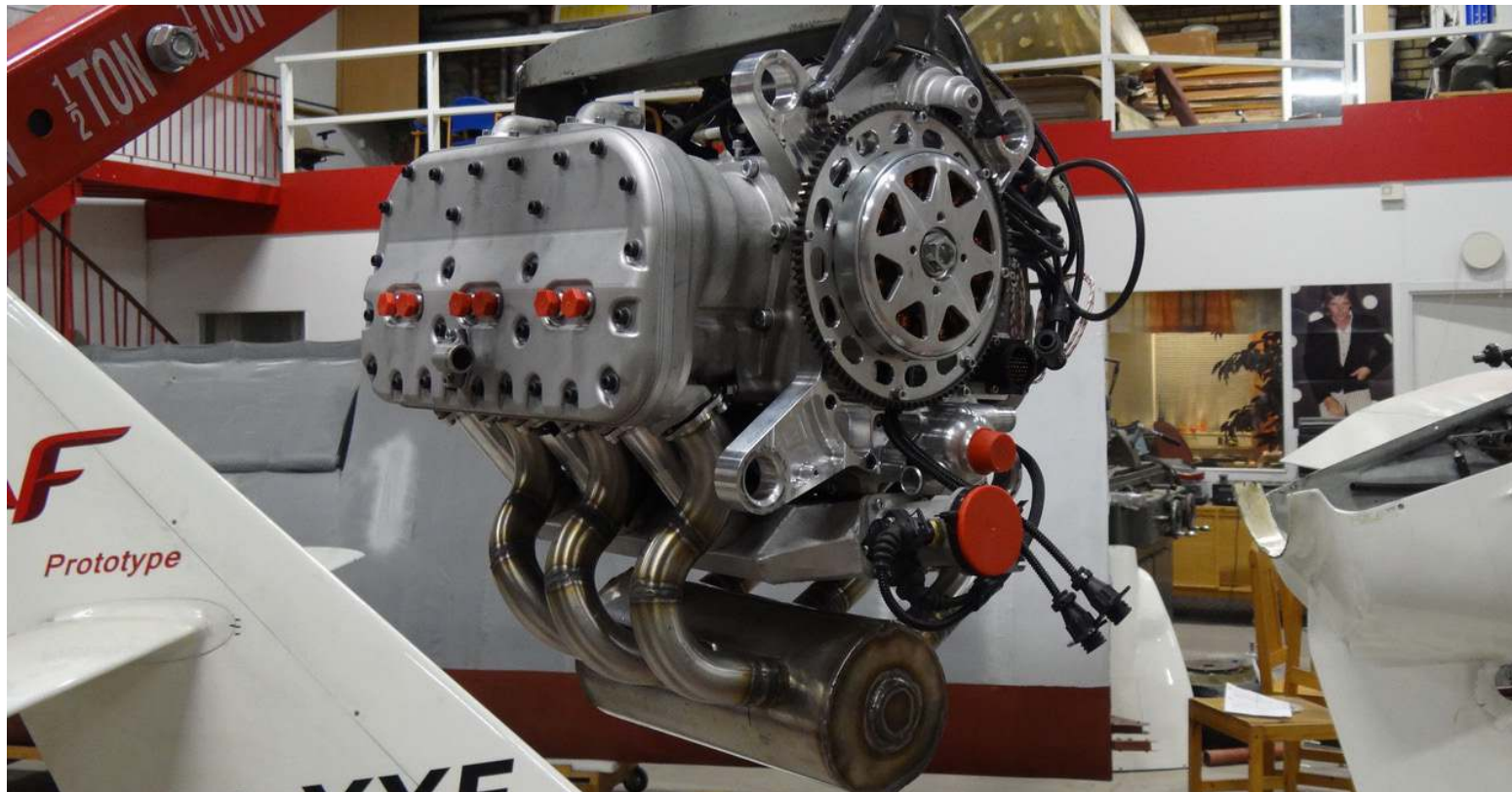
“Total performance”, är den framgångsrikaste kitplane tillverkarens devis. Del 11 i en serie kortare artiklar där ni får följa mitt bygge av en Vans RV14.

Lars Gustavsson har fotat och var naturligtvis närvarande vid vingmonteringen

Magnus Sandqvist



Mer power, Seagull får en sexa! Rapport från Lage Norberg, Flygfabriken



Svenska Flygfabriken håller på med installationen av D-motor-sexan LF39. Vi blev tillfrågade av D-Motor om vi ville prova ut LF39 på samma sätt som vi provat fyran LF26!

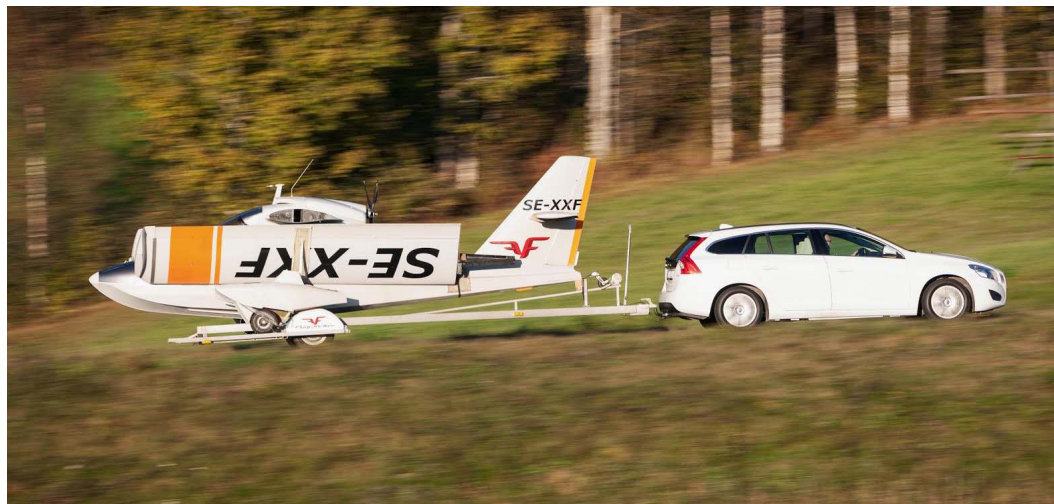
Vi flög knappt 100 timmar med fyran och det vi upplevde var att motorn gick bra men naturligtvis uppvisade en del barnsjukdomar, speciellt i det pusher-utförande som vår prototyp Seagull kräver!

Att åstadkomma en bra pusher-installation är ett tämligen omfattande arbete och när man nu har ändrat UL-reglerna och så här långt tagit bort tillsatsvikten på 175 kg med sikte på att öka maximala flygvikten till 650 kg på sjöflygplan, har vi bestämt oss för att ha LF39 på samtliga modeller, alltså även UL! D-Motorinstallationen med LF39 borde faktiskt bli också något lättare än den Rotax 914 vi flög med mer än 100 timmar med före D-Motor-fyran!

Vi har utgått ifrån att ha propellern på samma ställe vilket innebär en förkortning av motorfundamentet på c:a 170 mm. En ny större vätskekylare och ett nytt avgassystem behövs naturligtvis och båda är gjorda.

Räknar med att den totala installationen blir klar under hösten och med den extra effekten och den jämförelsevis låga tomvikten borde resultatet bli ett riktigt KRUTÅK!

Hälsningar Lage



Broom F58

vad kan det vara för maskin? Josef Melins egna projekt i sann EAA-anda!

Här kommer lite bilder och en slags logg/dagbok som beskriver mitt projekt.

(Broom F58, tillv.nr.1-1582)

Jag har alltid varit intresserad av allt som har med mekanik att göra. Har jobbat inom tillverkningsindustrin sedan jag slutade grundskolan, (1984), och driver sedan 2002 en mekanisk verkstad med tyngdpunkt på konstruktion och tillverkning av specialmaskiner och annan produktionsutrustning.

Flyger, (UL-B), sedan oktober 2015, men är egentligen mer intresserad av det tekniska, än själva flygandet.

Insåg att jag ju har bra möjligheter att konstruera och bygga en flygmaskin!

Verkstad, 3 utflugna barn och en mycket förstående fru. Bara att sätta igång... Har inte haft några problem med fritidssysselsättning sedan dess och lär inte ha det på länge.

Lär mig väldigt mycket och fortsätter tills den är klar, eller så länge det är roligt.

Josef Melin

Anteckningar flygplansprojekt 1

Start hösten 2014.

Flygcertifikat för UL-B klart 2015-10-13.

Research, studier och div teoretiska experiment fram till våren 2016.

Bestämmer typ och särdrag.
Tvåsitsigt ultralätt Biplan med enkelt fällbara vingar utan verktyg.
Dimensioner anpassade för förvaring/transport i 20 fots container.

/

Att göra:

Resten..

/

Status 2016 - 2017

Konstruktion, beräkningar osv.
Blir medlem i EAA. Kontakter Dan Borgström som vill bli teknisk granskare.
Tillverkar ståltrådsmodell av ramen i modellskala och en "dummy" i trä, (fullskala av cockpit) för test av utrymme mm.

Kommer över en ny VW 2180cc motor med propeller. Mäter, väger och ritar upp i cad.

Kan bli bra.

/

Status Augusti 2017

Går EAA:s dukningskurs i Karlstad hos Dan Borgström, givande. Får tips om en bra bok, "Praktisk flygteknik" av Erik Bratt. Hemkommen från kursen samlar jag ihop allt jag gjort och lärt mig så här långt och startar ett "seriöst" projekt. Min fru Jaana, hittar ett exemplar av ovan nämnda bok, på ett antikvariat i Stockholm som jag köper. Det visar sig vara ett obläddrat exemplar av sista utgåvan, med rättningar av författaren själv!

Det blir mer eller mindre en ny konstruktion från början, med ny vingprofil osv.

/

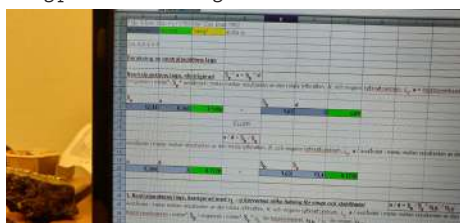
Status 2018-02-17

Konstruktion, beräkningar och mer studier. Klar med Cadfil "FLP1 F5.7"
Ser bra ut.

/

Status 2018-05-01

Framtagning av beräkningsunderlag, bla. i form av excel-blad med grund från div. källor, främst Erik Bratts bok "Praktisk flygteknik" som jag lagt in sida för sida, (nästan komplett). Sista fliken knyter ihop boken med möjlighet till beräkningar, där alla formler är ihopkopplade, bara att ändra en parameter och allt uppdateras. Har även använt FXLR5 / Xfiol för bestämning av proportioner, tyngdpunkt och val av vingprofil mm. Någorlunda klart.



/

Att göra:

Prestandaberäkningar och underlag för "Ansökan om Amatörbyggnadstillstånd".

/

Status 2018-06-01

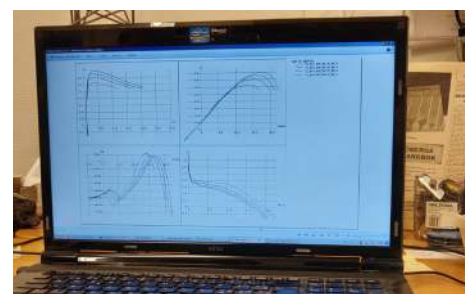
Prestandaberäkningar och underlag för "Ansökan om Amatörbyggnadstillstånd". Klart, (nästan).

Besöker EAA-träffen i Falköping med dator, papper och allt. Kanske kan få hjälp att se om min ansökan till byggtillstånd ser bra ut?. Tänker lämna mitt underlag till Dan Borgström, (Teknisk granskare), om han dyker upp. Projektet heter nu "Broom F58", (A1.0 / A1.1 osv. Alltså F5.8 men utan punkt, och med firmanamnet före.).

/

Status 2018-06-23

Ingen Dan Borgström dök upp på EAA-träffen, hittade ingen annan att fråga heller.



Fyller i så gott jag kan och skickar till Dan för påskrift någon vecka senare, fick tillbaka med påskrift strax innan midsommar. Räknar en gång till på prestandan och skickar till EAA på Måndag 25/6.

Anpassar ram, vingar mm. av stålör för 3D laserskärning med "tappar" och "hål". Detta för ev. framtida byggsatser. Avsikten är att slippa hela jobbet med kapning och formning av rören innan svetsning, och minimera behovet av svetsjigger och fixturer.

/

Status 2018-07-29

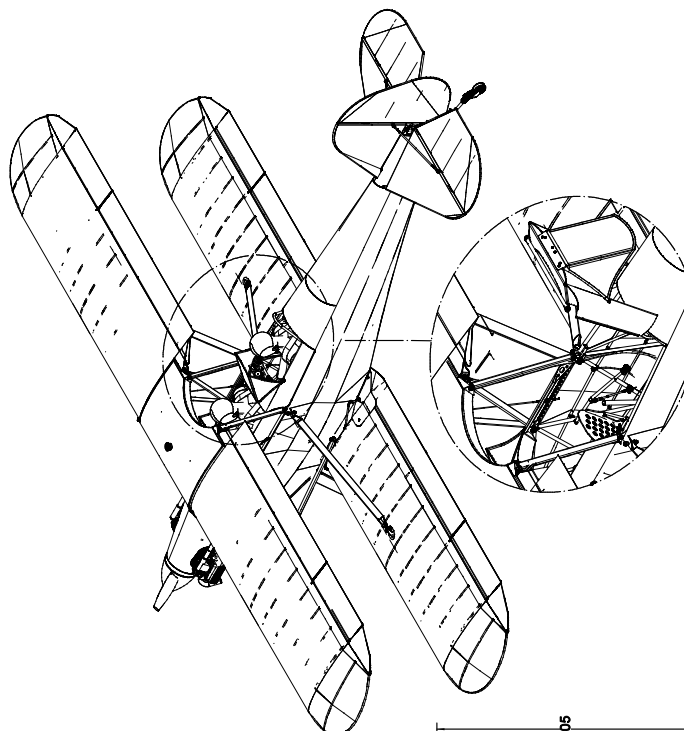
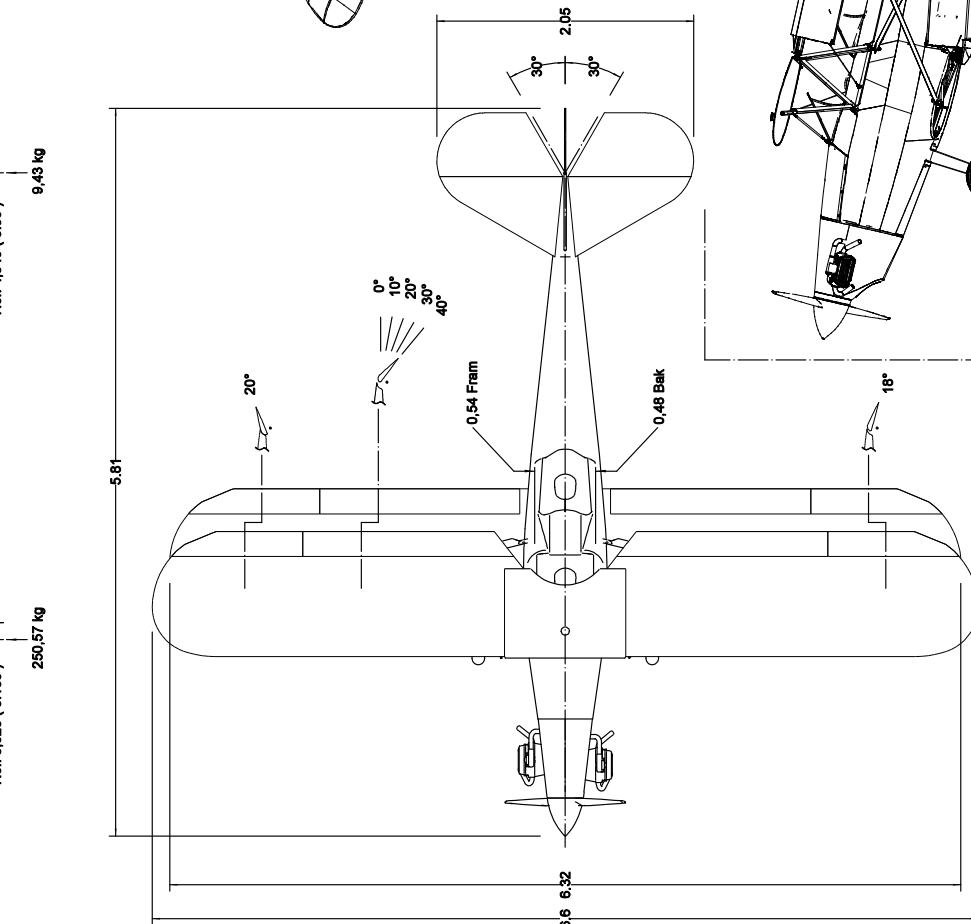
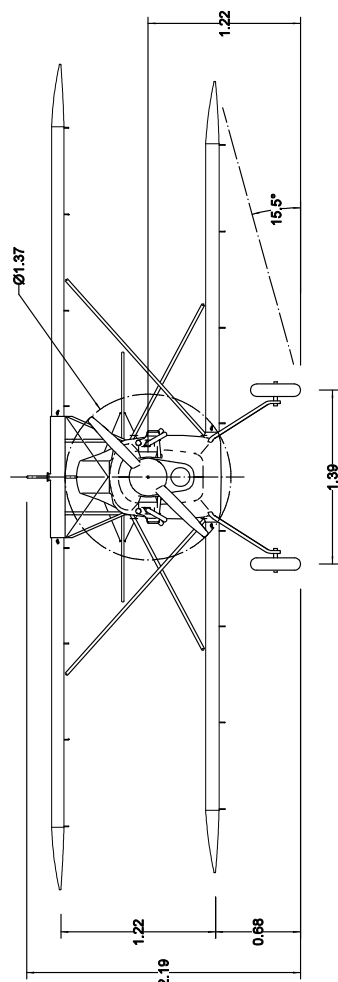
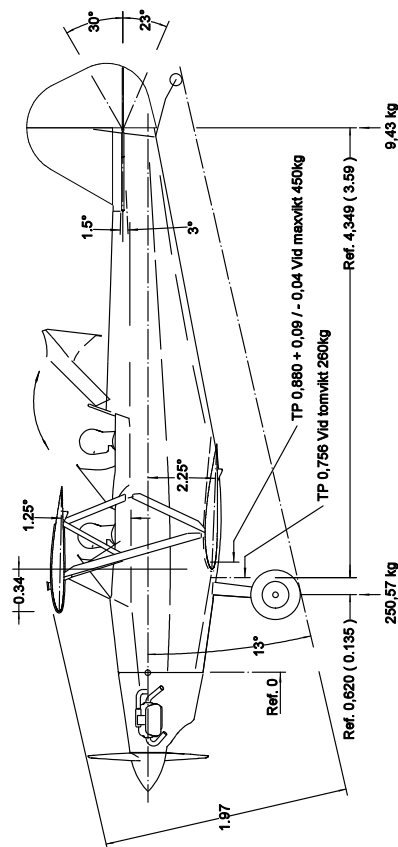
Ringde EAA kansli i mitten av Juli och frågade om min byggnadstillståndsansökan kommit fram, det hade den, fick jag veta av tekniska chefen själv. Igår kom ett brev med posten, från EAA. Öppnar och konstaterar att det är ett projekttillstånd! Vad innebär ett projekttillstånd? Kostar som ett byggtillstånd och har samma giltighetstid.

Mailar och frågar Dan.

/

Status 2018-10-03

Inget svar från Dan, ringer EAA och får beskedet att det bara är att bygga! Tar litet semesteruppehåll på ett par veckor, fortsätter sedan med beredningsjobbet. Det är mycket mer än jag tänkte mig, trots att jag borde veta bättre. 210 meter stålör i 625 olika delar och 16 material- dimensions-kombinationer + 865 stålplåtsdetaljer i 159 utföranden och 3 materialtjocklekar... sen kommer



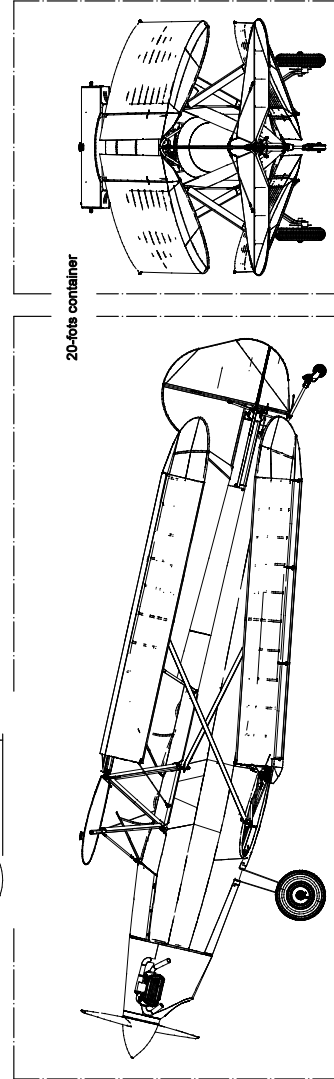
Broom F58

Stålrörkonstruktion, (SSAB R8 och SAE 4130).
Tankar, spryglar, roder, klaffar mm. i aluminium.
Klädd med duk, (Oratec®).
Fällbara vingar, inga verktyg behövs.
Enkel att komma i och ur, öppningebar.
Rymms i en 20-fots container.
Pilotvikt (bakre sits); Min 60kg / Max 110kg
Dubbla manövrer.
Lastfaktor: + / - 6,75
(Beräknad från sträckgräns,
med säkerhetsfaktor 1,5).

Spännvidd: 6,6 m / 6,32 m
Längd: 5,81 m
Höjd: 2,19 m
Tomvikt: 260 kg
Max startvikt: 450 kg
Vingarea: 12,44 m²
Vingprofil: RAF 28
Vingbelastning: 36,17 kg/m²
Vikt / Effekt: 6,62 kg/hk
Tankvolym: 60 L (användbar volym)
Startfyllsträcka: 172 m
Startsträcka total till 15 m: 309 m
Hastighet för bästa glidtal: 120 km/h
Marschfart optimal: 158 km/h
Marschfart 75% effekt: 177 km/h
Maxhastighet: 200 km/h
Bästa stighastighet: 6,12 m/s
Bästa glidtal: 8,2
Stallhastighet klaff 0: 75 km/h
Stallhastighet klaff L: 65 km/h
Landningssträcka total från 15 m: 177 m
Landingsfyllsträcka: 83 m
Max flyghöjd: 13000 fot

Motor: VW 2180 cm3
Max effekt: 80 hk
Propeller: 2-bladig, 54" / 48"

Areor:
Vingar totalt: 12,44 m²
Vingar minus kroppsbrädd: 11,16 m²
Vingar med klaff: 8,4 m²
Stevroder (4st.): 0,72 m²
Klaffar (4st.): 1,28 m²
Stabilisator: 0,72 m²
Höjdroder: 0,8 m²
Stabilisator och höjdroder: 1,62 m²
Fena: 0,28 m²
Sidoroder: 0,4 m²
Fena och sidoder: 0,68 m²



aluminiumdetaljerna, trädelarna, duken, wirarna osv. Allt med art.nr. i cad-underlag och excel-listor / tabeller. Beställde rör från Arigo och ME-Racing 20180925-2. En del kom i dag, (de från ME-Racing). Resterande får jag vänta på, pga. mycket att göra hos leverantören och för att en del dimensioner ej fanns hemma. Jobbar vidare med beredningen av plåtdetaljerna, snart klar. Nästa steg är offertförfrågningar på laserskärning av stålrör och stålplåt som skall skickas ut.

/
Status 2018-10-29
Fortfarande inte alla rör på plats, väntar. Har skickat offertförfrågningar till 11 företag varav 5 har tackat nej och resten inte svarat än. Kan ju kapa och passa in rören själv, men då får jag ju inte prova den tänkta "byggsatsen". Lars kom på en idé med en kula, (i pressade plåthalvor), i skarvarna i stället. KANSKE kan vara ett alternativ.

/
Status 2018-11-20
Inte alla rör på plats, har mailat utan svar. Har skickat ut min offertförfrågan på laserskurna rör en gång till, med svar "nej" från ett par tänkbare leverantörer till, (varav en ringde och tyckte det var ett riktigt intressant projekt, men som dessvärre inte passade in i deras verksamhet). Lars kula är riktigt intressant, men inte lämplig i detta bygge. Håller på att konstruera en notchmaskin efter principen "slipa bort materialet utvändigt från sidan" i stället för invändigt i borrikningen, (hålsåg/fräs eller slipband med rulle). I värsta fall får jag överge laseriden och kapa & notcha själv.

/
Status 2018-12-15
Har gett upp "laserskurna rör idén" tills vidare. Har konstruerat klart notchmaskinen och beställt material för tillverkning av den. Kanske hinner jag få den färdig under mellandagarna. Rören från Arigo beräknas komma runt jul.

/
Att göra:
I väntan på rören och materialet till notchmaskinen, borde jag ändra underlaget för plåtdetaljerna, (ta bort "tapparna" för inpassning i urtagen, i de laserskurna rören som inte blir av).

/
Status 2019-01-02
Jul och Nyår avklarad, hann klämma in ändringarna av de laserskurna plåtdetaljerna, för anpassning till ej laserskurna rör. Materialet till notchmaskinen och rören från Arigo har inte kommit.

/
Att göra:
Vänta.
Kanske börja plocka med motorn, ändra till dubbeltändning mm.

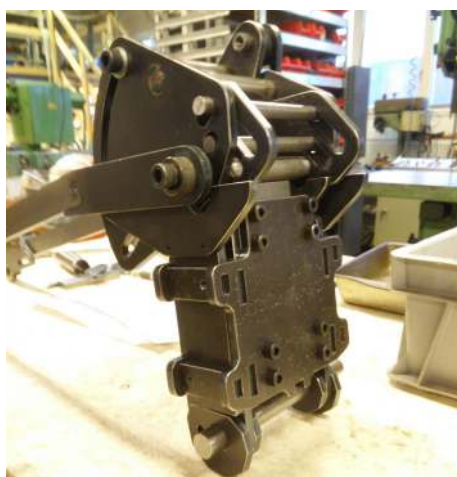
Ordna hissordning med taljor osv. för förvaring i taket av flygmaskinen under byggtiden.
Har möblerat om i verkstaden för bättre utrymme, men behöver kunna få undan flygmaskinen så den inte stör det ordinarie arbetet.

/
Status 2019-01-09
Fick de laserskurna delarna till notchmaskinen i måndags, och har börjat sätta ihop den. Inte så bra skuret, men funkar med lite handpåläggning. Har ritat plana fixturritningar för montagesvetsning på "bord".

/
Status 2019-01-25
Notchmaskinen 75% klar, snart skarpt prov! Funkar den, blir notchningen av rören en enkel sak, annars har projektet inte hänt, (funkade inte). Rören från Arigo har ännu inte kommit, hoppas att inte hamnstrejken ställer till det, (några dimensioner är på väg med båt från fjärran land). Lämnade in "Årsredovisning 2018 bygge 1582" via mail i dag på förmiddagen, och nu på kvällen är sidan med "Ultralätta flygplan under byggnad" uppdaterad med följande:

Broom F58 1-1582 P 5% Josef Melin, ALINGSÅS
Stort...

/



Att göra:
Bygga klart notchmaskinen, konstruera och bygga "bord" för svetsfixturer. Bordet blir upphissningsbart i taket pga.

utrymmesbristen, så hissordningen för förvaring av flygmaskinen innefattar nu även "bordet".



/
Status 2019-02-05
Notchmaskinen blev klar för provkörning i onsdags kväll, den fungerade som tänkt! Nästan. Slipkurvan på rören utgår från en godstjocklek på ca 5% diametern. Det visade sig att det i iven blev 5% av radien... Rättar till och det blir bra.



Kan nu notcha tunnväggiga rör i diametrar från ½ till 2tum, i vinklar från 0° (vinkelrät) till 60°, steglöst!
Kan även ställa in för notchning av ett mindre rör med anslutning på ett större, upp till dubbla diameter i 8 steg. Fungerar över förväntan bra, MYCKET snabbare och bättre än med hålsåg/fräs, även snabbare än bandslipsvarianten med utbytbara rullar.
Ringde Arigo angående leveransen därifrån, lät som min beställning kommit bort lite i mängden, (de har tydligen väldigt mycket att göra).

/
Att göra:
I väntan på rören bygga bänk med tillbehör.

Status 2019-04-06
Rören från Arigo kom för några veckor sedan, inte helt komplett, men nu kan jag sätta igång på allvar. Har byggt klart bordet och hissordningen. Det blev en stålrörsstomme med vantskruv och dragstänger för trimning av raketten. Bordet är uppdelat i "rutor", hela bordsskivan består av 4st. 1200x800 22mm plywoodskivor med styrning i rutorna. Formatet är detsamma som på en lastpall, så förvaring av de färdiga

fixturskivorna blir praktisk. I taket blev det en liten elvinch i vardera änden på en skena. Håller på att rita upp alla plana fixturer. Fena, höjd- och sidoroder samt stabilisator är avklarade. Näst i tur är kroppen. Vingbalkarna bygger jag sist på en stålbalssfixtur.

/
Att göra:
Rita klart fixturskivorna och skruva på lägesstopp för rören.

Status 2019-05-14

Håller fortfarande på med fixturskivorna och lägesstoppen, mitt "riktiga" jobb stjäl en del tid...

Funderar på att visa upp notchmaskinen på EAA-träffen i Falköping, skall ringa och höra med ansvarig person. Kanske skicka in något material till EAA-nytt också, kan inspirera eller ev. avskräcka en och annan som går i liknande tankar.

Att göra:
Bygga klart fixturskivorna och skruva på lägesstoppen för rören.

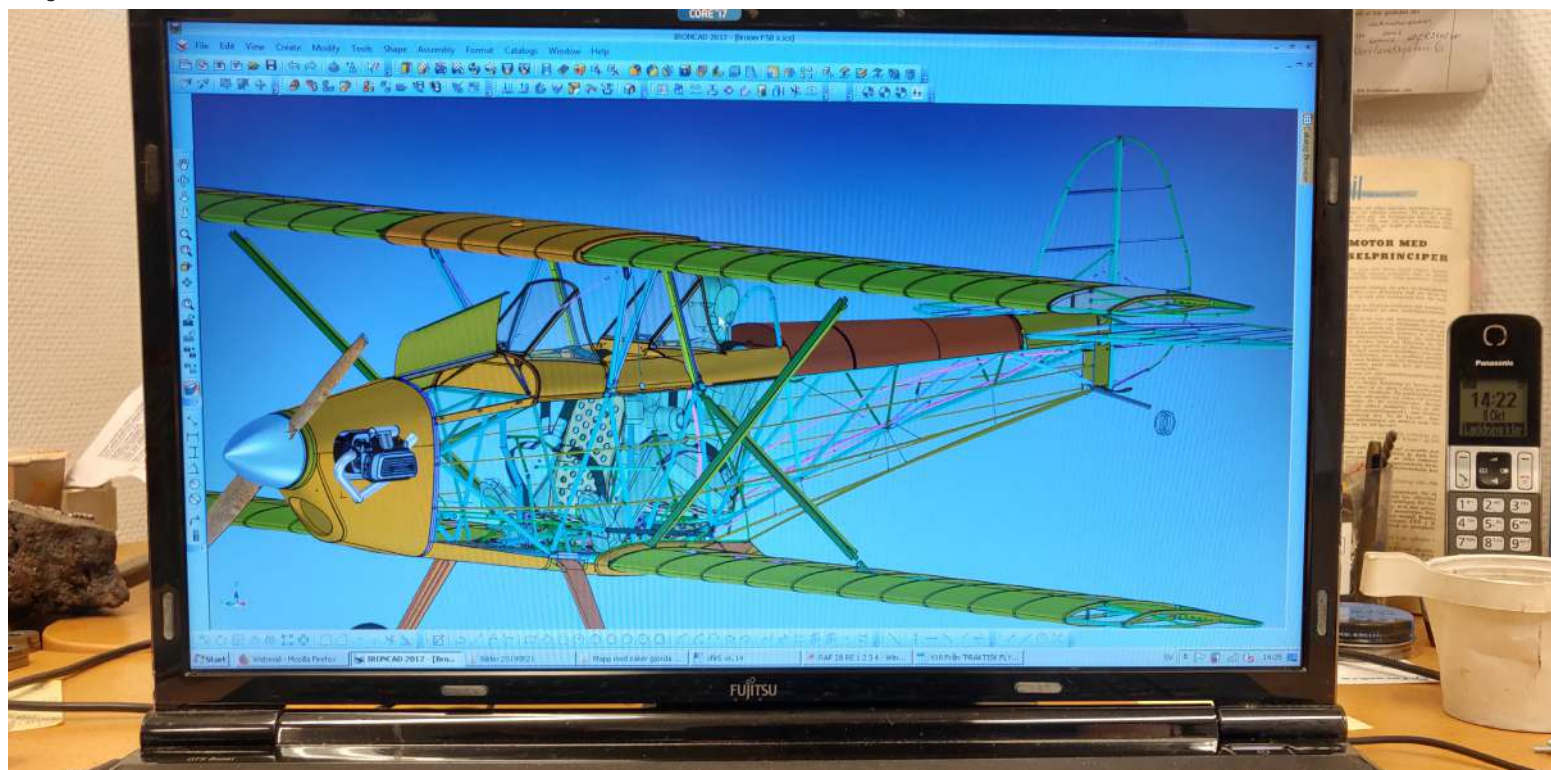
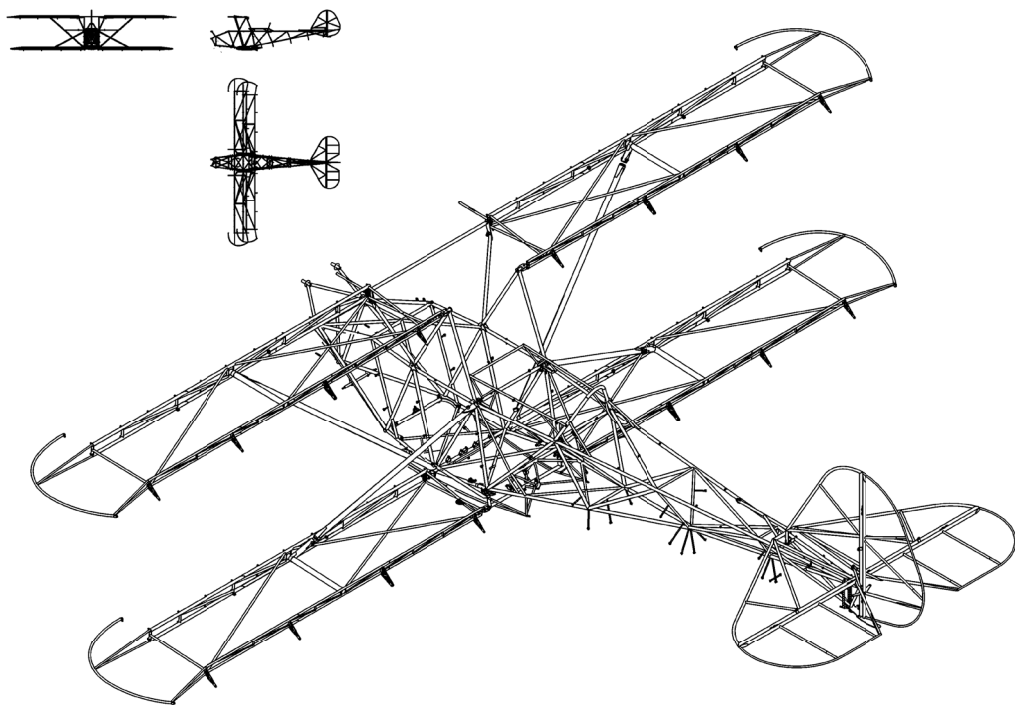
Status 2019-05-26

Klar med fixturskivorna!

Notchmaskinen får stanna hemma, hinner inte med denna gång.

Konstruerar en rörkapmaskin baserad på en billig vinkelslip för dia. 125mm kapskivor, de tunna, (1mm tjocklek), är riktigt bra. Den går att gir-kapa med upp till 60°.

Att göra:
Bygga kapmaskinen.
Beställa plåt detaljerna.
Påbörja själva bygget av flygmaskinen efter alla förberedelser! Det blir kapning, bockning, notchning och hopnästning av sidorodret. Sedan fenen, stabilisatorn, höjdrodret följt av kroppen.
Konstruera och tillverka svetsfixtur för vingbalkarna.



Leather Coaming Padding

Dan Helsper

Hur gör man en snygg stoppning runt cockpit sargen?

Per Widing, Pietenpol-byggare som ni vet, har fått tips i Pietenpol-byggarnas egen tidning som ges ut i USA. Dan Helsper, delar gärna med sig även till EAAnytt's läsare meddelar Per.

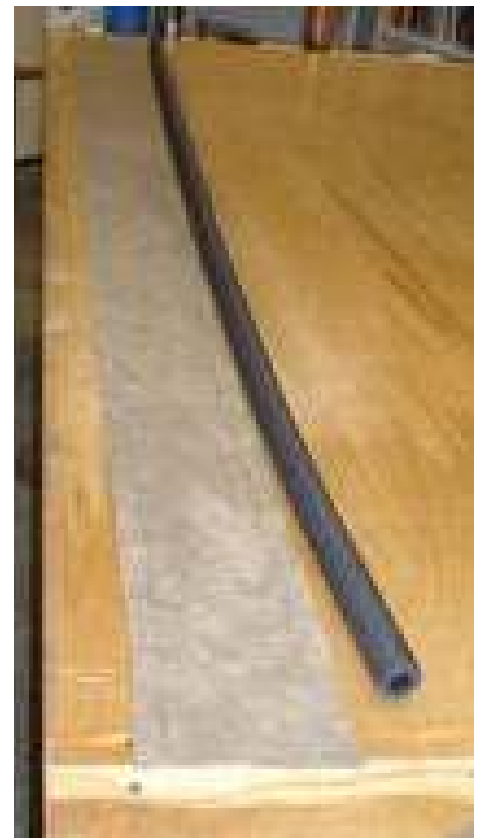


I have completed my leather cockpit coaming, after much frustration and consternation. I finally came up with a very nice looking result, and I believe much easier method than what others have done. Basically the procedure is, to take the correct length pipe insulation (Home Depot)(sections glued together) and using spray adhesive (3M Foamfast 74 from Grainger), glue leather to pipe insulation, install grommets, and lace onto airplane.

Leather is marked along edge to make a glued hem on two long edges. Spray on adhesive and then fold up hems on both long edges.



Next, punch holes and install grommets. I used size 00 (black oxide finish) grommets. Then, mask-off grommeted edges and far ends of leather, and suspend foam with copper pipe, to facilitate spraying of glue.



After spraying glue on leather and foam, wait for tack, then carefully drop foam down on to the center of leather, rolling in each direction to get nice wrinkle-free roll.

Let this dry for about 1/2 hour.

Next, split polyethylene tubing and apply to raw edge of aluminium. I used a few pieces of safety wire to hold it on, covered by black duct tape.

I did a trial fit at this point so I could get a final length and sew it into the circle I needed. Now locate and drill 3/16 holes for lacing.

A slight bit of wrinkling is evident in the curves, but it is very uniform and goes good with my “distressed” leather. I used round leather lacing cord I bought on line from Leather Cord USA.

Lacing, about 1/2 way done. Originally my coaming metal stopped at the pilot back rest, but I added a piece to get more of a true “pit” look.

The width of the cut pieces is 6-1/2”. Then spray glue a 1” wide strip on each long edge, wait for tack, and fold-up to make a 1/2” hem. I elected to glue these hems instead of sewing them, because a lock-stitched seam will not stretch as much, and you need that.

Find center of overall length, mark-out hole patterns from center. Punch holes, but not all the way out to the end. Now install grommets in the holes that are punched. Mask off grommeted edges, and also about the last 4 inches of the far ends.

Insert 1/2” copper pipe into pipe insulation, spray glue both the leather and pipe insulation (avoid same last 4 inches). Wait for tack, and CAREFULLY lay pipe insulation down in exact center-line of leather. Roll pipe insulation back and forth to “pick-up” and stick to the leather. Press all areas by hand to make sure good you have good contact.

After it dries do trial fit on airplane and determine exact location of last sewn



seam. I noticed mine shrunk just a bit during the gluing process, so it is best to leave both ends a little long until this point. I actually had to glue an additional extension onto my pipe insulation to make it come out right.

Now cut to finish length and sew into loop. This is the reason you don't want to initially glue all the way to the end. You will need these last few inches loose in order to get it under the sewing machine to finish-sew. Now that you have made that last sewn seam, you can go back and lay-out those last few holes that you did not punch.

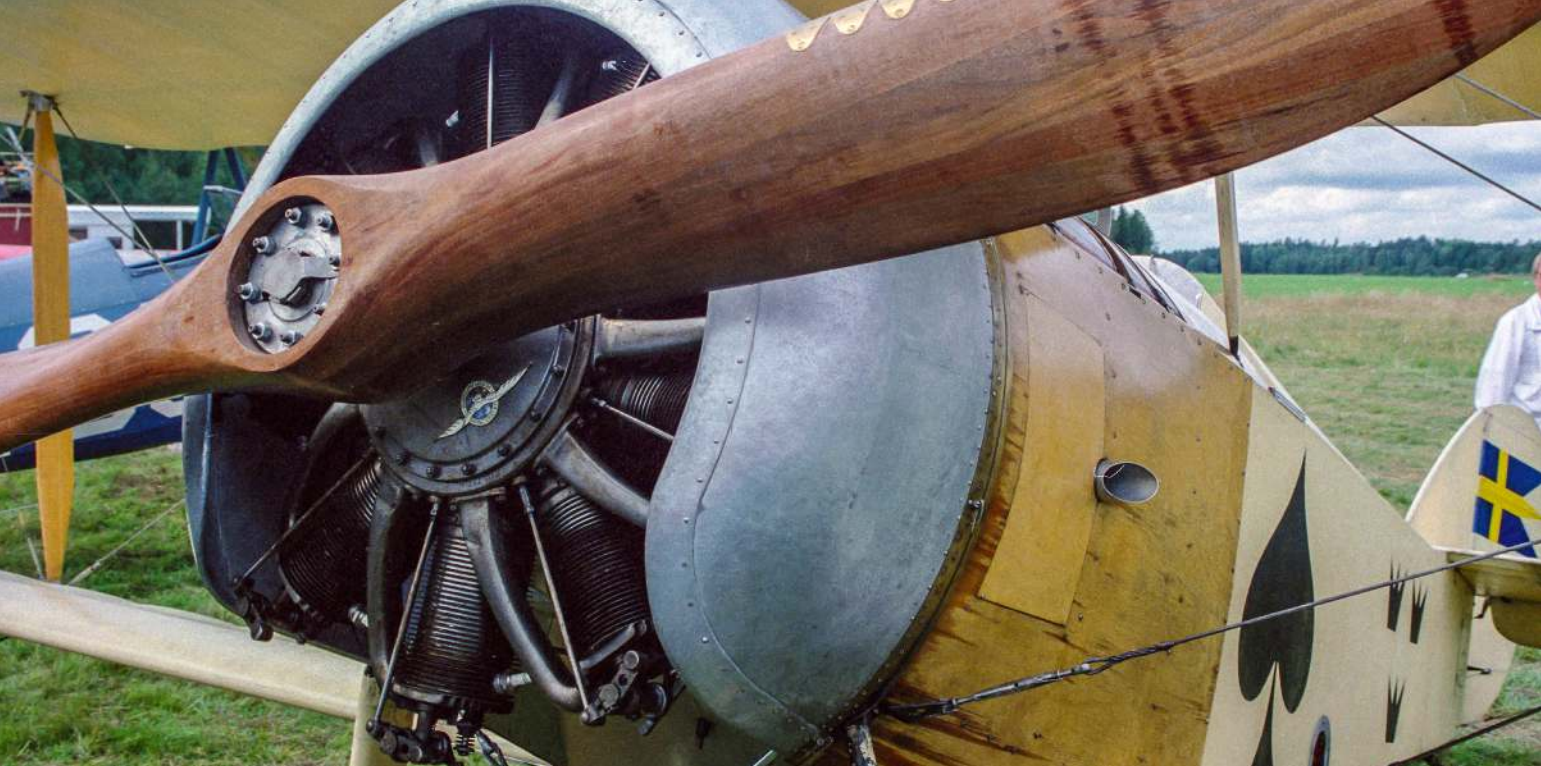
You may have to “fudge” the hole

spacing to get it to look uniform and finished. Install those last few grommets. Now you can glue the remainder of the “sausage” together near the last sewn seam. This is trick with this contact cement, because as you know, the glue must be applied to both surfaces and allowed to tack-up, before mating. You may have to use a brush to apply, and insert pencils or sticks in between the leather/foam, and then remove after tack and carefully lay together. Tricky because you only get one chance at positioning. Make sure you get glue on all the surfaces otherwise you will end up with a bulge or wrinkle. I got a little of this, but oh well. (Now you know one of the flaws).

One more thing. On all of the sewn seams, go back and sew down the “wings” flat to either side, so excess seam leather lays flat and does not form a bulge.

Hope this helps. Let me know if you need more.

Dan Helsper
Poplar Grove, IL.



KJELL MINNS

Då och då poppar det upp minnen från mina 56 flygår, nästan alla i EAA S och många i luftfartsinspektionen. Mycket har jag hört och sett och en del med flyganknytning vill jag delge EAA-nyttas läsekrets som utfyllnad kanske när det finns tomrum på någon sida. En del är kanske inte alltid så roligt, en del mer sens moral!

Micael Carlsons Tummelisa har lagt sig på rygg nyligen i Tyskland. Då dyker ett minne upp från tiden när Micael försökte få byggtillstånd. Tummelisan

hade ju inte det bästa ryktet, typen hade ju bytt smeknamn från Tummeliten till Tummelisa för det sas att hon la sig på rygg så fort hon fick en pilot i närheten. Skepsisen var stor, inom EAA när det gällde ett nybygge av en så haveribenägen maskin, särskilt som sökanden -Micael - då inte ens hade flygutbildning.

Jag informerade om det tänkta bygget i Flyghistoriska Rådet där många legendarer då var medlemmar. Personer som faktiskt varit med på den tiden när

Tummelisan var i tjänst. Skepsisen var stor, skulle en av dagens klena utbildade piloter verkligen klara av denna maskin (som de själva hade haft stora bekymmer med! Självegat förstås!). Jag invände att man ju satte eleverna på Tummelisan efter 5-6 flygtimmar, men då opponerade sig Nils Söderberg. "Det var nog inte riktigt så illa, de hade i alla fall 7-8 timmar".

Kjell Franzén

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



Skylane UL



Dynamic



Ultralätt, X-klass, LSA och VLA

Bristell



Advantic



Flottörer



Propeller



Oljekylare



Light Sport Aviation Scandinavia AB

Sverige Norge Danmark Finland

www.LSAS.se

info@LSAS.se

+46 – (0)70 575 9008



Rekrytering pågår...

Ikarus Flying Center



Den bästa klubbkärran 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

Elltech

Svensk och Norsk agent

Tel. + 46 (0)70 583 23 82

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](mailto:ea-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

SE-LCF OPUS 280



Fabriksbyggd helmetall 1995 i Hagfors, nu Experimentklassad i EAA. 550 flygtimmar. Rotax 912 ULS, 450 flygtimmar. Alla motorns 5-års gummidelar bytta i år. Ny Radio 8,33. Ny S-mode transponder. 210 000 SEK. Finns på Gotland. Kontakta Carl Romare, 0765801007, email carlromare@gmail.com

Säljes

Opus-3



Byggt 2000, 1:a flygtillstånd till 2020-06-30
Gångtid 70 tim, motor 635 tim, propeller 8 tim.
Radio 8,33 nymonterad.
Kruse på 1000ft 75% 147 kt.
Max kruse 172 kt.
Pris 365'000:- Skr, eller högstbjudande.

lennartpersson28@gmail.com

Säljes

Lancair 235 RG med reg SE-XLN



Den har inte varit i luften på många år och hela maskinen behöver en rejäl genomgång och en hel del behöver fixas men för rätt person med rätta möjligheter kan de bli bra, de går bra att titta på den i Landskrona på ESML efter överenskommelse, pris 150 000 kr maila så ringer jag.
Mats annelovairport@hotmail.com

Säljes

Opus280



P.g.a. tids- och platsbrist behöver jag sälja min Opus280. Det är den 3:e byggda i Hagfors och är en av två flygande i Sverige idag. Total gångtid är 920 hrs. 5-årsbesiktning och 100-hrs klar samt nytt luftvärdighetsbevis t.o.m. 31-7-2020. Höjd- och fartmätare samt läcktest - OK. Motor: Rotax 80 hkr med ditmonterade varmvattenmantlar runt förgasarhalsarna. Ny Halon-brandsläckare installerad 24-7-2019. Vakumpump renoverad. Prisdé: 185 000 Kr
Mats: 070-679 80 56

Säljes

Säljes - högstbjudande



Radio 25 khz VHF, Becker AR 3201
Transponder Narco Avionics AT 150,
med separat höjdrapportering
Intercom Sigtronic SPA-400
Nyss urmonterade ur SE-LCF, fullt
välfungerande. Med manualer.
Kontakta Carl Romare
0765801007
mail carlromare@gmail.com

Säljes

Säljes

Peltor 7002



Jag har 2st Peltor 7002 över är det någon som vill köpa. Föreslår 500 kr.
Lars-Erik Larsson, 0732677980

Säljes

Motor delar från Bell 47 G4



Lycoming VO 540
B1 B3. Continental
A65, samt en massa
nya delar till Bendix
S6 magneter. Hjul
nav Super Cub.
Glasfiberdelar till
RV4. Startmotor till
O-360 12V.
Kom med vettiga bud
på grejerna.
Bjarne Isaksson.
0705820866.



Säljes

Nytt motorfundament till Eurocub.

1st fartm 0-120 kn, ny fab Falcon.
1st höjdm 20000 ft, ny fab Falcon.
Komplett motorinstallation VW 1600,
tot 434 tim.
Propeller, fundament, motorinst etc.
Jan-Olov Andersson
0278.19709@telia.com
070 5711621

Säljes

Begagnade vingar



(vänster och höger) till MFI-9 Junior
med mindre obetydliga skador. Har
förvarats i ett varmisolerat förråd sedan
de köptes begagnade.
Pris: 10 000kr
Sune Stavered, 070-556 01 51
sune.stavered@live.com

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
- Vägskatter
- Företagsskatter
- Försäkringar



Runskogsvägen 4 B • 192 48 SOLLENTUNA

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

ORDERTELEFON 021-12 31 76