



EAA

nytt

#4/2019

MEDLEMSTIDNING FÖR EAA SVERIGE • ÅRGÅNG 52



- TC's pappersskola
- Flyga Spitfire
- Broom F58, bygger fortsätter
- Rapport från kompositkurs
- Hangaren





Flygkalendern

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

2020-06-06 - 07 EAA Fly-in

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

I DETTA NUMMER
BLAND ANNAT:

4-5 Information från kansliet, Flygsäkerhet och Lucia-fika

7 Tekniska Chefens Papperskola

9 Rapport från kurs i fiberkompositlaminering

10 Flyga Spitfire

12 Broom F58, Josef Melin konstruerar och bygger

16 Reflektion, forts.

18 **HANGAREN**
Köp och sälj



Här en bild på SE-GTZ PA-18 Super Cub en kall novemberdag strax innan mörkret lägger sig över Piteå. Flygplanet ägs av Thomas Hallberg och flögs av Johan Norberg. Fotot är taget av Daniel Bengtsson från Piteå flygklubbs trotjänare SE-FAO.



MFI-9 fotograferad på Håtuna 2012.
Foto: Lennart Öborn

Senaste datum för material för kommande nummer under 2020.

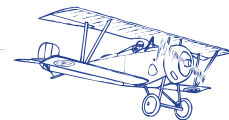
Nummer 1, 2020-02-03

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

Motvind! Motvind är trevligt under start och landning men inte lika roligt när man utsätts för det i den vardagliga betydelsen. Det har knappt blivit något flygande alls för mig sedan förra numret, är det inte jobbresor och dåligt väder så kommer det flygförbud på flygplatsen och till sist en redig förkylning när övriga faktorer äntligen tillåter flyg.

EASA har äntligen röstat om frågan om att bland annat få tillgodoräkna timmar i Annex 1, möjlighet till att göra lärartimme/PC och tom. utföra grundskolning med dessa maskiner. Det saknas ännu detaljer men det här kan bli riktigt stort och innebära ett rejält uppsving för X-klass i Sverige och Europa.

Hoppas att många tar tillfället i akt att umgås över en Luciafika på någon av de platser där detta anordnas!

2020 blir nog IT fokusets år för styrelsen och den tekniska verksamheten. Både av tekniska och GDPR-skäl måste vi ta ett rejält omtag rörande dessa frågor. I övrigt hoppas jag på bättre väder och framför allt, färre katastrofala flygolyckor under 2020!

/ Magnus



Kallelse till årsmöte 2020 i EAA Sverige

Tid: 2020-03-07 klockan 13.00

Plats: EAA kanslibyggnad, f d Barkarby flygfält

Förslag till dagordning:

1. Mötet öppnas
2. Val av ordförande och sekreterare för mötet
3. Val av justeringsman som jämte mötesordföranden justerar årsmötets protokoll
4. Val av rösträknare
5. Godkännande av fullmakter och fastställande av röstlängd
6. Fråga om kallelse till årsmötet skett i behörig tid och ordning
7. Styrelsens verksamhetsberättelse
8. Verksamhetsledarens redogörelse för den tekniska verksamheten
9. Resultat och balansräkning
10. Revisionsberättelse
11. Fråga om ansvarsfrihet för styrelsen
12. Val av styrelseledamöter och styrelsesuppleanter
13. Val av revisor och revisorssuppleant
14. Tillsättande av valberedning
15. Presentation av budget för 2020 och fastställande av årsavgift för 2021
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.

Vi bjuder på fika/förfriskningar.

Välkommen!

**Nya medlemmar**

5468	Pontus Granberg, Skellefteå
5469	Martin Holmström, Hedemora
5470	Alfonso Madrid, Saltsjöbaden
5471	Ilian Nilsson, Gryt
5472	Lars-Inge Karlsson, Skutskär
5473	Helgi Gestsson, Trelleborg
5474	Fredrik Persson, Enköping

1:a flygtillstånd

SE-XJL	SE5A (Replica)
	Lars Lindell, Forsheda

1:a flygutprovning

SE-AGC	Corben Junior
	Stefan Rådeström, Arboga

SE-XTV	SeaRey LSX
	Tord Wedin, Sundsvall

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

Nya byggtillstånd

1595	Van's RV-8
	Anders Öberg, Torsby

Övertagna byggtillstånd

1329	Zenair CH701
	Joe Steen, Vaggeryd

LUCIA-KAFFE I**ÖSTGÖTAREGIONEN**

Torsdagen den 12 december firar vi Lucia klockan 18.00 i Föreningen Veteranflygs lokaler på Kungsängen. På programmet står, förutom kaffet, en diskussion om kontrollantens roll och ansvar enligt EAA styrelsens beslut. Dessutom finns det ett och annat som kan berättas och ventileras, bl.a. från mässan i Friedrichshafen och vi hoppas att Kjell Nordström kommer att ge oss en skildring av hur det var att delta i D-dagflygningen med DC 3 i somras..

Såväl medlemmar som icke medlemmar välkomna.

Kjell Franzén

Luftrumsintrång ett störande gissel för oss flygare.

Luftrumsintrången ökar samtidigt som vi flyger färre flygtimmar, antalet intrång var 297 st. år 2018 det är klart störande och följer ingen logik.

EAA arbetar inom ramen för AFSR (allmänflygsäkerhetsrådet) med luftrumsintrången. Det är EAA medlemmarna Kjell Franzén, Kjell Nordström och Staffan Ekström som tränger in i de 297 intrången som de mindre flygplanen utfört under 2018. En av delfrågorna är i vilket luftrum som intrånget har hänt i.

En separat tabell sorterade på vilka flygplatser – luftrum som intrången varit i bifogas.

Kommande analyser är var i CTR, TMA och på vilken flyghöjd intrången utförts.

Senare kommer uppdelning av de olika grupperna av luftfartyg.

Varför sticker Hässlö ut så markant? En orsak är den låga TMA undersidan på 1500 fot och att tre andra flygplatser ligger under TMA:et nämligen Kjula, Ekeby och Johannisberg. Många flygskolor är baserade på de fyra flygplatserna.

Motsatsen där inga intrång har hänt är militära Luleå F 21 och Malmslätt F 3

Studera och fundera lite runt intrångslistan och var lite försiktig när Du närmar dig TMA och CTR speciellt från sidan.

Hela arbetet ska mynna ut i en rapport med förslag till åtgärder så bifogade intrångslista är bara ett litet smakprov.

Barkarby 2019-11-12 Staffan Ekström

LUCIA-KAFFE PÅ EAA'S KANSLI

Den 12/12 kl. 18.00 bjuds det på Lucia-kaffe på EAAs kansli på gamla Barkarby flygfält.

Nr	Var	Antal
1	ESOW Hässlö	46
2	ESGG Landvetter	34
3	ESOS Stockholm TMA	28
4	ESMM Malmö kontroll	25
5	ÖKC Östgöta kontroll	19
6	ESGJ Jönköping	15
7	ESNZ Åre – Östersund	14
8	ESSB Bromma	12
9	ESOE Örebro	10
10	ESSD Borlänge	9
	Delsumma de 10 första	212
11	ESMX Växjö	8
12	ESKN Nyköping	7
13	ESNO Örnsköldsvik	7
14	ESOK Karlstad	5
15	ESMS Sturup	5
16	ESDF Kallinge F 17	4
17	ESCM Uppsala F 16	4
18	ESMT Halmstad	4
19	ESNQ Kiruna	4
20	ESTA Ängelholm	4
	Delsumma de 20 första	264
21	ESIA Karlsborg F 6	3
22	ESMQ Kalmar	3
23	ESSL SAAB	3
24	ESTL Ljungbyhed	2
25	ESIB Sätenäs F 7	2
26	ESGT Trollhättan	2
27	R-område	2
28	Intrång i utlandet	2
29	ESNS Skellefteå	2
30	ESPE Vidsel	2
31	ESNX Arvidsjaur	2
32	ESSU Visby	2
33	ESSA Arlanda	2
34	ESNN Sundsvall	2
35	ESNU Umeå	1
36	ESGR Skövde (TIA)	1
	Totalt	297

EAA Sveriges**Östgötaregion**

planerar en träff i Linköping i början av februari 2020. Programmet är inte klart ännu och förslag/erbjudanden mottages gärna. Tidpunkten är planerad för att tidsmässigt medge motioner till EAA Sveriges årsmöte den 7 mars 2020. Platsen är preliminärt LFK klubbhus, Pilotgatan 10.

Kontaktperson i Linköping är Anders Wallerman.

Kjell Franzén



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:

Följ 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.

Fortsatt säkert flygår 2019 och gott nytt år önskar Staffan Ekström.

Incidenter, tillbud, haverier och flygsäkerhet En lägesrapport för 2019

När detta skrivs är det den 12 november och inom EAA:s verksamhet har det hänt ett haveri sedan senaste EAA-nytt. 2019-10-12 inträffade ett landningshaveri med en Glastar SH-1 på en privat gräsbana. Piloten skrev att han fick en kastvind som gjorde att han inte redde upp situationen. Planet gled av banan och tog i ett staket för att senare träffa en ek med vingen. Piloten var ensam och oskadd.

Årets första haveri inträffade 2019-06-05 med en Titan T-51 D mustang SE-XXN i Skåne. Haveriundersökningen är inte klar och vi får vänta på resultatet till den är avslutad.

Lägesrapport från Staffan Ekström

Bygghandboken omskriven

Vår bygghandbok har några år på nacken och har servat oss väl genom åren. Tidigare har man fått ut ett fysiskt exemplar i form av en pärm bestående av ett antal kapitel. Genom åren har dessa kapitel ändrats och kapitel har tillkommit. Det har sparats filer per kapitel med olika versioner och även olika format. Vid en kontroll visade det sig att det fanns ca 180 filer som tillsammans utgör vår bygghandbok. Genom årens lopp har dessutom typsnitt och upplägg förändrats i de olika filerna. Detta har gjort att de olika kapitlen inte har ett enhetligt utseende. Det har även blivit svårt att se vilken fil eller version som faktiskt var den senaste och gällande.

I slutet av 2018 bestämdes det att bygghandboken skulle skrivas om till ett dokument men gemensam innehålls-förteckning och mer enhetligt utseende. Inga ändringar i sak skulle göras men utseendemässigt skulle det bli stora ändringar. Vidare så med dagens sätt att skaffa information genom att helt enkelt ladda ned hela dokument så bestämdes det också att man som många andra frångår kontrollistor och

istället ger ut utgåvor.

Sammanfattningsvis ville följande uppnås:

- Enhetligt utseende på hela bygghandboken
- Ersätta de 180 filerna med en master fil
- Göra det lättare att uppdatera och föra in nya kapitel
- Publicera en pdf fil på Eaa's hemsida på hela bygghandboken som alla medlemmar kan ladda ned
- Ge ut hela utgåvor istället för att använda kontrollistor
- Mer lättläst

Har man då lyckats med ovanstående? Svaret är väl både ja och nej. Kapitel 1-18 är omskrivna och uppdaterade i en Word fil som master format. Kapitel 19 med alla blanketter är inte omskrivna men är ändå i hyfsat skick. Kapitel 20 till 26 är de kapitel som handlar om praktiskt byggande som el, dukning, metall, trä etc och dessa kapitel består av inskannade bilder. Det är alltså ett stort arbete att skriva om dessa sidor. Texten är dessutom ganska gammal och även om de fortfarande gäller så skulle de behöva uppdateras och skrivas om så att de blir mer moderna och innefattar dagens metoder. Dessa kapitel är således inte uppdaterade. Om någon kunnig inom respektive område vill göra en insats och uppdatera och skriva om materialet inom respektive område så skulle det uppskattas.

Den första omskrivna upplagan kallades "Bygghandbok 2019" men den spreds inte utanför styrelsen. Denna innehåller inget nytt ytan är en ren omskrivning. Nu har "Bygghandbok 2019_2" släppts och bör inom kort hittas på vår hemsida för nedladdning. I denna version är de alternativa metoderna för Magnet, propeller samt korrosionsförlängning tillagda i kapitel 7:10 till 7:15.

Ladda gärna ned och läs den nya utgåvan!



Pappersskolan del 9

Vill du ha Flygutprovningstillstånd/Flygtillstånd inom en vecka?

Vårt mål är att ni skall få era tillstånd så fort det bara går. Dock har vi på kansliet begränsad tid för att hinna med att behandla era ärenden och i det sammanhanget är det frustrerande när vi inte bara kan skriva ut flygtillstånden direkt utan hamnar i en situation av korrekturläsning av era dokument som inte matchar varandra.

Om ni själva skulle korrekturläsa mer och ta hjälp av er kontrollant (som skall kunna detta) i större utsträckning så skulle vi rent teoretiskt kunna skriva ut tillstånden inom en vecka från det dom kommit in till kansliet. Det vore väl bra för både er och oss?

Här nedan skall jag försöka lista dom problemområden som vi ser alltför ofta och som därför försenar behandlingen av ärendet. Om ni tar hand om dessa innan ni skickar in handlingarna så garanterar jag att det kommer gå fortare att få tillstånden.

(Alltför) vanliga fel i pappersarbetet:

Referensplan

Vägningsprotokollet, Flyghandboken kap. 2, Flyghandboken kap. 6.

Utan ett bestämt referensplan så har man ingen aning om var man mäter hävarmar från så därför är det ytterst viktigt att detta anges på ett korrekt sätt. Utan detta referensplan kan man inte beräkna tyngdpunkten på flygplanet varken vid vägning eller för flygplanet i luften.

2.6 TYNGDPUNKTSBEGRENSNINGAR

Luftfartygets tyngdpunkt ska under flygning ligga inom ett område med nedan angivna gränser i förhållande till luftfartygets referensplan

Referensplan: Vertikalt plan beläget cm framför vingens framkant, mätt vid vingroten. Avstånd bakom referensplan anges med (+) tecken, avstånd framför med (-) tecken.

6.1 VÄGNING

All vägning ska utföras med kalibrerad vågutrustning. Vägningsprotokoll enligt Transportstyrelsens formulär (se Bygghandboken (BHB) Kap 19) ska upprättas.

Följande gäller, när detta flygplan ska vägas:

a) Flygplanets referensplan är beläget:

Anm. Med referensplan menas det fastställda eller valda vertikala plan, från vilket momentarmarnas längd ska mätas, är ofta t.ex. vingens framkant eller propellerflansen

Avvägningspunkter

Vägningsprotokoll, Flyghandboken kap. 6

Avvägningspunkterna anger vad som skall vara i våg vid vägningen, dvs. vilken attityd planet skall ha när det står på vågarna. Utan korrekta avvägningspunkter så kommer inte resultatet av vägningen att kunna användas till något alls. I så fall får ni göra om vägningen.

Anm. Ange de avvägningspunkter i längd- och tvärlängd, som framgår av konstruktions-, monterings- eller underhållsunderlaget för flygplanet, dvs var ska vattenpasset sättas i längd o tvärs för att flygplanet ska stå i våg, t.ex övre longeronger i längd och tvärs över.

Hävarmar

Grundspecifikationen Flyghandboken kap. 1, Flyghandboken kap. 6

Hävarmar (mätt från referensplanet) anges på flera ställen. Se till att det inte uppstår några oklarheter med vilka värden som gäller.

Flyghandboken kap. 6 skall också innehålla en sammanfattning av dessa hävarmar för att man skall kunna räkna ut tyngdpunkten på flygplanet i alla möjliga lastningsfall som man vill.

TILLSATSVIKTER

Bränsle/oljemängd (utnyttjbar)			
Tankar	Antal	Liter/tank	Momentarm om
Vinge (standard/inner)			
Vinge (långfärd)			
Vinge (ytter)			
Vinge (tip)			
Vinge (nacell)			
Kropp			
Olja (ingår i grundtomv.)			
Fasta bagage- och lastutrymmen			
Benämning	Max kg	Momentarm om	
Främre			
Bakre			
Nacell			
Förar- och passagerarplatser samt lastsektioner i kabinen			
	Beteckning	Antal eller max kg	Momentarm om
Förare			
Förare (alt passagerare)			
Passagerare			
Passagerare			
Barn			

1.7 BAGAGERUM

Volym: Mått:

Max last: Momentarm:

Bränslemängd

Grundspecifikationen, Flyghandboken kap 1, Lastningsinstruktionen

Här ser vi tyvärr alltför ofta olika uppgifter. Observera även att det är "utnyttjbar" bränslemängd som skall anges.

TILLSATSVIKTER

Bränsle/oljemängd (utnyttjbar)			
Tankar	Antal	Liter/tank	Momentarm cm
Vinge (standard/inner)			
Vinge (långfärd)			
Vinge (ytter)			
Vinge (tip)			
Vinge (nacell)			
Kropp			
Olja (ingår i grundtomv.)			

1.5 BRÄNSLETYP OCH MÄNGD

Typ:
Se även 2.4.1.

Kroppstank: liter. Utnyttjbart: liter

Extra tank placering:

Extra tankar: liter. Utnyttjbart: liter

Grundtomviktsbest. av	Grundtomvikt	Tp-läge	Massmoment
	inkl olja	kg	cm
Max flygvikt	Total bränsle- mängd (utnyttjbar)	Huvudtankar	Standardtankn./Reservtankar
kg	kg (i)	kg (i)	kg (i)
Max last i bagagerum		Max tillsatsvikt (vikt för bränsle, förare, pass, bag).	kg
Max last med fulla huvudtankar (vikt för förare, pass, bag).		Max last vid standardtankn./fulla tankar (vikt för förare, pass, bag).	kg

Farter

Flyghandboken kap. 2, Flyghandboken kap. 5

Farter finns angivna på flera ställen i flyghandboken. Se till att dessa inte strider mot varandra!

2.2 FARTBEGRÄNSNINGAR OCH HÖJDBEGRÄNSNING

Nedanstående farter är angivna i avläst fart (IAS)

Max tillåten fart (V_{NE}): kt

Max manöverfart (V_A): kt

Max fart för utfällning av vingklaffar (V_{FE}): kt

Max fart för utfällning av landställ V_{LO} : kt

Max fart för landstället utfällt V_{LE} : kt

Max höjd (fot)

5.2.1 Start och stigning

Fart för bästa stigning	kt
Fart för bästa stighastighet	kt
Rekommenderad normal stigning	kt

Klaff	Fart	Stighastighet
0	kt	ft/min
1	kt	ft/min
2	kt	ft/min
3	kt	ft/min

5.2.2 Planflykt och glidflykt

Max tillåten fart (V_{NE})	kt
Max marschfart (V_{NO})	kt
Max manöverfart (V_A)	kt
Fart bästa glidtal	kt

5.2.3 Landning

Max fart för utfällning av vingklaffar kt

Rekommenderad fart vid rak inflygning och utan klaff kt

Rekommenderad fart vid rak inflygning med klaff kt

5.2.4 Stallfart

Förutsättningar: Max flygvikt = kg

Tomgångsvarv

Vingklaffläge	Bankning/lastfaktor				
	0°/1.0	20°/1.06	40°/1.3	60°/2.0	
0	kt	kt	kt	kt	
1	kt	kt	kt	kt	
2	kt	kt	kt	kt	
3	kt	kt	kt	kt	

Färgmärkning fartmätare

Flyghandboken kap. 2, Flyghandboken kap. 5

Om inte färgmärkningarna på fartmätaren stämmer mot farterna angivna på andra ställen i flyghandboken så är det ju fel någonstans - fixa!

2.2 FARTBEGRÄNSNINGAR OCH HÖJDBEGRÄNSNING

Nedanstående farter är angivna i avläst fart (IAS)

Max tillåten fart (V_{NE}): kt

Max manöverfart (V_A): kt

Max fart för utfällning av vingklaffar (V_{FE}): kt

Max fart för utfällning av landställ V_{LO} : kt

Max fart för landstället utfällt V_{LE} : kt

Max höjd (fot)

2.2.1 Instrumentmärkning fartmätare:

Röd radiell linje: Fart som ej får överskridas: kt.

Gul båge: Område där flygning ska ske försiktigt och endast i lugn luft. från kt ---- till kt

Grön båge: Område för normal flygning: (från kt ---- till kt)

Vit båge: Tillåtet område för flygning med utfällda vingklaffar: (från kt ---- till kt)

5.2.4 Stallfart

Förutsättningar: Max flygvikt = kg

Tomgångsvarv

Vingklaffläge	Bankning/lastfaktor				
	0°/1.0	20°/1.06	40°/1.3	60°/2.0	
0	kt	kt	kt	kt	
1	kt	kt	kt	kt	
2	kt	kt	kt	kt	
3	kt	kt	kt	kt	

Resultat från flygutprovning - Flyghandboken

Det visar sig ibland att resultaten från flygutprovningen inte är samma som i Flyghandboken.

Flygutprovningen ligger ju till grund för de värden som ni sedan kommer fram till skall skrivas in /korrigeras i flyghandboken - Se till att så verkligen sker!

Innan flygutprovningen så skriver man in förväntade värden i flyghandboken utifrån tillverkarens uppgifter eller ett annat liknande flygplan. Man måste ju ha något att förhålla sig till vid första flygningen..

Nödprocedurer (kap 3 Flyghandboken) och Normalprocedurer (kap 4 Flyghandboken).

I Flyghandboken kap. 3 och 4 förekommer det att ni inte beskriver den motor ni har (t.e.x magring, blandningsreglage och alternator-brytare men ni har en Rotax-motor som dessa reglage inte finns på.). Kolla så att detta inte är fallet.

Ansökan om 1:a Flygutprovningstillståndet

Tänk på att lista de personer som på något sätt skall vara inblandad i flygutprovningen (som pilot eller observatör). Glöm sedan inte att det drar med sig nästa punkt "Ansökan om flygtjänst".

Ansökan om flygtjänst

	ANSÖKAN OM 1:a FLYGUTPROVNINGSTILLSTÅNDET	KAP 19.8 Sida 2 av 2 2011-06-01
--	--	--

E Följande personer föreslås bli godkända för att få delta i flygutprovningen. (Sida 2)

Anm. Personerna nedan har tidigare till EAA:s kansli insänt Ansökan om flygtjänst (19.6) och berörda piloter har dessutom redovisat resultatet av genomförd Nödrätningsprogram.

- Provledare: _____ / _____
(Namn) (Adress)
- Pilot (-er): _____ / _____
(Namn) (Adress)
_____ / _____
(Namn) (Adress)
_____ / _____
(Namn) (Adress)
- Observatör: _____ / _____
(Namn) (Adress)

Tänk på att skicka in en ansökan för varje person som på något sätt skall vara inblandad i flygutprovningen (som pilot eller observatör). Denna ansökan "knyter" personen till flygplansindividen under flygutprovningen.

Ändringar på grund av nya regler från EASA och Transportstyrelsen

C. SÖKANDEN	
1. Namn: _____	Tel (bost): _____
2. Adress: _____	Tel (arb): _____
3. Postnr/Ort: _____	Tel (mobil): _____

D. LUFFFARTYG, SOM SKA FLYGUTPROVAS	
1. SE- _____	
2. Luftfartyg typ: _____	
3. Tillverkningsnummer: _____ - _____	

E. SÖKANDEN AVSER ATT DELTA I FLYGUTPROVNINGEN SÅSOM	
1. ☐	provledare (ref KAP 11.5)
2. ☐	pilot (byggare/medbyggare), (ref KAP 11.4)
3. ☐	pilot (ej byggare/medbyggare), (ref KAP 11.4)
4. ☐	observatör, (ref KAP 11.6)

På grund av nya regler från 1/10 2019 både från EASA och Transportstyrelsen kommer här lite förtydligande gällande nedanstående punkter (gamla rykten/skrönor):

»Radio behöver ej vara TSO-godkänd«

Förut gällde att radion skall vara TSO/ETSO godkänd enligt Part 21. Av det skälet att det är ett operativt/lufrumskrav, och inte ett luftvärdighetskrav. Flyger man i lufrum där detta krävs, ska denna vara av godkänd typ. Bestämmelsen hette: LFS 2007:58

Nu gäller enligt TSFS 2019:77 paragraf 8 och 10 EASA bestämmelsen:

NCO.IDE.A.100 Instruments and equipment - general (och för helikoptrar NCO.IDE.H.100 Instruments and equipment - general) som i sin tur pekar på *GM1 NCO.IDE.A.100(a)* som ytterligare i sin tur pekar på *EU 748/2012* som är EU Part 21 som säger att dom skall vara TSO/ETSO godkända.(inte lätt att följa den kedjan...)

»Jag behöver ingen ELT406«

ELT-krävs nationellt.

Bestämmelsen heter fortfarande: LFS 2007:30.

»Brandsläckare behövs ej«

Fanns i dom gamla operativa kraven. Bestämmelsen hette LFS 2007:58.

Nu gäller enligt EASA bestämmelsen:

NCO.IDE.A.160 Hand fire extinguisher

Flygplan under 1200 kg behöver ingen brandsläckare.

"Förbandslåda behövs ej"

Fanns i dom gamla operativa kraven. Bestämmelsen hette LFS 2007:58.

Nu gäller EASA bestämmelsen

NCO.IDE.A.145 First-aid kit

(a) Aeroplanes shall be equipped with a first-aid kit.

(b) The first-aid kit shall be:

(1) readily accessible for use; and

(2) kept up-to-date.

Lycka till i vintermörkret,

Håkan Karlsson

Teknisk chef EAA Sverige

Kurs i fiberkompositlaminering , 26-27 oktober

Ansvarig kurssamordnare hos EAA, Magnus Lundström, meddelade intresserade medlemmar att han lyckats hitta en mycket lämplig kursansvarig för fiberkompositkursen. Kursansvarig blev Lennart Persson.

Lennart har erfarenhet inom komposit sedan 35 år. Lennart blev rekryterad



1984 av kontrollanten och tekniske granskaren, Karl Engdal, när man byggde en LongEz 1984. Karl Engdal var delägare i Makasi Plast AB. Efter fem års anställning startade Lennart en egen kompositfirma med egna anställda och drev den under tio år. Lennart arbetade därefter som produktionschef på flera olika företag. Hans specialitet var att ta fram prototypserier, trimma in dem och skriva tydliga arbetsbetsbeskrivningar för produktionspersonal. Eftersom Lennart samarbetat med Fredrik Wettermark, vd för Composite Designs AB, genomfördes EAAs kompositkurs i deras lokaler i Arlööv. Composite Design har över 35 års erfarenhet av att arbeta med komposit, CAD-design, prototyp tillverkning och produktion i fiberarmerade hårdplaster, företrädesvis kol- och glasfiber. De har fina lokaler och förfogar över all tänkbar utrustning som krävs, t ex prepeg, vacuminjicering, bakning i autoklav, strukturell limning och bearbetning. Företaget har varit med och utvecklat det ultralätta flygplanet Blackwing och hjälpt till att utveckla den extremt exklusiva tävlingsbilen Koenigsegg's första kolfiberchassin. De har varit deras underleverantör under många år. Composite Design AB samarbetar med en mängd stora aktörer inom industrin som Volvo, Bofors ABB Group med flera.

Från vänster:
Meysam
Ghamari, Joe
Steen, Sven
Sjögren,
Lennart
Persson
(mitten),
Mattias Stock-
man Olivier
Vallée
Med anledning

av att en av deltagarna på kursen, Oliver Vallée, är projektledare hos Blackwing, fick vi en mycket intressant och snabb privatvisning i deras fabrik i Eslöv.

Kursledaren Lennart Persson ville att samtliga skulle läsa på ordentligt i boken, Fiberkomposit-laminering, skriven av Lars Viebke, civilingenjör, KTH. Boken behandlar fiberarmerade hårdplaster för hobbybruk och mindre industri. Vår kursledare Lennart Persson gick igenom, belyste och beskrev många delar i boken, kommenterade och lade till vad det betyder i praktiken när man bygger med olika komposit. Han beskrev olika fiberkomposit, dess karakteristik, hållfasthet och belastningar i olika former och de stora skillnaderna i för- och nackdelar med de vanligaste hårdplasterna vid fiberkompositlaminering. Vi gick även igenom skillnaderna mellan polyester, vinylester och epoxy och hårdningsförloppen där t ex polyester krymper vid hårdning jämfört med epoxy m.m. Inte minst belyste Lennart de säkerhetsaspekter som man måste beakta vid arbete och bearbetning av de olika hårdplasterna. Vidare gick vi igenom de olika typer av armeringsfiber som finns



och hur de används. Lennart beskrev olika gjutformar där felaktiga vinklar med luftspalter kan skapa svaga konstruktioner som kan vara direkt livsfarliga. Det blev även ett utmärkt tillfälle för några av oss som köpt en färdigbyggd plastkärra att ställa frågor till Lennart om hur man reparerar mindre skador.

För att vi själva skulle få uppleva hur arbetet med en fiberkompositlaminering kan gå till, blev vi tilldelade en vaxad gjutform och fick bygga en "isolerad fågelholk". Vi plastade med epoxy och byggde upp fågelholken med olika typer av väv som Twill och UD, vilka är vanligast vid flygplanbygge samt nyttjade av styrofoam som förstärkning mellan laminaten. Fågelholken har ett antal hörn och det medför problem vid laminering. Det är viktigt att se till att inga luftblåsor uppstår, så man skapar avrundade hörn. Plastning, laminering, hårdning samt limning av styrofoamkärna, lägga på Peel Ply och dagen efter nya laminat, tar sin tid. Det var fulla två dagar från kl. 08:30 - 17:30. Allt under överinseende av kursledaren Lennart Persson.

Vid pennan Sven Sjögren





Flyga Spitfire

Hälsningar Bengt Hammarstedt

Det var en lördag hösten 2018 med trädgårdsarbete för både mig och grannen Ulf. Under en gemensam paus mindes vi vår resa till Duxford och flyguppvisningarna där för sex år sedan. Kanske borde vi göra om det?

Så kom våren och Ulf, som är affärsman, har även en annan färdighet, han är en utomordentlig kock, så när han bjöd in mig på "en bit mat" tvekade jag inte.

Kvällen förflöt med flygsnack och Ulf avslöjade att en dröm vore att få flyga med i en Spitfire. Jag lovade att undersöka vilka möjligheter som fanns. Ulf är inte flygare, men har ett stort flygintresse.

Jag googlade och hittade ULTIMATE WARBIRD FLIGHTS, som har en Spitfire IX T. Bokstaven T står för "trainer" lika med skolflygplan. Exemplet togs i bruk 1944, då som ensigt jaktflygplan och genomförde 176 uppdrag. 1950 byggdes det om av tillverkaren, Supermarine i Southampton, till tvåsitsig med dubbelkommando. Flygplanet förvärvades av Nick Grace 1980 och totalrestaurerades under fem år och flögs av Nick i tre år. Han omkom tyvärr i en trafikolycka 1988. Hans hustru Carolyn lärde sig flyga planet och flög det på uppvisningar under flera år. Sonen Richard tog över 2017 och har utökat flottan med flera historiska flygplan bl.a. den enda överlevande tvåsitsiga Hispano HA-1112-

M4L "Buchón", en spanskbyggd Messerschmitt Bf 109.

Verksamheten utgörs idag även av omfattande service och underhåll av historiska flygplan.

När jag berättade detta för Ulf slog han till direkt och vi anmälde oss. Vi fick per omgående en dossier med information och instruktioner och en begäran om kroppsstorlek och vikt. Därefter fick vi en tid bekräftad: den 26 september kl. 9:45 skulle vi infinna oss i the Club room, på The Aviator Hotel i anslutning till Sywell Aerodrome för att få instruktioner om flygningen.

Vi anlände till London Heathrow, hyrde bil och Ulf satte sig vid ratten med mig som navigatör. Jag programmerade telefonens GPS med Sywell Aerodrome som mål. Flygplatsen ligger nära Northampton. Bilresan beräknades till 1 tim. 30 min. Efter en timma tog mitt batteri slut, så jag lånade Ulf:s telefon. Röstern i telefonen beordrade oss att svänga av från motorvägen och in på

en liten väg som ringlade sig fram på typiskt engelskt sätt. Dessutom skulle vi komma fram om 5 timmar! Underligt? Förklaringen var att Ulf:s GPS var inställd på



fotvandring!

Hotellet i sig var en upplevelse. Såväl byggnad som inredning var i minsta detalj "Art deco", en arkitektur- och formgivningsstil från 20- och 30-talet. Art deco var en reaktion mot Bauhausskolans betoning av förenkling och massproduktion. Efter middag och en snabb visit i baren gick vi till sängs med höga förväntningar på morgondagen.



Vi åt en god och närande English breakfast nästa morgon och därefter träffade vi Richard och hans fru Daisy samt Sophie, som vi haft mailkontakt med. Alla var bekymrade över vädret, som eventuellt skulle kunna omintetgöra äventyret. Vilket fiasko i så fall! Vi var ju i England enbart för flygningen. Det blåste friskt, men man hade förhoppningar om att vinden snart skulle ligga i banriktningen. Man väntade också på bolagets chief pilot, som skulle komma i eget flygplan från södra England. Enligt Daisy var det troligt att han skulle komma "han missar sällan en chans att få flyga Spitfire". Han kom, en lågmäld äldre sympatisk gentleman. Han heter Pete Kynsey och har flugit de flesta typer av allierade och tyska flygplan från WW 2. Nu var det tid för obligatorisk genomgång i the Club-room. Genomgången var mycket noggrann, man kontrollerade fysiskt, att de tidigare lämnade uppgifterna per mail om vikt, längd och axelbredd stämde, att man hade ätit frukost så att blodsockret var ok. Man fick inte ha "man-made fibres" som klädsel, helst jeans och T-shirt, inga seglarskor eller loafers som kunde ramla av. Mina boots fick godkänt av Sophie. Hon plockade fram flamsäker overall och handskar samt hjälm med inbyggt headset och ovanpå allt en nödfallsskärm med snabbutlösning.

Så var det dags att gå ut. Från en hangar lite längre bort drog en traktor ut Spitfiren och ställde upp den framför oss. En trappstege drogs fram. Nu var det dags för ytterligare instruktioner om hur man skulle uppföra sig i cockpit. Vi var fyra som skulle flyga under dagen, men var och en fick en individuell genomgång gällande reglage och instrument, men framför allt om nödprocedurer: hur man fäller huven, hur man tar sig ut ur flygplanet, hur man utlöser fallskärmen.

Dessa mycket detaljerade instruktioner hade vi fått tidigare per mail (två A4-sidor). Så var det dags att glida ner i sittbrunnen och stänga huven. Pete snapsade motorn och startade. När avgasmolnet lagt sig, taxade vi iväg över det enorma gräsfältet mot väntplats betongbana 27. Efter starttillstånd och information om vind 270 grader 22 knop startade vi. Den 12-cylindriga Merlinmotorn mullrade härligt och vi steg snabbt mellan molnen till 4000 fot. Motorn kan ge 1390hkr men för att skona den tar man inte ut maxeffekt.

"Do you want to take control?" Det ville jag och repeterade: "I have control." Jag gjorde en 360- graders sväng åt höger och blev förvånad över hur känslig den var i rodren. Den var väldigt lik min egen Chipmunk, trots att Spitfiren ju är tyngre och flyger avsevärt fortare. Nöjd med att ha kunnat hålla höjden genom hela svängen bad jag att få göra en åt vänster. Där hade jag behövt trycka hårdare på vänster sidroder. Jag gjorde ytterligare svängar med brant bankning, även där borde jag ha pressat vänsterpedalen hårdare. Nu var jag nöjd och bad om en looping. Pete sa "I have control," för det var inte tillåtet för mig att flyga avancerat (company rules). Pete gjorde därefter en looping, som var helt odramatisk. Därpå följde en roll, som utfördes under dykning. Den var mera dramatisk eftersom han tryckte ner nosen samtidigt som han skevade kraftigt åt vänster. Urgången var däremot odramatisk. Vi fortsatte leka efter att ha stigit till 5000 fot på grund av moln. Det blev ytterligare en looping och två rollar innan det var dags att återvända till flygplatsen. På väg dit visade Pete att man kunde flyga med ena vingen i moln och göra en halo samt leka med skuggan av det egna flygplanet! Dags för inflygning enligt rutin trodde jag.

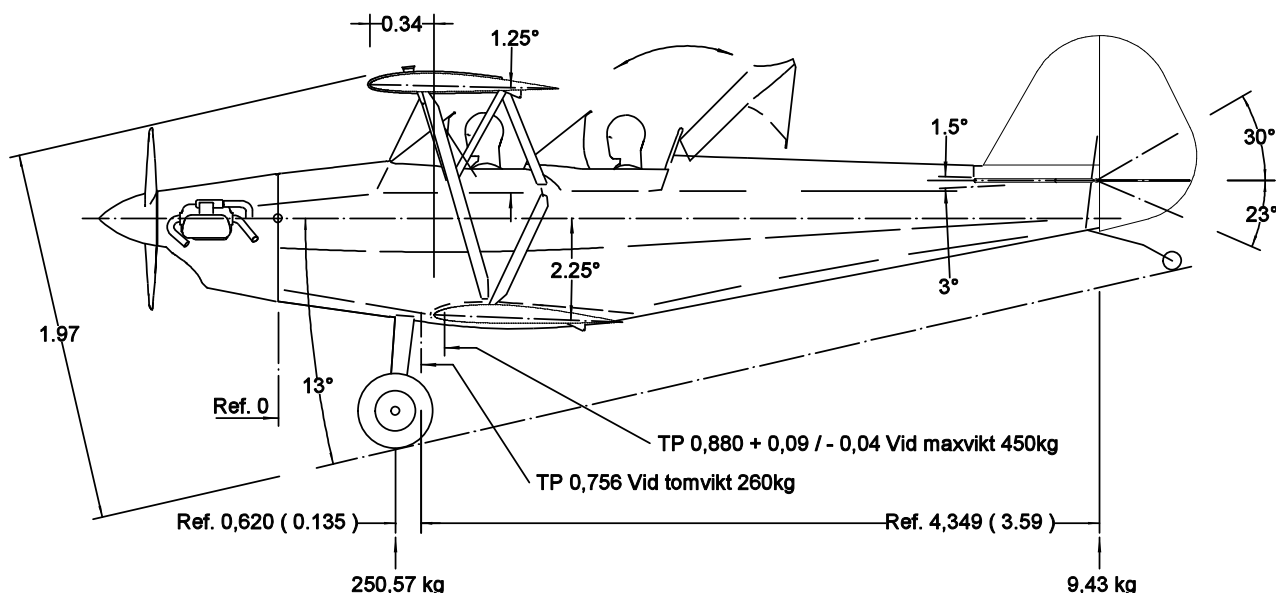


Pete kom in alldeles för fort, hur ska det här gå? Lugn, Pete gjorde en "tryckare" på låg höjd över banan som en trevlig avslutning. Vi stannade ytterligare en natt på hotellet och i baren efter middagen sammanfattade vi våra erfarenheter, som naturligtvis hade överstigit våra förväntningar. Efter att jag har flugit i 47 år i mindre enmotoriga flygplan var det en höjdpunkt. Samtidigt uppskattar jag min Chipmunk, som också är en upplevelse att flyga och till ett betydligt lägre pris

Broom F58

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

Anteckningar flygplansprojekt 1 Del 2 i Josef Melins berättelse



Status 2019-07-15

Har haft fullt upp med jobbet och har därför inte hunnit med så mycket flygplansprojekt. Efter det var det välbehövlig semester. Men för några timmar sedan, närmare bestämt kl. 17:15 låg det där! Det första röret till sidorodret! Det innebär att det praktiska byggandet startade idag. Kapmaskinen blev klar för ett par veckor sedan och fungerar bra. Beställa plåtdetaljerna och konstruktionen av svetsfixturen för vingbalkarna får vänta ett tag. Nu är det kapa, notcha och häftsvetsa ihop rör som gäller.

Status 2019-07-25

Har kapat, notchat, bockat och passat in rören i fixturerna för sidorodret och fenan. Jag kapar rören med färdigmått från materiallistan, sedan notchning och kratsning med roterande stålborste. Så här långt fungerar tanken med att slippa prova sig fram till rätt längd på rören. Förutsättningen är att man ritat / räknat rätt. Om det, som i mitt fall, sker med hjälp av CAD, eller på papper spelar ingen roll.

Notchmaskinen är konstruerad så att om röret är kapat till rätt färdignotchat mått, (mätt från rörets innerdiameter), så "nollar" man röret genom att sätta änden mot slipbandet, startar maskinen

och notchar, då blir det rätt längd. Bockningen av röret, (3/8" x 0,035"), till sidorodret kallbockades för hand, runt en enkel mall av en spånskiva. Provade mig fram med mindre och mindre radie tills det stämde, ett par smärre justeringar mot knäet så blev det bra. Det grövre röret till fenan, (5/8" x 0,028"), bockades med gasolbrännare, i en bockmall av hopsvetsade plattjärn. Lite svårare än jag trodde, man måste liksom "följa med" med värmen på exakt rätt ställe för att det skall böja sig rätt. Det blev helt ok, men inte perfekt. Inser att det inte kommer att fungera med denna metod, möjligen för ett rör av sitt slag. Men om det gäller flera bockade rör som skall bli lika, måste det göras på ett annat sätt.

Det får bli en maskin till, en profilvals.

/



Att göra:

Kolla utbudet på profilvalsar.

/

Status 2019-07-28

Hittade ett par begagnade profilvalsar, men de var både för stora och dyra. Verktygsboden i Borås hade en enkel stående modell med rullar för dia. 38mm. Gillade inte den och eftersom det ändå behöver tillverkas rullar för rören 3/8", 1/2", 5/8" och 3/4", gör jag en egen variant. Det blir en pelarmodell för fast montage i golv / platta, och med rullarna roterande i lod-planet. Hand-



driven. Det är helt klart en stor fördel att jobba med konstruktion och tillverkning av maskiner hela dagarna.

/

Att göra:
Konstruera och bygga profilvals.

/

Status 2019-08-02

Har fått till det mesta på profilvalsens, det har varit rätt lugnt på jobbfronten, så det går undan. Lagerbockar från Jula, splinesaxel / hylsor, plattjärn och lite annat från skrotlagret, (som är rätt omfattande då jag har lärt mig att det mesta kan vara bra att ha någon gång..).

/

Att göra:
Svarva spåren i rullarna och rulla en ring för matarratten.

Status 2019-08-07.

Klar med profilvalsens. Den fungerar som tänkt, möjligen att jag vänder på justeringsreglaget för spänning av drivrullen till andra sidan, eftersom jag blev "inringad" då jag rullade ringen till matarratten. Nu sitter justeringsreglaget på sidan mot centrum på valsradien. Men det får bli senare, nu är det tillbaka till fenan.



/

Status 2019-08-11.

Nu är rören till fenan klara, (nästan), ett skall jag göra om i morgon, glömde ställa om diametern på notchmaskinen.. Lärde mig också att det är känsligt med nollningen av röret i notchmaskinen. Noll är när det börjar "ta". Har provat med schims, men rätt metod är nog att

starta bandet och försiktigt mata ner röret i klämbacken och låsa precis när det tar. Rullbockade rören till stabilisatorn samtidigt som till fenan, då de är av samma dimension och har samma radie.



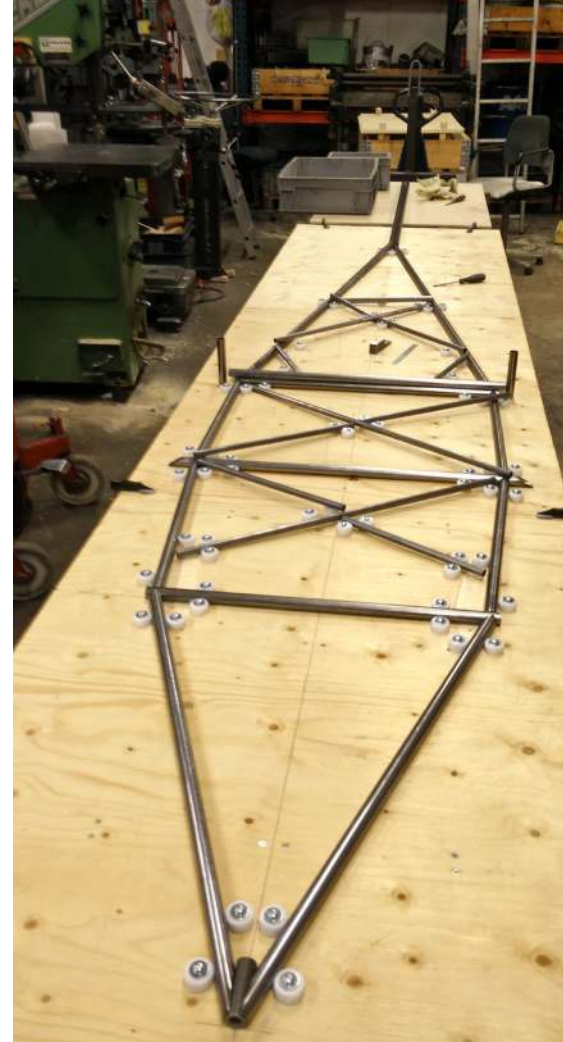
/

Status 2019-09-01.

Hemma efter ett bra Söndagspass i verkstaden. Har den senaste tiden hunnit med att kapa, notch, rullbocka och häftsvetsa ihop stabilisator, fena, sido- och höjd-droder.

Min svets har en mycket bra funktion som innebär att man kan ställa in en amperstyrka och en tid, tex. 200A och 0,04s. Då man trycker av får man en snabb punktsvets.

Är passningen perfekt behövs ingen tillsatsstråd, men om det krävs använder jag tillsatsstråd med en diameter så nära godstjockleken i röret/plåten som möjligt.



/

Status 2019-09-22.

Har fått ihop underdelen på kroppen, kapat, notchat och häftsvetsat. Nu är det överdelen som står på tur.

När den är klar är alla plana delar häftsvetsade och det blir dags att gå från "2D" till "3D".

Överdelen av kroppen gör jag sist, för då kan den ligga kvar i fixturen på byggbordet när det kommer till att sätta ihop överdelen och underdelen med rören som förbinder dessa. Bygger alltså kroppen uppochner, med över- och undersidorna häftsvetsade som enheter och fixerade i rätt läge i förhållande till varandra.

Passar därefter in resten av rören mellan dessa.

Har efter en del häftsvetsande bränt mig lätt röd i ansiktet, svider som en ordentlig solbränna, men utan den



bruna färgen... Detta på grund av att jag inte ser tillräckligt bra med svetshjälmen trots nya glas, så jag har helt enkelt siktat, blundat och tryckt av. Har tid hos optikern om en ett par veckor, nya glasögon borde göra skillnad åt plushållet. I väntan på nya glasögon får det bli maskering, en mössa med en del av ett gammalt örngott fastsatt med säkerhetsnålar funkade bra under dagens pass, extra bonus var en virkad hålspetsrand som släppte igenom rikligt med luft.

/
Status 2019-09-28.

Jobbar på med överdelen, kapar, notchar, osv. Börjar få lite rutin, eller kanske mer korrekt, jag har fått lite känsla för hur det skall gå till. Det gäller att lära känna maskiner och verktyg man inte är van vid. En äldre herre jag jobbade med en gång, påstod att om man har bra och hela verktyg / maskiner, är det bara "skit bakom spakarna" som är orsaken till att det blir fel. Sant men svårsmält.

/
Status 2019-10-02.
Går framåt med överdelen. Upptäckte en irriterande sak med notchmaskinen för ett tag sedan. Enkla notchar, alltså en vinkel mot ett annat rör är inga problem, men om det är ett rör som skall ansluta till två rör i en korsning / klyka, blir det besvärligt. Borde inte vara en överraskning eftersom jag själv har konstruerat maskinen, men missade detta i ivern att bli klar med den och komma igång med bygget av själva flygmaskinen. Nollar jag röret mot slipbandet, blir röret för kort! Anledningen är att de två notcharna överlappar varandra, så det blir nödvändigt att schimsa till rätt avstånd från slipbandet vid nollningen. Gör uträkningen av shimsmåttet tills vidare med mitt cad-program, men funderar på om det kanske går att få in det i konstruktionen av notchmaskinen, som en inställningsmöjlighet. Om inte annat borde det gå att göra någon form

av diagram eller räknesticka för framtagning av rätt shimsmått, men det är inget jag vill ge mig på just nu.

/
Status 2019-10-17.
Klar med den sista plana sektionen, överdelen av kroppen. Efter en del provande och funderande, kom jag fram till att inte låta överdelen ligga kvar på bordet i sin planfixtur. Den får ligga fixerad direkt på bordsstativet, som kompletterats med stående fixturdelar där kroppens plana underdelar fixeras. En anledning är att det blir enklare att komma åt utan heltäckande träskivor, (planfixturen). Det blir också stabilare och mer exakt måttmässigt med infästning av de stående fixturdelarna direkt i bordsstativet.

/
Att göra:
Kapa och notcha alla rör som förbinder över- och undersidan av kroppen.



/
Status 2019-10-22.
Kapar och notchar vidare. Fick ett sms från en kille som läst om mitt projekt i EAA-nytt. Han bor i stort sett, granne med mig och skolar för PPL i samma klubb som jag är medlem i. Han går i begynnande byggtankar och kom över på ett litet studiebesök. Kul.

/
Status 2019-10-23.

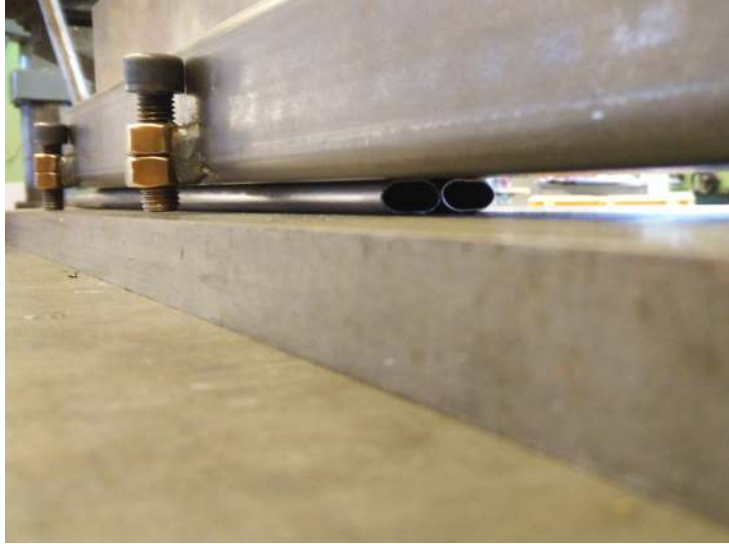
Passar in ett par rör i främre delen av kroppen, där jag inte kan notcha på vanligt sätt pga. vridna vinklar som ej ligger i centrum på anslutande rör. Löser det genom att göra en utbredning av röränden, som jag skriver ut på papper, klipper ut och tejpar runt röret. Ritade av konturen med tuschpenna och sågade/slipade efter strecket. Det blev inte bra, då strecket försvann för lätt under bearbetningen. Provade med utskrifter utan urklippt kontur, där jag istället körnade lätt och tätt längs strecket. Det fungerar mycket bättre.

/
Status 2019-10-25.
Upptäckte att jag gjort två vänsterrör... Jobbigt och onödigt. Hade lagt pappersmallarna med samma sida upp, på båda rören, körnat, grovavverkat med vinkelslipen och finslipat med

roterande fil, utan att upptäcka misstaget. Måste ta det lite lugnare och kolla en extra gång. Ett nytt rör är nu tillverkat, rätt.

/
Status 2019-11-02.
De nya glasögonen har kommit, så nu är allt klarare och mer detaljrikt än på





Ovalkoning



Ämne för blivande landställ

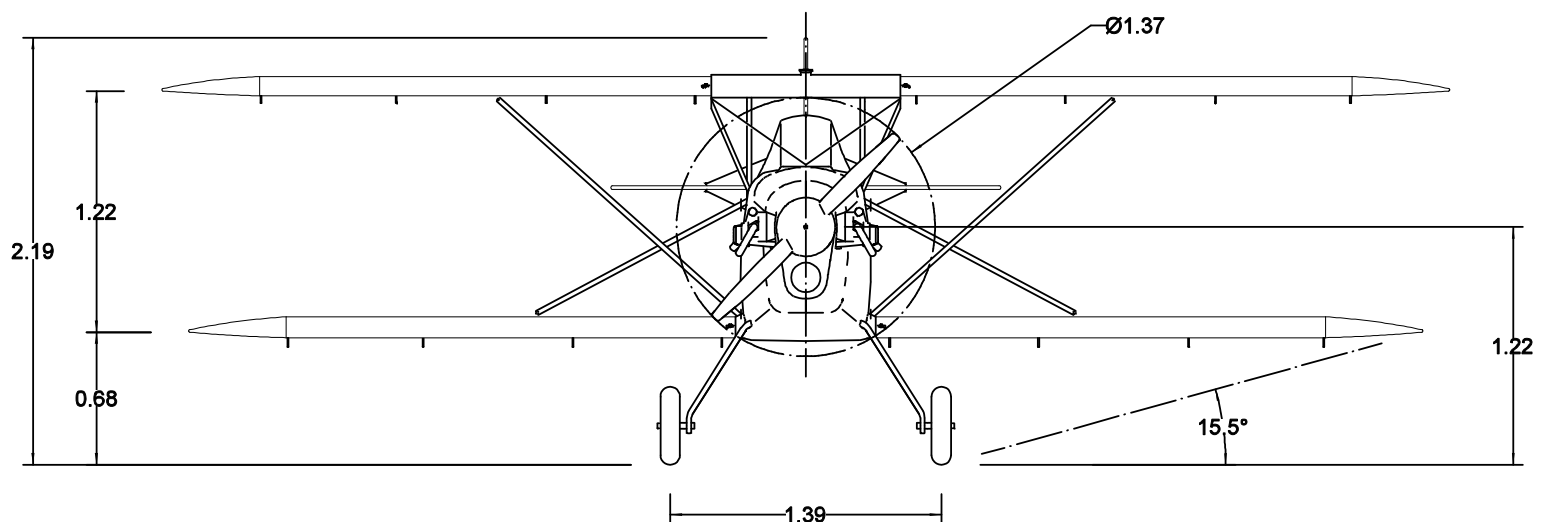


länge. Ser man dåligt, svetsar man dåligt.



Svår korsning i främre kropp

/
Status 2019-11-03.
Kapar och notchar rör till kroppen. Till skillnad från de plana sektionerna är det nu fler rör med olika vinklar, riktningar och diametrar att hålla reda på när det skall notchas. Lugnt och fint tempo, med dubbelkontroll innan något material slipas bort, är det som gäller.



Som Kjell Franzén antyder i föregående nummer av EAA-nytt, så är det enligt min mening fel att ställa högre medicinska krav på ett flygcertifikat för lätta flygplan (LAPL) än på körkort för personbil. Skälet är att konsekvenserna av plötslig oförmåga på vägen blir värre än vid plötslig oförmåga i luften i ett litet flygplan. I modern tid i Sverige finns inget exempel på att det varit medicinska skäl till haveri av flygplan. Flygläkaren kan heller inte förhindra plötslig oförmåga hos tidigare frisk person. Dessutom är de medicinska kraven för erhållande av körkort för personbil tämligen starka. (Se Transportstyrelsens hemsida).

Om man däremot som bilförare kör på väg utan mitträcke (de flesta vägarna har inte mitträcke) lägger man sitt liv i händerna på mötande bilar och deras förare och konsekvenserna blir alltid svåra, oberoende av orsak till att den mötande kommer över på fel körbana. Orsaken kan vara trötthet, sänkt uppmärksamhet på grund av intag av alkohol eller andra droger, mm. Som exempel kan nämnas att en vän blev påkörd (frontalkollision) av en bil där föraren drabbades av en stroke. Den påkörda överlevde men först efter ett halvårs rehabilitering var hon någorlunda återställd. Medföljande hund fick avlivas av polis på plats.

För 5-10 år sedan flögs ett flygplan in i en bergvägg, cirka 140 människor omkom. Orsaken ansågs vara att piloten begick självmord. Ingen flygläkare kan utan tips från närstående eller flyglärare förhindra att någon med psykisk sjukdom (t ex depression) får en "Medical" om inte den sökande är påverkad av sin sjukdom vid undersökningstillfället.

Inte heller kan flygläkaren förhindra att plötslig oförmåga inträffar hos en tidigare frisk person trots en nyligen gjord undersökning, som lett till utfärdandet en "Medical".

Efter cirka 30 år som flygläkare (och med privatflygcertifikat sedan början av 70-talet) är min erfarenhet att medicinska krav utöver det som krävs för personbil inte behövs för att framföra lätta flygplan (högst 3 passagerare).

Kjell Franzéns "Reflektioner" borde påverka beslutsfattarna. Kanske via EU?

Hans Collste



Dmitrij Karpenko har tagit denna bild på SE-CPT under start på Skå-Edeby.

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



Calle Bjurström taxar sin RV-4 mot stråket 10/28 på Visby.

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. 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. Serspel intur re

Säljes

Esqual VM 1C

Year 2013, First flight 2016

NOTE, Can be reclassified to 530 kg immediately and flown with LAPL/PPL cert.

81h Airframe

81h Engine Rotax 912 ULS with 100 HP

EQUIPMENT:

- titanium exhaust system
- Airbox
- EFIS MGL Odyssey
- Ipad
- PLB
- NEW Radio 8,33 KRT2
- NEW Transponder S, KTX2
- Parachute
- 55 litre tanks x2
- Strobe, position and landing light

- Electric flaps, trim aileron, trim elevator
 - Propeller DUC
 - Rudder pedals adjustable
 - 2 Headset
- Baserat i Höganäs
Pris 685000

För info ring Niklas Bengtsson
0705689050 el Ronnie 0703875791



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

DH 82A Tiger Moth SE-BYL



Licensbyggd 1937 på ASJA Linköping som no 21 ac 23. Levererad till F5 samma år SK 11 individ no 20, det är som hon är målad och märkt i dag Allt är nytt eller i nyskick efter många års renovering under överinseende av Mats Roth.

Kroppen dukad i bomull, vingarna i Seconite. Allt nytt i motorn, samt förstärkning av motorblock och sulphinuztreatment av vevaxeln utfört av Vintage Engine. Ny mahogny propeller med mässingsförstärkning. Första flygning efter renovering var 2016. Loggad 45tim sedan dess. All dokumentation i original finns bevarat sedan flygvapentiden samt även som bogsermaskin på Älleberg. Förvarad i varmhangar i Säter med tillgång till grässtråk på 500m. Ca en miljon kr investerat men ser gärna att nästa ägare bevarar denna Svenska flygande historia i Sverige.

Kenneth Öhrn
Säter
tel. 070-6701001
Mail. tigerohrn@telia.com



Säljes

Pietenpol Aircamper projekt

Original ritningar och byggbeskrivning från Pietenpol Aircraft Company Virkessats i furu från PA:s rotorblad. Plywood från Arigo.

Byggbord 1,20x5,00 meter på hjul.

Basåda förr basning av spryglar.

Sprygelmall med excenterspännen för snabb uppspänning.

En kroppssida och en sprygel uppmallad och klar för limnig. Inga limfogar gjorda.

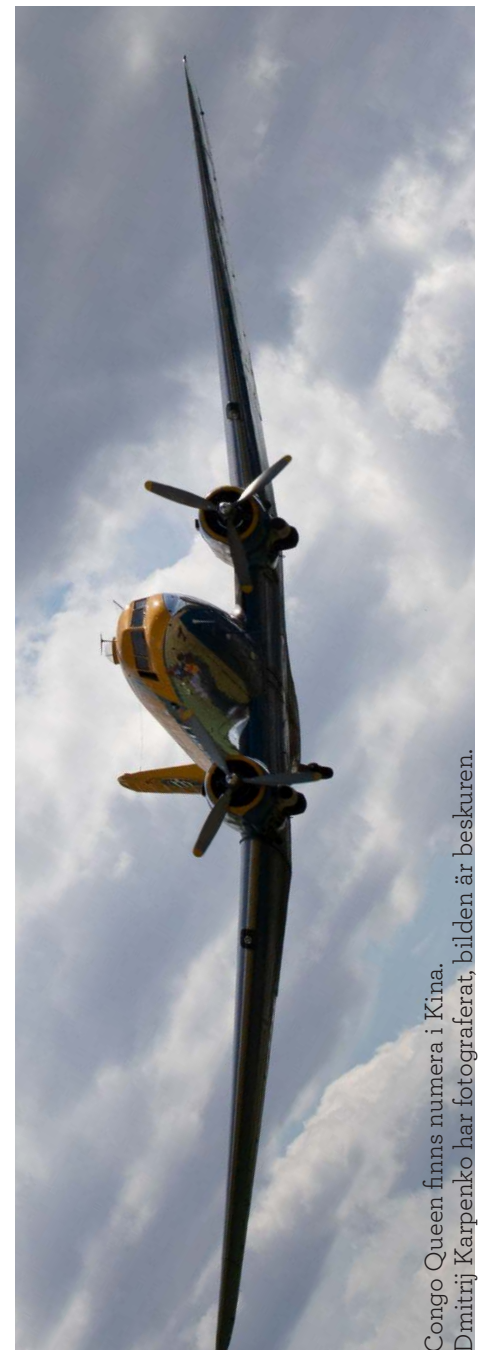
Byggtillstånd fanns, men har förfallit.

Bygglogg finns så lång som bygget gått.

CAD-filer (*.dwg) för skärning av alla plåtdetaljer.

Priside 15000 för allt, eller ge mig ett bud.

Lennart Sennung tel 079 337 36 97
email lsennung@gmail.com



Congo Queen finns numera i Kina.
Dmitrij Karpenko har fotograferat, bilden är beskuren.

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
- Vägs skatter
- Företagsskatter
- Försäkringar



Runskogsvägen 4 B • 192 48 SOLLENTUNA

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

ORDERTELEFON 021-12 31 76