EAA nytt

#1/2020

MEDLEMSTIDNING FÖR EAA SVERIGE • ÅRGÅNG 53

Ur innehållet:
Inför årsmötet
Spezio DAL-1 Tuholer, renoverad
Ercoupe 415-D, under renovering
Flygsäkerhet

Flygkalendern

2020-04-01 - 04
Aero Friedrichhafen, Tyskland

2020-06-05 - 07
EAA Fly-in, Falköping

2020-07-11
Föreningen Rv62 bjuder in till Flyg och Hobbyfordonsträff,
Finnskoga/Backa flygfält, Värmland
Hangarfest på kvällen.
Kontakt:
Dan Persson tel 070-533 51 48

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

2020-09-05
Timmele Fly-in

I DETTA NUMMER BLAND ANNAT:

4-5 Information från kansliet, Flygsäkerhet

6 Flygsäkerhet, Luftrumsintrång

8 Inför årsmötet, verksamhetsrapporter

11 Tips inför Friedrichshafen

12 Spezio DAL-1 Tuholer, renoverad och flygande

16 Ercoupe 415-D från 1947, renovering i Göteborg

21 Rapport från Östergötland

22 Veteranflyg, det rörliga kulturarvet

23 Debatt, flygsäkerhet

27 **HANGAREN**
Köp och sälj

Omslagsfoto:
Åter i luften, Spezio DAL-1 Tuholer.
Foto: Claes Martinsson

Senaste datum för material för kommande nummer under 2020.

Nummer 2, 2020-05-04

Nummer 3, 2020-09-07

Nummer 4, 2020-11-09

email: **eaa-nytt@eaa.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 **eaa-nytt@eaa.se** eller per post till EAA:s kansli. För åsikter framförda i artiklar svarar respektive författare där ej annat anges.

EAA Sverige och EAA Chapter 222
POSTADRESS:
Hägerstalund, 164 74 Kista
TELEFON: 08-752 75 85
TELEFAX: 08-751 98 16
E-POST: 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 ideel basis hjälpa medlemmarna bygga och flyga rotorflygplan.
Kontaktman: Ingvar Carlsson 070-5794614. www.rotorflygklubben.se. Medlemsskap erhålls genom att inbetala medlemsavgiften till Plusgiro 813469-4.

ORDFÖRANDENS KRÖNIKA

Några ord från ordföranden

Bland mina elever och hos andra klubbmedlemmar hör jag allt fler som pratar om IFR-utbildning. Inte förvånande efter denna ur flygsynpunkt usla höst och vinter. Jag tröstar mig med att pengarna jag sparat på lägre uppvärmningskostnader kan användast till flygbensin senare i vår.

Jag hoppas det kommer in ett gäng inbetalda medlemsavgifter efter att detta skrivs, annars har vi en etablerad trist trend avseende antalet medlemmar. Jag tror att vi är intressanta för en betydligt större andel av piloterna i Sverige och att vägen till framgång främst handlar om att nå ut bättre till dessa piloter.

Vi behöver fler som kan göra reklam för oss på olika flygevenemang. Jag hoppas att ni på eget bevåg gör reklam för vår förening och de möjligheter vi erbjuder, i era lokala flygklubbar. Vill ni ha pennor/t-shirts eller liknande för att dela ut vid ett lokalt marknadsföringsinitiativ så är det bara att höra av sig till kansliet eller någon i styrelsen så ska vi försöka få fram önskat material.

Har ni tips på presentatörer till årets fly-in så tar jag tacksamt emot dessa. Jag ser verkligen fram emot att få flyga till Falköping i min RV-14, tycker att vi förtjänar ett fantastiskt väder denna gång!

Magnus Sandqvist

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

5475	Jan Sjöström, Strövelstorp
5476	Niklas Larsson, Hägersten
5477	Patrik Carlsson, Varberg
5478	Vakant
5479	Johan Rex, Linköping
5480	Peter Larsson, Lysekil
5481	Mattias Enerqvist, Listerby
5482	Jim Boistrup, Stockholm
5483	Daniel Carlsson, Linköping
5484	Isac Johansson, Malmö
5485	Karin Nyström, Linköping
5486	Bert-Åke Karlsson, Högsjö
5487	Adrian Henkel, Linköping
5488	Philip Kalmér, Visingsö
5489	Michael Eastwood, Sollentuna
5490	Keijo Hiltunen, Sollentuna
5491	Michael Frendesson, Linköping

1:a flygtillstånd

SE-XTT Van's RV-8A
Anders Wallerman, Linköping

Övertagna byggtillstånd

SE-CNA Champion 7EC
Mattias Nyberg, Liatorp

Ang. förnyelse av flygtillstånd

Snart börjar flygsäsongen och det börjar bli dags för förnyelse av flygtillståndet för ditt flygplan. Tänk då på att luftvärdighetsdeklarationen inte får vara äldre än 30 dagar om du har ett flygtillstånd som du själv förnyar. Vid förnyelsen vill vi ha en kopia av det när du förnyat det samt en kopia av luftvärdighetsdeklarationen.Vi vill även ha tillbaka "påminnelsen" om förnyat flygtillstånd. Är det så att du har förnyat det två gånger och ska få ett nytt så ska flygplanet besiktas innan vi eller besiktningsmannen utfärdar ett nytt

Ann-Lis

Medlemsavgift för 2020

Med 4-2019 av EAA-Nytt fanns det med ett inbetalningskort för medlemsavgiften. Många av er har redan betalat, men är du en av dem som ännu inte gjort det skulle vi uppskatta om du kunde göra detta snarast möjligt. Summan är 500 kr och sätts in på pg 66 45 96-4. Glöm inte att ange ditt medlemsnummer. Det är det som står på tidningen bredvid ditt namn.
Vill du av någon anledning inte vara medlem längre vill vi väldigt gärna veta detta.
Har du flyttat så vill vi gärna ha din nya adress och telefonnummer och även e-postadress om du har.
Är det något du undrar över får du gärna ringa mig på telefon 08-752 75 85 eller skicka ett mejl eaakansli@eaa.se

Ann-Lis

Fler påminnelser

I nummer 4-2019 fanns det med blanketter för Årsbyggredovisning och flygutprovningsredovisning.
Några av er som ska lämna in dessa rapporter har ännu inte gjort det. Vi ber er därför att skicka in dem till kansliet snarast möjligt. Glöm inte att även er kontrollant ska skriva under blanketten. Det går bra att skicka dem på mejl till eaakansli@eaa.se
Har ni inte kvar blanketterna så hör av er så skickar jag nya, eller så finns de på hemsidan under fliken Biblioteket, blanketter.
Är du nybliven ägare till ett flygplan vill vi gärna ha in en kopia av Nationalitets- och Registreringsbeviset. Detta för att vi ska kunna ha rätt ägare i vårt register. Det går bra att mejla till eaakansli@eaa.se

Incidenter, tillbud, haverier och flygsäkerhet En lägesrapport för 20120

När detta skrivs är det den 31 januari och inom EAA:s verksamhet har det inte hänt något haveri sedan senaste EAA-nytt.
Föregående års haveri med Titan T-51 D mustang SE-XXN, är nu klar och redovisas separat i denna tidning.

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 fungerar perfekt. Farten skall vara enligt flyghandboken, ingen överfart på 3 till 5kt duger. Sjunkhastigheten ska vara jämn och stadig. Eventuella termikblåsor som släpper betyder att Du får räkna med att utföra pådrag och utföra ett nytt landningsvarv.
Med en fint utförd plané med perfekt centerline, perfekt farthållning, perfekt jämn sjunkhastighet är halva landningen utförd innan Du planar ut och sätter ned flygplanet på banans centrumlinje.

Fortsatt säkert flygår 2020 och

gott nytt år önskar

Staffan Ekström

Haveri med Titan T-51D

Den 5 juli inträffade ett tragiskt haveri med en Titan T-51D. Haveriet skedde strax utanför Höör i Skåne. Flygplanet hade lämnat Bokeberga på väg mot Svedala, en flygning på ca 20 minuter med det aktuella flygplanet. Efter ca 10 minuters flygning började flygplanet tappa höjd för att slutligen haverera en och en halv minut senare. Terrängen i det aktuella området gav inte särskilt goda förutsättningar för nödlandning. Piloten som flög ensam omkom i haveriet.
Vid den påföljande utredningen av Paul Pinato och Lars Thorsen har ingen säker orsak till haveriet kunnat konstaterats, trots en mycket noggrann utredning. Tack vare att piloten använde Skydeamon kunde en mängd data om flygningen därifrån bidra till utredningen. Det framkom att då flygplanet börjar sjunka, sjunker även farten till ca 65 knop, något som indikerar låg motoreffekt. Sjunkhastigheten låg kring 800ft/m.
Att använda en bilmotor i ett flygplan kan ju fungera alldeles utmärkt, men motorn är kanske inte tillräckligt testad för det nya driftsfallet. En bilmotor lämnar sällan mer än 30hk kontinuerligt i normal drift, trots att den är kapabel att lämna 200hk. Elförsörjningen till bilmotorn är också kritisk, där konsekvensen vid fel blir dramatiskt mycket allvarligare än när man i bilen bara kan köra in till vägkanten. Monterad i ett flygplan är också effektuttaget annorlunda, med påföljande effekter på kylbehov, oljeförbrukning etc. Detta är viktigt att flygplanägaren / brukaren är observant på detta.
Att en olycka händer beror ofta på en mängd omständigheter, där många enskilda omständigheter kanske är relativt ofarliga. Vid varje olycka eller incident bör ta till oss vad som kunde gjorts annorlunda. Exempelvis extra täta kontroller av motorer där det finns en osäkerhet avseende driftsäkerheten, välja att flyga där det finns gott om möjligheter till nödlandning, välja flyghöjd så att man har marginal om något händer, etc. Det är enkelt att komma med lösningar så här efteråt, men hade den här flygningen gjorts på 2500ft i stället för 1500ft eller inte flugits över terräng som erbjuder få möjligheter till nödlandning, hade förutsättningarna för utgången varit väsentligt bättre.

Sven Kindblom

Luftrumsintrång ett störande gissel för oss flygare

Luftrumsintrången ökar samtidigt som vi flyger färre flygtimmar, antalet intrång var 297st år 2018. Det är klart störande och följer ingen logik.
Ett råd är etablera radiokontakten i god tid innan du kommer in i TMA, CTR eller R-område. Tänk så här - om jag inte får svar då måste jag ha tid att kontakta Sweden control och kolla om flygplatsen är stängd och G luft råder i TMA och CTR. Väntar du med anropet nära gränsen och någon före dig tar kontakt med tornet, så måste du utföra en onödig 360 graders sväng utanför kontrollerad luft. Flyg absolut inte in före du erhållet klarering för då blir det ett onödigt luftrumsintrång.
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. Sekretesskyddet styr att ingen person får känna sig utpekad.
En separat tabell sorterade på luftfartygs"klass"= kategori som utfört intrången varit i bifogas.

Luftrumsintrång sorterade på luftfartygs"klass" = kategori 2018, 295 st

	Luftfartygs"klass" = kategori	**Antal**
1.	X-klass. Reg.bokstäver som har SE-X....	7
2.	Äldre = veteran har reg.bokstäverna SE-A... SE-B... SE-C..och SE-E...	7
3.	Moderna normalklassflygplan som har bokstäver som har F, G, I, K, L, M	147
4.	Flygplan som har skolflygplansfärdplansbeteckningalt. Flight Nr	42
5.	UL-flygplan som har reg.bokstäver som har SE-Y... och SE-V...	25
6.	Segelflygplan + motorsegelflygplan + segelflygsektorer Upprättade eller stängda oklarheter	16
7.	Helikoptrar HKP reg.bokstäver SE-H... och SE-J...	14
8.	Ballonger med bokstäverna SE-Z...	5
9.	Transponderkod 7000. Okända reg.bokstäver = "UFO"	27
10.	Udda. 3 st paraglider, 1 st modellflygplan, 1 st fastjet	5
	Summa intrång	**295**

Vad säger denna listan? Den kommer att delvis styra arbetet med att minska på luftrumsintrången.

Nr 1 är våra X-klassade flygplan helt säkert.

Nr 2 har många X-klassade veteraner som i och med iståndsättningen har blivit X-klassade. Experiment/Privat.
Intrången genererade av 1 och 2 är få.

Nr 3 + 4 kan man räkna ihop. Summan blir 189 st, ett svindlande högt antal. 42 st under skolning sticker ut, där behövs utbildning.

Nr 8 Ballongerna har jag medlidande och förståelse för. När vinden vrider eller vänder så är det svårt för piloten att göra något annat än begära klarering. Att gömma sig går inte. Transponder visar aktuella vindhastigheten och vindriktning.

Nr 9 är flygande 7000 eko = "Ufo" får fördela på alla utom på nr 8 och 10.

R-områdesintrången 2018 var 19 st.

Nedanstående förslag på åtgärder är egna förslag som inte TS står bakom i nuläget!
Listan har jag delat in i två grupper, de gamla R-områdena och tillfälliga + nya.
Hur ska vi minska på antalet R-områdesintrång?
Många piloter som bara ska utföra en lokal flygning kollar endast vädret på mobilen eller har sett på TV-vädret på morgonen. Piloten har inte en tanke på att ett tillfälligt R-område har upprättats vid något slott, konferensanläggning, Harpsund, Almedalen eller för en stor skogsbrand. Enda sättet att nå alla piloterna enligt mig är att sända ut gruppmejl till alla flygplatser – flygklubbar (även alla små gräsfält). Alla piloter som önskar vara med på sändlistan får anmäla sig på mejlen. De som inte har mejl får kontakta FPC och inhämta notam. Allt ska stå på notamsidan inget får gömmas på AIP sup.
En väg är att sänka översidan på R områdena över fängelserna och rättspsykiatrerna, de har som standard idag 2000 fot, jag föreslår lämplig höjd 900 fot. Numera har vi drönarna som enkelt, billigt och tyst (eldrift) kan flyga in knark och mobiltelefoner på 30 till 60 meters flyghöjd. Antalet drönare idag gissar jag är över 100 000 tusen i Sverige. Vi flygare med cert är bara ca 4000 st.
Jag föreslår att en allmän rekommendation ges ut att vi flygare undviker att flyga mitt över eller nära alla fängelser i landet och skogsbränder. Bränderna bekämpas normalt med HKP som flyger lågt och syns dåligt för de saknar stora vingar. HKP-piloten spanar hela tiden på branden, röken och den sjö han ska hämta vatten ur. Nyfikna flygplanspiloter ska hålla sig borta. Lite vett och etikett ska vi visa.

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

Barkarby 2020-01-31

Staffan Ekström

R-områdesintrången 2018

Datum	R-område	Rapporterande enhet	Anm.	R-Område Tillfälliga +nya	R-Område ”gamla”
2018-02-26	R-area Hagelberg N	ESIA Karlsborg F6		N	
2018-03-17	R 32	ESMT Halmstad	Flög in i R32		G
2018-04-14	R 36A	ESDF Kallinge F17	Flygning i aktivt R-område		G
2018-04-19	Ryskt D-område Östersjön	ESMM int. Vatten?	Inget R-område. Borde ej vara med	-	
2018-04-21	Krgeholms slott Temp. R	ESMM Malmö TMA	Temp. R-område	N	
2018-05-08	R 97 Kumla	ESOE Örebro 1700 fot	Taket på R-området bör sänkas. Drönarna flyger lågt		G
2018-05-16	R-område nära Skå R 112?	?	Kan vara R 112, översida 2000 ft	N	
2018-06-03	R 31 flög emot	ESGG Göteborg	Flög inte in. Bör ej räknas med		-
2018-06-06	R-område Huddinge R 110	ESOS Stockholm TMA	Okänt R-område för piloten. Översida 2000 ft	N	
2018-06-07	Temp. R vid Sala	ESOS Stockholm TMA	Fungerar ej med. Skogsbrand i G-luft	N	
2018-06-12	R 102 Haga Slott	ESSB Bromma	Flög igenom utan tillstånd		G
2018-07-01	Temp. R Almedalen	ESSV Visby	Onödigt. R endast för VFR. Visby-tornet kunde styra trafiken i CTR	N	
2018-08-01	R 105 Tumba Bruk	SOS Stockholm TMA	Flög i utan tillstånd. Översidan är 2000 ft	N	
2018-08-09	R 110 Huddinge Rättsyk	ESSB Bromma	Flög i Huddinge R. Översidan är 2000 ft	N	
2018-09-05	R 55A	ESMM Malmö	Flög in i R55A		G
2018-09-05	R 55A Ringhals	ESGG Göteborg	Flög in över Ringhals på 1400 ft		G
2018-09-15	R 100 Härnösands Rättsyk	ESOS Stockholm	Flög in i R100. Polisen informerad		G
2018-09-17	R 74	ESNX Arvidsjaur	Flög in i närbelägna R 74		G
2018-10-03	R 13	ESOS Stockholm	In i R 13 utan tillstånd		G
2018-11-17	R 104 Nära Säve CTR	ESGG 1200 ft	Okänd flög igenom R-området		G
2018-11-24	R Söder om Bromma CTR	ESOS Stockholm	Okänd 7000	N	
19 tillfällen				9 st	10 st

Årsrapport EAA:s tekniska verksamhet för 2019

Under 2019 har vi haft en hel del kommunikation/möten med Transportstyrelsen (och KSAK) om våra gemensamma rutiner för att hitta enklare, smidigare, snabbare handläggnings-förfaranden.

I ett försök att hjälpa flygplansägare med icke X-klassade Annex I-flygplan (dom normalklassade) så har vi börjat processen med att skaffa ett AUB-tillstånd för EAA. Vi hoppas komma i mål med detta under 2020.

Vi har även börjat titta på ett nytt framtida datasystem som skall kunna underlätta för såväl oss på kansliet som besiktningsmän och medlemmar. Detta arbete sker inte i en hast utan fortsätter under 2020. Den nya dataskyddslagen GDPR spelar givetvis en roll i detta med nytt datasystem.

EAA har även 2019 varit representerad på möten med Allmänflygsäkerhetsrådet som leds av Transportstyrelsen som ett projekt för att sprida information till oss organisationer och öka flygsäkerheten. Där har bl.a. luftrumsintrång och luftrummets indelning diskuterats.

Vi ser fortfarande en vikande trend vad gäller gällande byggtillstånd, förhoppningen är att det ökar igen om vi kan inspirera pågående byggare att återuppta sitt bygge (det finns många vilande byggen).

Det nya systemet med besiktning vart 3:e år med egna förlängningar däremellan har nu satt sig och kanske är det därför vi ser en ökning av gällande flygtillstånd.

Sammanfattning

Under 2019 har antalet gällande byggtillstånd fortsatt minska och uppgår nu till 100 stycken. Under året blev det bara 3 st nya byggtillstånd mot 10 st. 2018.
Gällande flygutprovningstillstånd ligger kvar på ungefär samma nivå som förra året.
Antalet gällande flygtillstånd har dock ökat under året.

År	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Gällande byggtillstånd	191	393	390	148	232	157	164	113	100
Gällande flygutprovningstillstånd	65	45	52	47	38	36	32	27	26
Gällande flygtillstånd	305	305	304	262	265	294	287	241	295

Tillstånd för 23 st. modifieringar och reparationer, motor- och propellerarbeten har också getts ut under 2019.
Följande personer har under 2019 varit engagerade i EAA Sveriges tekniska verksamhet:

Verksamhetsledare: Sven Kindblom

Teknisk Chef: Håkan Karlsson

Flygchef: Karl-Erik Engstrand

Biträdande flygchef: Henric Idensjö

Teknisk Sekreterare: Ann-Lis Olsson

Chef haveriutredningar: Håkan Karlsson

Kvalitetschef: Sven Kindblom

Bullermätningschef: Greger Ahlbeck

Kvalitetsrådet har under året bestått av: Sven Kindblom (ordförande), Greger Ahlbeck, Håkan Karlsson, Staffan Ekström, Karl-Erik Engstrand och och Ingmar Hedblom. Sakari Havbrandt avgick på egen begäran under året.

Besiktningsmän: Dan Borgström, Staffan Ekström, Lars Hersgren, Kenneth Holm, Hardy Häggman, Håkan Ljungberg, Henrik Martinsson, Nils-Erik Nilsson, Staffan Norberg, Sven-Erik Pira, Mart Reskow, Stefan Sandberg, Sören Schmidt, Bengt Sjödahl, Lars-Gunnar Söderlind och Lars Thorsén.

Sakari Havbrandt avgick på egen begäran under året.

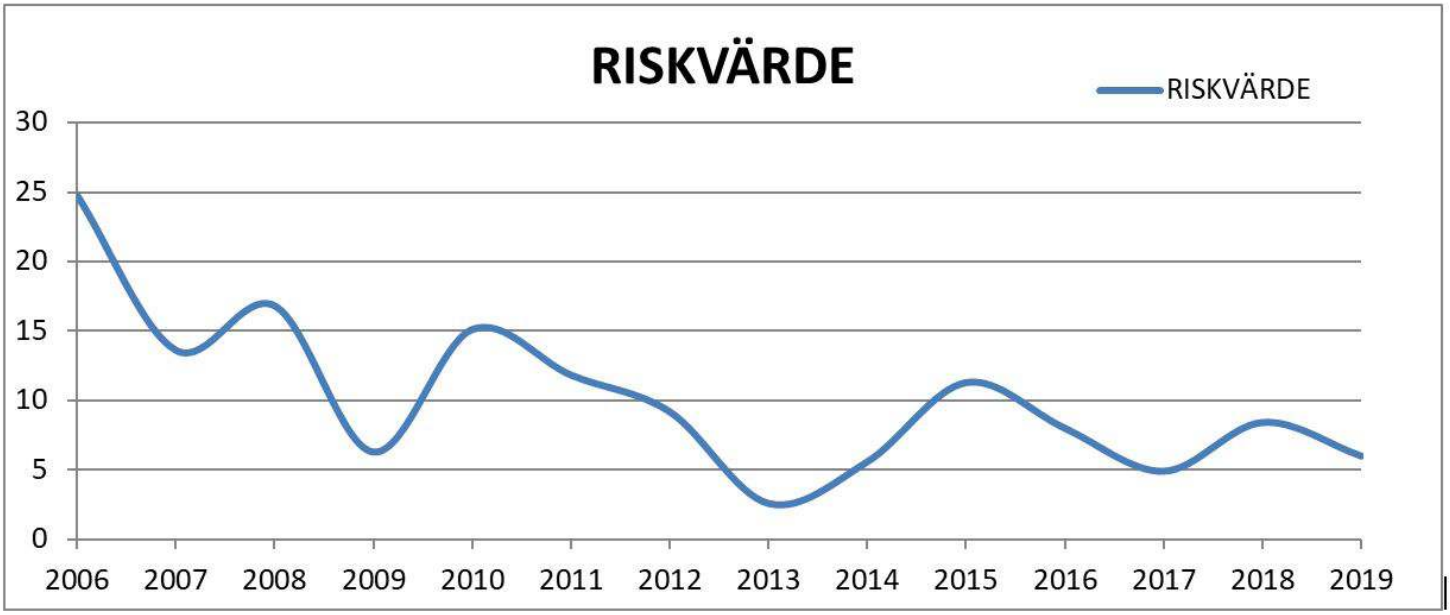
Under 2019 har 105 st. (förra året 75 st.) besiktningar genomförts. Anledningen till ökningen är det nya systemet med besiktning vart 3:e år. Efter besiktningen och utfärdandet av flygtillståndet kan ägaren/brukaren själv förlänga flygtillståndet två år. Efter 3 år ska flygplanet besiktas igen innan en ny 3-årsperiod påbörjas.

Haverier, skador och incidenter

Personskador

Tyvärr har vi under året drabbats av ett dödshaveri i samband med en utelandning efter, vad som verkar vara, motorstörningar. Detta skedde under själva flygutprovningen. Utöver detta har vi haft tre landningshaverier med en blandning av hård sättning, avåkning i slutet av banan och utkörning/avkörning i sidled. En annan osannolik händelse var ett avrivet vildsvins-stängsel som lyckades plockas upp av propellern på ett taxande flygplan.

Alla dessa händelser har bearbetats och redovisats i EAA-Nytt löpande under året.



ÅRTAL	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
ANTAL bearbe-tade händelser	14	17	11	12	5	10	7	9	8	7	6	5
RISK-VÄRDE	16,83	6,3	15,12	11,84	9,2	2,6	5,6	11,3	8,01	4,92	8,43	6,01

Riskvärdet räknas ut på följande sätt:

Händelsens allvarighetsgrad gånger risken att den på nytt kan hända ger riskvärdet för respektive händelse. Alla respektive riskvärde summeras och ger årets riskvärde.

Kvalitetsrevisioner

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

Sven Kindblom
Verksamhetsledare

Verksamhetsberättelse för EAA Sverige för år 2019

EAA Sverige har under 2019 haft följande styrelse:

Ordförande:	Magnus Sandqvist
V. ordförande:	Sven Kindblom
Sekreterare:	Lars Dolk
Kassör:	Hans-Olav Larsson
Ledamot 1:	Karl-Erik Engstrand
Ledamot 2:	Tomas Backman
Ledamot 3:	Kjell Franzén
Ledamot 4:	Lennart Öborn
Ledamot 5:	Vakant
Suppleant:	Harald Kalling
Suppleant:	Magnus Lundström
Suppleant:	Mårten Hagardson

Styrelsen har sedan förra årsmötet haft sex(6) protokollförda möten.

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

Valberedning inför årsmötet 2020 består av Dmitrij Karpenko – sammankallande samt Per Widing och Håkan Karlsson

Föreningens rörelseresultat för 2019 visar underskott på 71KSEK.

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

Ansvariga för den tekniska verksamheten har varit Sven Kindblom (verksamhetsledare) och Håkan Karlsson (teknisk chef). Flygchef har varit Karl-Erik Engstrand med Henric Idensjö som biträdande flygchef.

Under året minskade medlemsantalet med ca 100 stycken, 1074 mot 1167 förra året.

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

Årets huvud-Fly-in arrangerades för 5:e gången i samarbete med Falbygdens Flygklubb på Falköpings flygplats den 1 – 2 juni. Trots det otroligt dåliga vädret kom det 68 besökande flygplan kom under främst fredagen, vilket var mycket färre än förra året då det kom 132 stycken. De allra flesta anlände under fredagen. Under lördagen kom det bara ett fåtal. Även de utländska gästerna anlände under fredagen. De kom bland annat från Slovakien, Frankrike, Tyskland, England, Schweiz samt Nederländerna.

Även årets Kräftstjärtsväng drabbades av dåligt väder.

Under året har följande kurser anordnats i EAA:s regi:

Elkurser har hållits i Solna med Bengt Sjödal som kursledare
Underhållskurs etapp 2 på Håtuna med Stefan Sandberg som kursledare.
Underhållskurs, komplett i Eslöv med Sten Svensson som kursledare.
Plåtkurser har hållits i Solna med Björn Alfer som kursledare
En plastkurs i Arlöv med Lennart Persson som kursledare.

EAA Sverige är medlem i

- EFLEVA (European Federation of Light, Experimental and Vintage Aircraft) som organiserar huvuddelen av amatörbyggare- och veteranflygorganisationer i Europa.
- Transporthistoriskt Nätverk (ThN), en sammanslutning av 10 riksorganisationer som verkar inom det rörliga kulturarvsområdet.
- Föreningen ECOFLIGHT som är en organisation som främjar utveckling av elflyg.

EAA Sverige har genom Staffan Ekström deltagit i Allmänflygsäkerhetsrådets möten som arrangeras av Transportstyrelsen. I detta råd medverkar även övriga organisationer inom ”allmänflyget”.

EAA-försäkringen (i samarbete med HDI Global Specialty SE, f d InterHannover) har även i år haft förmånliga premier. Årets bonus blir åter ett nytt rekord tack vare få skador.

Barkarby 2020-01-09	Magnus Sandqvist Ordförande	Lars Dolk Sekreterare

INFÖR AERO I FRIEDRICHSHAFEN 2020

Tips av Kjell Franzén

Det kan tyckas vara lång tid till nästa ”The global show for General Aviation” som flygmässan Aero i Friedrichshafen, men tiden rinner iväg snabbare än man tänker sig. Särskilt i år då mässan är en vecka tidigare än vanligt, d.v.s. onsdagen den 1 april till lördagen den 4 april. Bokningstrycket på boende är högt och vill man bo i själva staden så är det redan nu inte mycket kvar och det som finns är dyrt.

En tråkig nyhet är att Ryanair har slutat att flyga på den relativt närbelägna flygplatsen Memmingen (Mûnchen) från Skavsta, vilket gör det svårare och framför allt dyrare att ta sig dit. Närmaste Ryanairdestination är så vitt jag kan se nu Bergamo vid Milano, 38 mil bort. Men å andra sidan kommer man ju fram och tillbaka för under 500 kr (vid bokning idag 3/2 när detta skrivs).

Anledningen att jag vill ha med denna blänkare i EAA-nytt är att jag alltför ofta hör besökare som tycker att det är enahanda att gå omkring i utställningshallarna, och en eller två dagar räcker gott. Men det de flesta missar är att det är evenemang från morgon till kväll, 70-80 brukar det vara varje dag från dukning med visst material (tre gånger per dag) till info och seminarier av EASA, förra året var det bl.a. EASA.s första ”Workshop on Part-21 Light, on a new design and production process for light aircraft”. Inbjudare var EASA chefen själv Patrick Ky, som lär ha varit på plats.

Det finns alltså många matnyttiga och intressanta evenemang att gå på, närmare 300 under de fyra dagarna. Många utställare passar också på att presentera sina produkter med ord och bild inom konferensprogrammet. Flera intressanta evenemang förra året började redan 09.00-09.30. Mitt tips är att Du planerar för att vara på plats redan då dörrarna öppnas klockan 09.00, grabbar ett konferensprogram vid entrén och genast tittar på morgonens program. Tyvärr gick det inte att få morgondagens program när man gick hem kvällen före. Var inte tryckt än, sas det. Kanske finns programmet på mässans hemsida. Ett tips är att Du genast lär Dig hitta till de olika konferensområdena och salarna för börjar Du leta strax för ett evenemang missar Du garanterat en del av det. En bonus är ju att det ofta finns något att äta och dricka så kom i tid!

Den gott och väl centimetertjocka utställningskatalogen tycker jag var väl värd sitt pris, köp den!

En del år tidigare har man som EAA-medlem (i USA alltså) haft fritt inträde, alltså ta med medlemskortet, det kan ju bli så igen. Om inte annat kan Du ju visa upp det i EAA-montern och få förmåner, kanske.

Niklas Anderberg med Blackwing belönades på Aero år 2019

Saturnus V i Huntsville, Alabama
Foto: Lennart Öborn

8

Spezio Dal-1 Tuholer

Den tidigare ägaren tog hem Spezion som flyttgods från USA i slutet på 80-talet och efter ca tio år av flygande i Sverige ställdes den av. Min pappa övertygade mig om att detta var ett bra objekt om man ville lära sig renovera flygplan. Vi märkte ganska snabbt att nästan allt behövde renoveras och motorn, en Lycoming O-290G, var också den tvungen att bytas ut. Efter fyrtio år och fem hundra timmar var det dags för en välbehövlig genomgång.

Kroppens stålrörskonstruktion blästrades och trävingarna fick erforderliga reparationer innan det var dags för dukning. Niclas Amrén var min mentor under de första delarna av renoveringen. Även min mamma, som både är flyg och -textillärare, var till stor hjälp, speciellt under dukningsarbetet. Den initiala renoveringen fortlöpte bra men efter flytt av projektet från Stockholm till Gotland så stannade det upp. Återmonteringen tog ordentlig fart när jag på grund av mitt arbete flyttade projektet till Borås. På min lediga tid från jobbet kunde jag lägga många timmar för att få projektet klart. En annan faktor som bidrog otroligt var all den hjälp jag fick hos Borås segelflygklubb. Utan denna spetskompetens nära till hands hade projektet tagit mycket längre tid. Motorn som installerades var en nyrenoverad Lycoming O-290D2 och detta förenklade motorinstallation avsevärt eftersom mycket kunde användas från den gamla motorn.

Första flygning efter renovering fortlöpte utan större anmärkningar och efter några mindre justeringar bjuder Spezion in till fantastiskt rolig flygning.

Vad det innebar att renovera ett flygplan hade jag ingen aning om efter att min pappa fick mig att köpa Spezion.

Att sedan få flyga ett flygplan som man skruvat på själv är något alldeles extra som jag hoppas fler kommer få uppleva.

Claes Martinsson

SE-XKI

SE-XKI

Projektgruppen samlad. Fr.v. Frans Landerberg, projektledare, Håkan Ottosson, Bengt Johannesson, Dag Skride, Lars-Evert Lindström, Claes Axelsson, ”Emil” Viberg och Sigurd Larsen saknas på bilden.

Ercoupe 415-D från 1947

ett intressant och roligt renoveringsprojekt för GVFS

Text och foto: Ulf Delbro
Foto: Björn Svedfelt, Frans Landerberg

Göteborgs Veteranflygsällskap, GVFS, som bildades i mars 1980, dvs för ganska precis 40 år sedan, förknippas väl framförallt med Götaverkens sportflygplan från 1930-talet benämnt GV 38. Två flygplan av denna typ har GVFS helrenoverat varav den ena, SE-AHG är luftvärdig sedan många år och flygs av Sällskapets medlemmar, och den andra, SE-AHC, närmar sig efter flera års renovering nu fullbordan med siktet mot att maskinen under 2020 skall få ett efterlängtat luftvärdighetsbevis.

Men, parallellt med renoveringen av GV 38:an SE-AHC pågår ett arbete med att renovera en annan, historiskt mycket intressant flygplantyp, nämligen en Ercoupe 415-D - ett amerikanskt, tvåsitsigt sportflygplan, som när typen lanserades i början av 40-talet var en konstruktionsmässig revolution. Att flygplanet var försett med noshjul var bara det en nymodighet, men det som gjorde det verkligt unikt var själva styranordningen – det finns nämligen inga sidoroderpedaler i maskinen! Genom en mycket finurlig teknisk lösning är skev- och sidoroder sammankopplade, så man styr enbart med ratten. Flygplantypen blev härigenom kolossalt lättflugen och dessutom säker. Det amerikanska luftfartsverket, CAA (Civil Aeronautics Administration) konstaterade i sin certifiering, att Ercoupe var ”characteristically incapable of spinning”, och man införde dessutom en helt ny kategori flygcertifikat att gälla för de piloter som var utbildade på flygplan utan roderpedaler. Ercoupe är således en mycket intressant maskin, och det skall vi återkomma till längre fram i texten, men först skall vi förklara varför Veteranflygsällskapet har tagit sig an att renovera ett exemplar av denna unika flygplantyp.

Hur blev GVFS med Ercoupe

Det började med att intresset att engagera sig i vår byggverksamhet ökade påtagligt för några år sedan, säger Ralph Duell, primus motor i GVFS byggrupp. Detta hängde framförallt ihop med att vi av Aeroseum-chefen Roger Eliasson fick erbjudande att disponera utrymme i det underjordiska flygupplevelsecentret på Säve utanför Göteborg. Flytten dit från några arbetsbodar blev ett stort lyft för verksamheten, många besökare till Aeroseum stannade till hos oss, och den ena efter den andra bad att få komma med i gänget. Från att vi dessförinnan bara var några få eldsjälar i byggruppen, så växte vi till att vi plötsligt var 10-15 stycken eller fler som dök upp på tisdagarna, som är vår stående arbetsdag. Det var förstås väldigt glädjande, men vi hade svårt att ge intressanta arbetsuppgifter till alla på det då aktuella renoveringsobjektet, GV 38:an SE-AHC. Vi behövde helt enkelt ett nytt projekt att ta oss an, förklarar Ralph Duell.

- Vi ville i det läget gärna kunna erbjuda våra piloter ett flygplan med noshjul som alternativ till våra två sporrhjulsmaskiner, lill-Cuben SE-BEL och GV 38:an SE-AHG, tillägger Gert Böll, som är ordförande i GVFS. Vi ägde inget eget noshjulsflygplan som kunde bli renoveringsobjekt, så vi såg oss omkring för att se vad som kunde passa, och då hamnade vi på Svedinos Bil & Flygmuseum i Ugglarp. Där fanns en tvåsitsig Ercoupe 415-D från 1947, SE-BFY, med en 75 hp Continental-motor, som vi fastnade för, och som Björn Svedfelt, ägare till flygmuseet gärna

ville låta GVFS få renovera till flygbart skick, säger Gert. Upplägget bygger på att vi efter renoveringen får disponera maskinen ett antal år och flyga med den, och det skall bli väldigt trevligt, fortsätter Gert.
- Det var min pappa, Lennart "Svedino" Svedfelt, som köpte planet 1968 och flög med det ett antal år. Sedan stod det länge i en hangar i Ljungbyhed för översyn, som drog ut på tiden, och till slut, efter flera år hamnade maskinen på vårt flygmuseum, förklarar Björn Svedfelt när EAA-Nytt nyligen hälsade på nere i Ugglarp för att få en pratstund om projektet.
- Men sådana här veteranflygplan skall helst hållas flygande, det är absolut det trevligaste, därför är det jättebra, att Göteborgs Veteranflygsällskap tagit hand om flygplanet för att sätta det i luftvärdigt skick, själv har jag inga personella resurser för ett sådant projekt, konstaterar Björn Svedfelt.

Ett roligt projekt

Hur har det då gått med projektet – vi ber projektledare Frans Landerberg göra en resumé över vad som gjorts och hur det ser ut i dagsläget:
- Projektet inleddes på våren 2015, så arbetet har snart pågått i fem år, och det har varit fantastiskt roligt och intressant, inleder Frans. Det var från början något att ta tag i för att hålla igång aktiviteterna i byggruppen, men blev en uppgift, som även skapade stor glädje och entusiasm hos oss sju ur byggruppen som är engagerade i det arbetet – Claes Axelsson, Sigurd Larsen, Bengt Johannesson, Håkan Ottosson, Dag Skride, "Emil" Viberg och jag själv, förklarar en mycket nöjd och glad Frans Landerberg.
- Flygplansskrovet är i helmetall, och något sådant har vi inte renoverat tidigare. Det är dessutom ett nosställsflygplan, och det är också nytt för oss. Maskinen är väldigt speciell – eftersom sidorodret är kopplat till skevrodren finns inga sidoroderpedaler i flygplanet, det flygs därför enbart med ratten.
- Vi inledde med att demontera huvud- och nosstället för översyn och renovering. Instrumenten plockades ur för att panelen skulle kunna lackeras. Stjärtstyrverket demonterades och rengjordes. Även vingarna demonterades för omdukning, och motorn lämnades till motorspecialisten Tony Lifh på Hovbyfältet utanför Lidköping för översyn.
- Efter att vi fick byggtillstånd från EAA i februari 2018 kunde själva renoveringsarbetet igångsättas. Korrosionskontroll på motorn är gjord och cylinderpackningarna är bytta. Allt är ok och motorn, som är i ett mycket gott skick är nu nollställd, monterad och klar. Jag brukar dra runt propellern 25 varv en gång i veckan för att hålla smörjningen igång, säger Frans, det gör gott åt motorn. Innan den sedan blir flygklar bör den gå ett 50-tal timmar.
- Vingarna är omdukade och dopade med 7-8 lager nitrat/butyrat-dop. När det gäller instrument, så finns de som behövs, så det klarar sig. Tillverkning av ny klädsel samt inredning är utlagt hos en mycket skicklig tapetsör i Stenkullen utanför Göteborg. Materialet är köpt i Västergötland och är mycket likt originalet. Propellern är i metall, men den skall bytas mot en träpropeller, som vi siktar på att själva tillverka. Det som behöver köpas är en radio med det moderna frekvensomfånget samt en transponder. (Tips om begagnad sådan utrustning som är till salu mottas gärna!). Rutorna är granskade och de ser överlag bra ut. Det är bara frontrutan i akrylglas, som behöver bytas. Överhuvudtaget är Ercoupen i ett fantastiskt bra skick enligt en professionell flygtekniker, och det är kolossalt glädjande säger Frans.
- EAA:s kontrollant Jens Berglund från Björketorp i Marks kommun besiktigade maskinen i slutet av förra året. Jens blev mycket nöjd med resultatet och gav klartecken till att gå vidare och slutföra projektet. Nu skall ett antal olika komponenter monteras, det har vi hittills väntat med för att skapa åtkomst för kontroll av inre delar av maskinen, något som annars hade varit svårt eller omöjligt. En annan uppgift, som vi också avvaktat med tills efter besiktningen, är att dra elkablage, men det är tämligen okomplicerat.
- Målet är, att Ercoupe SE-BFY skall bli flygklar under 2020, vi skall åtminstone kunna göra de första skutten med den i år, sammanfattar Frans Landerberg.

Flygplantypens bakgrund

Flygplanets konstruktör, Fred Weick anställdes 1936 som chefskonstruktör vid företaget ERCO – Engineering and Research Corporation i Washington D.C. Weicks och ERCOs målsättning var att konstruera ett flygplan som

Frans Landerberg i duknings-tagen.

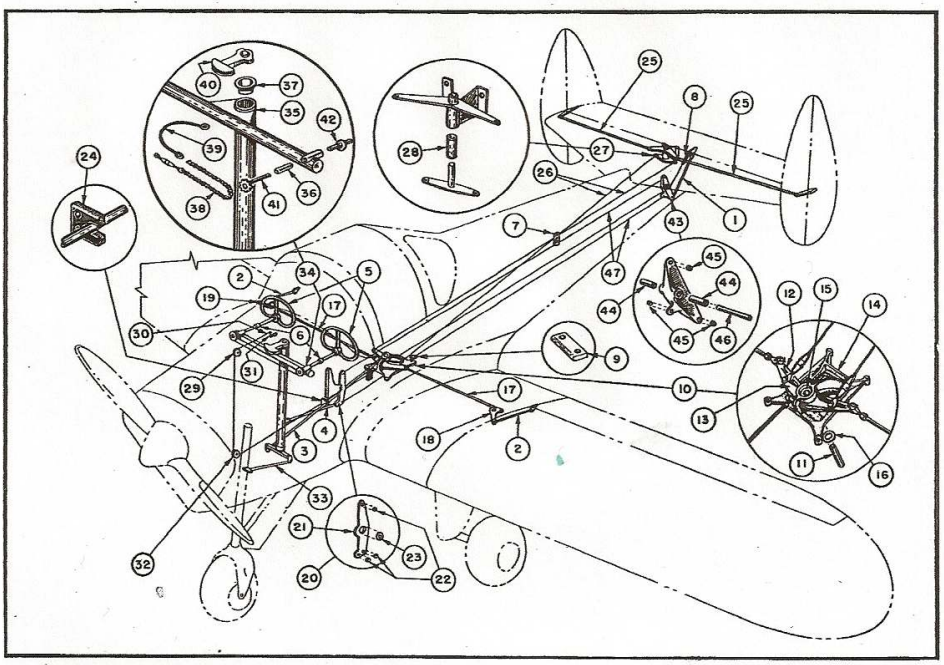
förenklade flygandet, så att praktiskt taget vem som helst skulle kunna lära sig flyga. Samtidigt skulle maskinen erbjuda hög säkerhet. Fred Weick och hans team lyckades mycket väl med uppgiften. Tack vare att flygplanet kan kontrolleras enbart med ratten har t.o.m. en mycket flygintresserad ung dam vid namn Jessica Cox, som är född utan armar kunnat lära sig flyga enbart med fötterna och få ett flygcertifikat – Jessica, som är född 1983 i Arizona är den första piloten i världen utan armar! Efterfrågan direkt efter kriget på ERCOs revolutionerande konstruktion, nu benämnd Ercoupe 415-C med en 65 hp Continental-motor var lysande.

Håkan Ottosson och Sigurd Larsen mixtrar med en magnet.

Fabriken körde tidvis 3-skift och spottade när produktionen var som högst ut 34 Ercoupe om dagen!
1947 kom en ny version benämnd Ercoupe 415-D med en 75 hp Continental-motor, och det är alltså en maskin av denna version, som Björn Svedfelt lämnat i GVFS vård.
Men i slutet av 40-talet vek marknaden för sport- och privatflygplan. ERCO sålde då av verksamheten till företaget Sanders Aviation som under viss tid fortsatte produktionen. Sammanlagt har mer än 5.000 Ercoupe tillverkats av ERCO och Sanders. Några av dem användes f.ö. under 2. världskriget av den amerikanska militären.
1974 övertogs typcertifikatet för Ercoupe av företaget Univair Aircraft Corporation. Några flygplan av typen har Univair inte byggt, men man producerar reservdelar och erbjuder teknisk assistans till Ercoupe-ägare runt om i världen. - Några problem att få reservdelar kommer det därför inte att bli, försäkrar Björn Svedfelt.

En mycket lättflugen maskin

I reklamen uppgavs att Ercoupe var så enkel att flyga, att en elev kunde gå EK, dvs flyga ensam efter blott 3 1/2 - 4 timmars flygning med en instruktör. Att det verkligen var så kan legendariske flygläraren och GVFS hedersmedlem Kurt Klausson bekräfta.
- Jag skolade många elever på Ercoupe, det var en mycket lättflugen maskin som inte hade några farliga egenskaper, den var mycket förlåtande förklarar Kurt. Och reklamen var helt rätt, fortsätter han. Jag minns mycket väl när en tidningsreporter skulle skriva ett reportage om hur lätt det var att lära sig

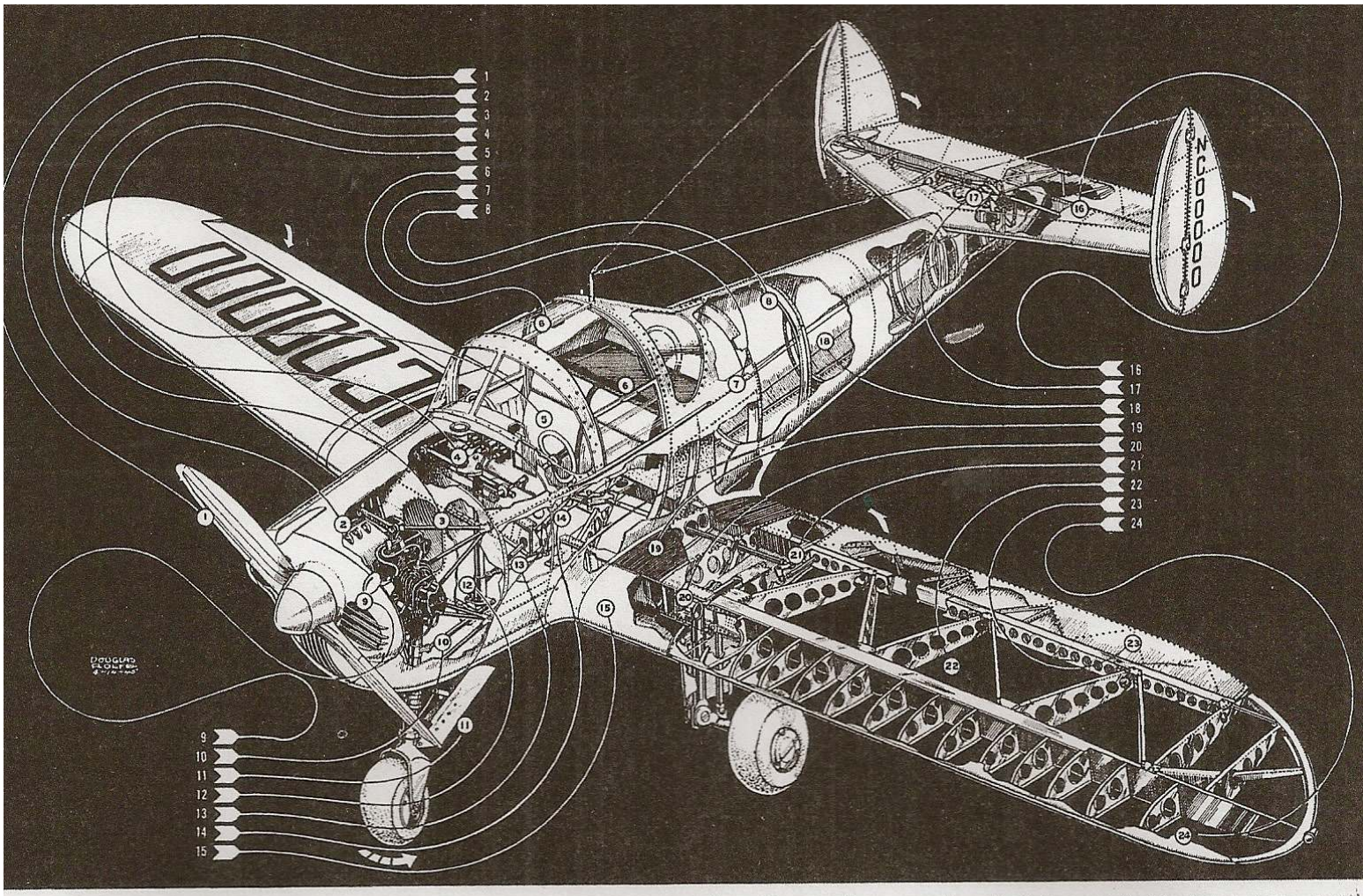


ERCOUPES STYRSYSTEM:

1 Stötstång till höjdrodret; 2 Stötstång till vänstra skevrodret; 3 Stötstång till »central» som synkroniserar skev- och sidroderutslagen; 4 Främre stötstång till höjdrodret; 5 Styrrattar; 6 Stoppklackar för höjdroderutslag; 7 Genomföring för sidroderlina; 8 Fjäder för höjdrodertrim; 9 Genomföring för höjdroderlina; 10 Synkroniseringsanordning för skev- och sidroder; 11 Axeltapp; 12 Hävarm till skevroderstötstång; 13 Hävarm till sidroderlina; 14 Fundament för »centralen»; 15 Lager; 16 Bricka; 17 Stötstång till skevrodret; 18 Tvåarmad hävstång; 19 D:o för höger skevroder; 20 Tvåarmad hävstång för höjdrodret; 21 D:o; 22 Bussningar; 23 D:o; 24 Styrning för stötstången till noshjulet; 25 Stötstänger till sidrodren; 26 Sidroderlinor; 27 Sidroderhävarm; 28 Bussning för d:o; 29 Bryttrissa för wire till höjdrodertrim; 30 Skruvanordning för höjdrodertrim; 31 Trimvev; 32 Bryttrissa; 33 Stötstång för noshjulsstyrning; 34 Dubbelkommandokoppling; 35 Vertikalaxel; 36 Bussning; 37 D:o; 38 Förbindelsekedja; 39 Förbindelsekabel; 40 Kvadrant; 41 Kedjehjul; 42 Universalknut; 43 Bakre hävstångsanordning för höjdrodret; 44 Bussning; 45 D:o; 46 Axeltapp; 47 Roderlina.

Sifferförklaring till högersidans röntgenskiss av Ercoupe: 1 Träpropeller; 2 Motor, 75 hk. Continental C-75, fyrcylindrig luftkyld boxermotor; 3 Motorfundament av stålrör; 4 Kvadrant för skev- och sidroderstyrning; 5 Styrratt, här vriden åt vänster; 6 Huvslidhalvor, stänges genom att skjutas uppåt; 7 Nitsöm och förstärkningsstringer; 8 Kroppspant av aluminiumlegering; 9 Kylluftintag; 10 Stötstång för noshjulsstyrning; 11 Torsionslänkfjädrat noshjulsben med oljestötdämpning; 12 Vertikalaxel; 13 Främre stötstång till höjdrodret; 14 Stötstång till sid- och skevrodrens »styrcentral» (vilken inte betecknats med siffra på någon av skisserna men som sitter omedelbart snett nedåt höger från planets vänstra ratt — den högra från läsarens utsiktspunkt); 15 Bränsletank (en på vardera sidan); 16 Stjärtstyrverk helt av metall med fast stabilisator; 17 Hävarmar till höjd- och sidroder; 18 Höjd- och sidroderlinor; 19 Trampbana på vingmittstycket; 20 Huvudbalkens montering till vingmittstycket och huvudlandställsbenens lagring; 21 Hävarm och stötstänger för skevroderstyrning; 22 Vingen dukklädd bakom huvudbalken; 23 Skevroder helt av metall; 24 Vingnosen har metallklädsel.

Till höger: Cockpit före demontering av instrumenten.



'T MÖNSTERFLYGPLAN: En röntgenskiss av Ercoupe, som blivit grundtyp för en alltmer vanlig efterkrigsmodell: lågvingat tvåkontrollgplan med fast trehjulsställ och dragande propeller. Lägg märke till vingens något förenklade uppbyggnad med spryglarna bakom huvudbalken diagonalställda; härigenom blir speciell innerförstagning överflödig. (Skissen ur »Skyways», USA).

SE-BFY i GVFS mycket fina utrymme i Aeroseum – 30 m under jord.

flyga just på Ercoupe. Han hade aldrig suttit bakom spakarna på ett flygplan förut, han var helt novis. Vi började på morgonen att öva start och landning på bana 04 på Torslanda och på eftermiddagen fick han ta över och flyga ensam! Så kunde det gå när man skolade med Ercoupe, minns Kurt.

- Luftfartsverkets direktiv var, att eleverna skulle flyga med instruktör i 10 timmar, och därefter kunna flyga utan instruktör, dvs ensamma. Men, om man skolade med Ercoupe, så ändrades direktiven så att eleven fick flyga EK, dvs "ensamkommando" mycket tidigare.

- Det sägs, att golvet framför de obefintliga pedalerna i Ercoupe förstärktes för att piloter som var vana vid sidoroderpedaler trampade kraftigt i golvet innan de vant sig vid att enbart flyga med ratten, skrattar Kurt. Men det kanske är en skröna, tillägger han.

- Men det finns konverteringssatser med pedalställ att tillgå om man vill bygga om flygplanet till ett konventionellt styrsystem. Den lösningen är fullt möjlig, om man så skulle vilja, förklarar Björn Svedfelt.

Dag Skride och Bengt Johannesson (inne i fpl).

Intressanta röntgenbilder

I flygjournalisten Harald Millgårds klassiska bok "Sportflyg" från 1947 finns ett par röntgenbilder på Ercoupe, som förklarar flygplanets uppbyggnad och styrsystem. Det kan vara intressant för EAA-Nytts läsare att ta del av dessa, så håll tillgodo.

LUCIA I ÖST

Östra regionen höll Luciafirande för andra året i rad i Norrköping den 12 december. Det ser faktiskt ut som att vi nu har fått till en tradition då det redan planeras för årets firande i Linköping. Vi hade deltagare både från Sörmland och Småland så det var inget rent Östgötamöte denna gång, Hoppas att det står sig! Ett 25-tal deltagare tycker jag var bra!

Vid årets firande var, förutom skinkmacka och lussebulle, ett föredrag av Kjell Nordström med rubriken Daisy och D-dagen kvällens höjdpunkt. Kjell började dock med en exposé över flygplanens och flygets utveckling med tyngdpunkten lagd på trafikflyget fram till just andra världskriget. Den tid då både tillverkning och användning verkligen tog en explosionsartad fart, vilket kulminerade i både flygplanstypen C-47/DC-3 och invasionen av Frankrike på D-dagen och luftbron till Berlin.

Vi fick också givetvis veta om Daisys egen historia och föreningen Flygande Veteraners bakgrund <innan Kjell övergick till den närliggande händelsen med återskapandet av D-dagen för 75 år sedan. Arrangemanget gick ju ut på att samla så många C-47/DC-3 som möjligt och på nytt fälla fallskärmshoppare (med tidstypiska kalottfallskärmar och annan utrustning) på flera av de legendariska franska fälten. Trots rätt mycket strul med förberedelserna i de berörda länderna så var det en minnesvärd upplevelse ansåg Kjell.

Om det nu var struligt vid D-dagsarrangemanget blev det mycket värre när luftbron till Berlin skulle celebreras. Dock deltog inte Daisy i detta arrangemang utan återvände till Sverige. Jag ska väl tillägga att Kjell var pilot på flygningarna.

Tack Kjell för ett intressant föredrag!

Enligt uppdrag från EAA S styrelse diskuterade vi kontrollantens roll. Efter en del diskussion kom vi fram till att frågan är mer värd än en kort diskussion på ett Luciafirande och vi beslöt att hålla ett seminarium i ämnet under 2020.

Kjell Franzén

MÖTE I REGION ÖSTERGÖTLAND

Region Ösergötland har påbörjat regelbundna regionsmöten, nedan ses första kallelsen. Mötet ligger före tidningens utgivning med kan ändå vara av intresse och inspiration för andra regioner. Här är en del av kallelsen.

Den 12:e februari arrangerar vi i Linköping EAA Östergötlands regionmöte!

Kjell Franzén kommer att guida Dig runt i

Agenda för mötet är:

* Kort introduktion om verksamheten hos oss för de som inte har varit här så ofta
* Kjell Franzén berättar
* Anders Forslöf håller på att bli ny besiktningsman för EAA. Anders presenterar sig, och passar på att berätta lite om flygräddning och ytbärharens arbete.
* Vi diskuterar hur det ligger till med Chapter 222 nu för tiden och vilka möjligheter som finns att väcka liv i den föreningen inför årets Oshkosh-resa
* Vi slår ett slag för årets resa till Oshkosh
* Vi avslutar med en visning i hangarerna

Vi håller till i Linköping Flygklubbs lektionssal på Pilotgatan och mötet börjar kl. 18:30! Fika kommer att finnas och alla är välkomna oavsett klubbtillhörighet!

Håller i mötet gör Anders Wallerman

NY FLYGINSPEKTÖR PÅ TRANSPORTSTYRELSEN

En ny flyginspektör med inriktning på GA har anställts på TS. Det är Per Englund från Linköping som kommer ur våra led då han under många år var ägare till BA-11 SE-XCK. Per har ett yrkesmässigt förflutet i Försvarsmakten på flygsidan. Vi välkomnar att TS faktiskt nu anställer någon på GA-sidan som faktiskt vet vad det handlar om. Per ska biträda Magnus Axelsson med GA-frågor på driftsidan.

Välkommen Per!

Per med sin Ba-11 vid fly-inet 2015 i Falköping där flygplanet fick SFF vandringspris (tidigare Barkarbypriset) som bästa veteranflygplan.
Foto: Kjell Franzén

Kjell Nordström i föredragstagen. Foto: Arne Nilsson

VETERANFLYG

Lägesrapport om »Det rörliga kulturarvet«

text & foto: Kjell Franzén

Efter snart 10 år av lobbyverksamhet i Transporthistoriskt Nätverk (ThN) med förhoppningar och besvikelser tänkte jag att det kunde vara läge att ge en lägesrapport över vad vi står med frågan om ökat lagskydd och stöd för det rörliga kulturarvet.

ThN står är en samarbetsorganisation som består av 9 organisationer på det rörliga kulturarvets område och med Arbetslivsmuseernas Samarbetsråd (ArbetSam) som sammanhållande. Allt från stora organisationer som Motorhistoriska Riksförbundet (MHRF) med 100 000 medlemmar och 200 klubbar till Vagnhistoriska Sällskapet (VHS) med 700 medlemmar. ArbetSam har närmare 600 arbetslivsmuseer inom sin organisation och ThN har sammanlagt 200 000 personer i sina olika organisationer så vi har ett rätt gott utgångsläge som en gemensam organisation.

Genom lobbyarbete gentemot riksdag, regering och myndigheter och genom insatser i Almedalen, där vi har haft möjlighet att komma till tals med ministrar, riksdagsledamöter, generaldirektörer och andra inflytelserika personer fått till stånd en utredning om lagändring för ökat skydd för våra hjärtefrågor. I maj 2017 fattade riksdagen beslut om ett tillkännagivande till regeringen att skyndsamt ta fram lagstiftning till skydd för det rörliga kulturarvet. Det skedde i samband med behandlingen av betänkande ”2016/17:KrU9 Kulturarvsfrågor”.

Det tog dock ända fram till början av 2018 innan regeringen gav Riksantikvarieämbetet (Raä) via dess regleringsbrev i uppdrag att ta fram en rapport i frågan. Det resulterade i rapporten »Det rörliga kulturarvet – Förutsättningar för en lagstiftning till skydd för det rörliga kulturarvet«, som lämnades till regeringen i december 2018.

Dåvarande kulturminister Alice Bah Kuhnke (i brist på Amanda Lind som ännu inte ställt hos oss)

När det gått ett år utan att vi sett någon lagremiss från regeringen skickade ThN en fråga om ärendet till regeringen/kulturdepartementet och en av våra tillskyndare i riksdagen, Per Lodenius (C), tröttnade också och ställde en skriftlig fråga till nya kulturministern Amanda Lind om när ministern avsåg att komma med förslag kring lagstiftning till skydd för det rörliga kulturarvet?

Riksdagsledamot Per Lodenius och värnare om vårt kulturarv. Ligger bakom tillkännagivandet till regeringen

Ministerns svar till Lodenius var knappast upplyftande för vår del. Ministern framhöll att Raä i utredningen lyfte, samtidigt med lagförslaget, fram ett antal utmaningar med det föreslagna lagförslaget. Ministern påpekade särskilt att det är svårt att avgöra om syftet med ett lagskydd skulle nås genom en sådan allmän hänsynsregel i Kulturmiljölagen som föreslås i utredningen. Ministern skrev att Raä förslag bereddes i Regeringskansliet (efter fortfarande ett år, min anmärkning!). Och vidare menade ministern att »mot bakgrund av de oklarheter som myndigheten själv lyfter fram i sin rapport är min bedömning dock att det kan bli nödvändigt att även pröva andra vägar för att främja det rörliga kulturarvets bevarande.«

Det var tydligt att det inte skulle gå vägen denna gång men i regleringsbrevet för 2020 fick Raä ett nytt uppdrag att i samverkan med Statens maritima och transporthistoriska museer (SMTM), ArbetSam och ThN ”verka för ökad kunskap och kunskapsspridning om historiska transportmedel i syfte att främja bevarande av detta kulturarv.” Redovisning av uppdraget sattes till sista november 2021.

En delegation från ThN träffade den 28 januari i år handläggare på Kulturdepartementet. Tyvärr har såväl handläggare som minister bytts sedan frågan väcktes för flera år sedan så det är som att börja om. Något direkt svar på varför det hängt upp sig med lagändring fick man inte och inte heller blev man mycket klokare på fortsättningen.

Riksantikvarie Lars Amreus som är positiv till veteranflyg har han försäkrat mig ett flertal gånger

Dock är det väl bara för oss och ThN att fortsätta att lobba och hålla »show« i Almedalen med inbjudna ministrar, riksdagsledamöter, generaldirektörer och andra beslutsfattare. Efter en rad år med veteranbilar och två år med ånglok i montern blir det i år en veteranbuss (1935) och en järnvägsdressin på korta rälsstumpar. Platsen är ”Holmen 610” och dagarna måndag till onsdag i veckan som börjar med den 29:e juni.

Som vanligt blir det också seminarier. Det är järnvägsvännerna och ArbetSam som är flitiga med egna seminarier, men ett gemensamt seminarium brukar vara huvudnumret. Årets seminarieämne är inte klart ännu men kommer snart ut i ”Almedals-guiden”.

Den som vill läsa Per Lodenius fråga och kulturministerns svar kan denna länk användas: http://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/skriftlig-fraga/skydd-for-det-rorliga-kulturarvet_H711408.

Den som undrar över vad SMTM så är et en ny myndighet med stomme i Sjöhistoriska Museet och som fått uppdrag att driva Marinmuseet i Karlskrona, Sjöhistoriska museet och Vasamuseet i Stockholm samt Järnvägsmuseet i Gävle. Dessutom har SMTM fått hand om vägverkshistoriska samlingarna i Kjula och Arlandasamlingarna.

Falsk flygsäkerhet

Nyligen besökte jag på nätet TT:s bildbyrå på spaning efter ett segelflygmotiv. Jag fick då se bilder från ett haveri. Bakre delen av flygkroppen stod vertikalt på åkern och främre delen var uppenbarligen helt sammanpressad. Registreringen ledde till en haverirapport som gav skrämmande information.
En kvinna skulle göra sin tredje start i en ensitsig Discus b. Enligt rapporten ingick att flyga långsamt för att öva stall! Det blev spinn från 300 meter. Detta att flyga långsamt ingick som ett moment! På grund av förarens låga kroppsvikt hade placerats ytterligare en tyngd på 16 kg på förarplatsen. Enligt beräkningar kom tyngdpunkten att ligga nära bakre tillåtna värdet.
För undertecknad förefaller direktiven till föraren ytterst egendomliga. Att gå från utbildningen i en större tvåsitsig till en ensitsig är för en novis ett stort steg. Att i det läget instrueras att lära sig hantera stallfart, dessutom i en typ med ”inte snälla egenskaper”, måste vara ett gravt fel och fick också tragiska konsekvenser.
Föraren hade erhållit segelflygcertifikat föregående sommar. Hon hade inte flugit in sig på ensitsiga segelflygplan under utbildningen, då sådana inte fanns tillgängliga vid rätt tidpunkt. Någon vecka före olyckan gjorde hon de första två inflygningsstarterna på Discus b. Den aktuella flygningen var hennes tredje flygning med Discus b. *Vid den tredje flygningen ska man enligt utbildningsplanen, bl. a. utföra lågfartsflygning och stall.*

Själv har jag funderat över detta med att öva urgång ur stall under utbildning. Jag skulle kunna tänka mig att *ta bort* detta moment. Stallfart skall *endast* förekomma vid sättningen under landning. Annars ska detta vara *förbjuden* fart. Man ska aldrig vara i närheten av den. Om t ex stall inträffar vid sväng in på final är det ändå för lågt för att kunna hävas. Däremot kan lärare under utbildning *demonstrera* stall och dess eventuella konsekvenser. Detsamma vid inflygning på ny typ.

Ett annat fall har *myndigheten som ansvarig*. Luftfartsmyndigheten krävde på 70-talet att DK-spaken/ratten skulle tas bort om man skulle flyga med passagerare. SPAF, Svenska Allmänflygföreningen (numera AOPA Sweden) protesterade mot detta och påpekade också att det i en del flygplanstyper var omöjligt att uppfylla kravet. Efter ca sju år togs bestämmelsen bort. Dock fanns det flygklubbar som tillämpat bestämmelsen och fortsatte så äv. efter att den upphört. Denna tillämpning fick ett tragiskt resultat.
Vid ett tillfälle skulle en förare ha med passagerare i en 90 hp Super Cub. Tog bort spaken på passagerarplats (baksits). Föraren visste att det efter flygningen skulle bli ett utbildningspass med planet. Satte tillbaka spaken efter sin flygning och planet togs över av lärare och elev. Kanske hade man bråttom upp eller så framgick inte vid roderkontrollen rörelseutrymmet för spakarna. Dessutom hade eleven ca 10 timmar vilket gjorde att läraren inte onödigtvis ville lägga sig i elevens flygning. Vid starten visar sig att bakre spaken inte kan föras fram tillräckligt utan efter lättning börjar planet stiga och viker sig och havererar. Eleven omkommer och läraren blir mycket svårt skadad, repar sig dock men med livslång blindhet.
Här är det således en helt *onödig bestämmelse* som fått tragiska konsekvenser. Ansvaret faller naturligtvis också på tillverkaren Piper som inte sett till att spaken bara skulle kunna sättas dit på ett sätt.

Ett tredje fall att nämna är ett pass där en förare ska flyga in sig på sporrhjulstyp eftersom noshjul annars är det vanligast förekommande och med de ”förlåtande” egenskaper detta medför. I detta fall är det den *gängse* uppfattade metoden för sidvindslandningar som får konsekvenser, dock lyckligtvis utan personskador.
Vid en landning råder sidvind från vänster. Läraren ”krabbar” med nosen åt vänster men inte bara det. Man vingglider under krabbningen, lutar således så att den höjda vänstervingen exponeras för sidvind – eventuella byar – och när hjulen når marken lägger sig planet på rygg. Detta hade aldrig hänt om metoden med låg lovartsvinge och nosen i banans riktning hade tillämpats. Och – viktigt – använt hjullandning. Metoden *låg lovartsvinge och nosen i banans riktning* har – för mig förvånande – mött *motstånd* hos många flyglärare. Jag är dock tacksam att ha fått framföra mina synpunkter i frågan vid en flyglärarkonferens.

Det finns vid flygning viktiga elementära fundamenta och det som fått mig att fatta ordbehandlaren är att i dessa, här nämnda, fall är det *andras beslut* som försatt elever/förare i situationer med *förödande, tragiska* konsekvenser och som motiverat rubriken.

Torgil Rosenberg
torgilsatelje@hotmail.com

Magnus Lundström i sin fina MFI-9. Skokloster i bakgrunden. Foto: Peter Liander.

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

Homeward bound. Foto: Lennart Öborn

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

IO 540

Har vevhus, vevaxel och kamaxel till en IO 540 motor.
Här även en cylinder till denna motor samt en okänd cylinder i samma storlek.
Om någon är intresserad kontakta mig på

Hans Rönnevall
Hans.ronnevall@telia.com
070-214750

Säljes

Motordelar mm.

Motordelar 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. MA-4

Säljes

Balansmaskin för propellrar.

Malkolm
Pris 5000 kr. Avhämtas

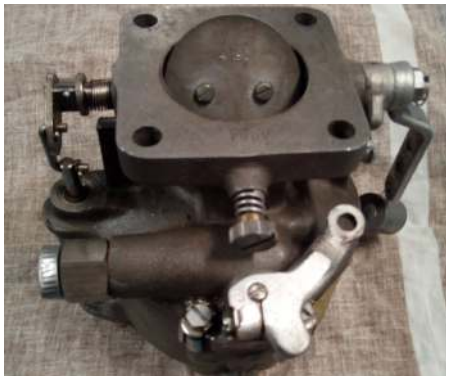
Björn Blomstrand
Mommehåls skola 3
593 96 Västervik
Tel 070-580 48 60
E-post bjorn.blomstrand@gmail.com

Propeller end stat.

Trä Nr 40
Stig 1230
15 2 600
Rulle Andersson, Västerås
Pris 5000 kr.
Avhämtas

SPA Förgasare från 0 320.
Kom med vettiga bud på grejorna.

Bjarne Isaksson. 0705820866



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 mässings-förstärkning.
Första flygning efter renovering var 2016. Loggad 45tim sedan dess.
All dokumentation i original finns bevarat sedan flygvapentiden samt även som bogsermaskin på Ålleberg.

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, m.a.o. priset är förhandlingsbart.

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

ORATEX® DUKEN FÖR DITT FLYGPLAN

Godkänt av: EASA LBA austro CONTROL BAZL Australian Government Civil Aviation Safety Authority Transport Canada adxc aircraft design certification gmbh

✓ INGA GIFTIGA GASER
✓ INGEN SLIPNING
✓ INGEN LACKERING BEHÖVS

VÄLKOMMEN TILL AERO 2020
I FRIEDRICHSHAFEN
1 TILL 4 APRIL, 2020 HALL B1, MONTER 113
KOM TILL VÅR DEMONSTRATION "PROVDUKNING" PÅ MÄSSAN
AERO FRIEDRICHSHAFEN

THE COVERING INNOVATION

LANITZ AVIATION a division of LANITZ-PRENA FOLIEN FACTORY GmbH • Am Ritterschlößchen 20 • 04179 Leipzig • GERMANY • www.LANITZ-AVIATION.com

B FÖRENINGS-
BREV
AVSÄNDARE:
EAA Sverige
Hägerstalund
164 74 Kista

SVERIGE
PORTO BETALT

VI HÅLLER DIG FLYGANDE

Vi gratulerar Säve Flygplats i Göteborg till den nya tankanläggningen med Hjelmco AVGAS 91/96 UL

HJELMCO OIL AB
Runskogsvägen 4 B • 192 48 SOLLENTUNA
TELEFON 08-626 93 86 • FAX 021-18 46 20
ORDERTELEFON 021-12 31 76