



EAA

 nytt

#3/2020

MEDLEMSTIDNING FÖR EAA SVERIGE • ÅRGÅNG 53



- Broom F58, projektet rullar på
- RV-14, flygutprovning genomförd
- 140 plan på Visingsö, bilder
- D-motor LF39 i Seagull
- Tiger Moth restaurering





Flygkalendern

2021

5-6 juni EAA flyin, första helgen i juni
som vanligt

26 juli - 1 augusti EAA AirVenture
Oshkosh, WI

I DETTA NUMMER
BLAND ANNAT:

4-5 Kansliet, Flygsäkerhet

7 Tiger Moth restaurering

8 Broom F58, klar för svesning...

11 Seagull flyger med D-motor, LF39

12 140 flygplan på Visingsö!

14 RV-14, Slutrapport från flygutprovningen

18 **HANGAREN**
Köp och sälj



SE-5a nedskalad replika byggd av
Lars Lindell besökte Visingsö flyin.
Här startar hemfärden.
Foto: Lennart Öborn

Senaste datum för material för kommande nummer.

Nummer 4, 2020-11-09

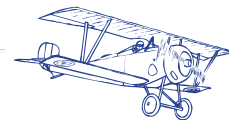
Nummer 1, 2021-02-01

Nummer 2, 2021-05-03

Nummer 3, 2021-09-06

Nummer 4, 2021-11-08

email: eea-nytt@eea.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 eea-nytt@eea.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@eea.se

HEMSIDA: www.eaa.se

PLUSGIRO: 66 45 96-4

KANSLIET HAR ÖPPET:

vardagar 08.00–16.00.

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

Årsavgift: 500 kronor.

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

Föreningsservice

Kontakta EAA kansli beträffande

- köp av Bygghandbok,
- Flyghandbok, etc.
- Försäkringar

EAA USA

Postadress: EAA Aviation Center

P O Box 3086, Oshkosh, WI 54903-3086 USA

Hemsida: www.eaa.org

Medlemskap innebär bland annat att man får Sport Aviation, föreningens tidskrift, 12 gånger/år och att inträde kan lösas till flight line på Oshkosh och Sun 'n Fun.

Svenska Rotorflygklubben

EAA:s intressegrupp för rotorflygning. Klubben verkar specifikt för att på ideell basis hjälpa medlemmarna bygga och flyga rotorflygplan.

Kontaktman: Ingvar Carlsson

070-5794614. www.rotorflygklubben.se. Medlemskap erhålles genom att inbetala medlemsavgiften till Plusgiro 813469-4.

ORDFÖRANDENS KRÖNIKA

Några ord från ordföranden

Skriver dessa ord i början av September, tycker att vi fick en riktigt fin flygsommar. Även de dagar det var låga moln i mälardalen, så bröt det oftast upp framåt kvällen så att det fanns möjlighet till magiska kvällsturer i lugn luft med vackra solnedgångar.

Vårt Fly-in i Falköping ställdes in, Siljansnäs likaså. Visingsö blev däremot av och med mycket stor uppslutning, själv var jag på väg hem från Gotland med familjen och hörde ATC ge besked av typ »SE-xxx, du har lämnat kontrollrad luft, klart att lämna frekvensen, trafikinformation... liten paus... väldigt mycket trafik från alla håll på väg in mot Visingsö«. Det finns uppenbarligen ett stort sug efter fly-in. Bådar gott inför nästa år.

Jag har nyligen meddelat valberedningen att jag inte ställer upp för omval. Jag konstaterar att jag endast lyckats med ett av de 5-6 olika mål och föränd-

ringar som jag ville få till stånd när jag kom med i styrelsen (tack vare Magnus Lundströms fantastiska insatser och våra kurshållare så har vi fått fart på utbildningsverksamheten igen). Det är dags för nya krafter att ta över!

Jag uppmanar er medlemmar att fokusera lite mer på vad ni kan tillföra föreningen än vad ni önskar/kräver av den samma. Oaktat den delegerade verksamheten så är vi en ideell organisation som är helt beroende av medlemmarnas insatser. Själv kommer jag fortsätta arbeta för föreningen på annat sätt än som styrelsemedlem efter nästa årsmöte.



Ta hand om er där ute / Magnus

Bilder till kalendern 2021



Har du några lyckade bilder på EAA-flygplan som kan passa i 2021 års kalender. Då skall du skicka in bilderna till redaktionen så kan de komma med i kalendern. Redaktionen väljer ut 12 fina bilderna av alla som skickats in, enligt tycke och smak. Bildens korta sida bör vara cirka 2400 pixel och trycks i A4-storlek.

Skicka in bilden till eea-nytt@eea.se

I år har redaktörn dåligt med egna bilder att fylla på med så Era bilder är välkomna!



Nya medlemmar

5505	Pierre Gerber, Klintehamn
5506	Urban Jörg, Berlin/Tyskland
5507	Marcus Ohrberg, Skanör
5508	Thomas Brolin, Huskvarna
5509	Johannes Dagemark, Fjärås
5510	Jesper Eriksson, Västerås
5511	Peter Björk, Nyhamnsläge
5512	Robin Dorbell, Borås
5513	Peter Andersson, Ervalla
5514	Bertil Nilsson, Höllviken
5515	Johan Bovin, Västerås
5516	Dan Österdahl, Kalmar
5517	Niklas Persson, Eldsberga
5518	Tomas Sannerström, Pajala
5519	Tobias Sved, Rosersberg
5520	Conny Olsson, Föllinge

Nya Byggtillstånd

1606	DD-Stolp-Electric Dan Borgström, Karlskoga
------	---

1:a Flygutprovningstillstånd

SE-XZY	Pfalz D.VIII Mikael Carlsson, Löberöd
SE-XSV	Replica PA18-150 HPD Håkan Wijkander, Bro
SE-VUO	FK 14 Polaris Mats Ekman, Alvesta
SE-VUS	Jodel D18 Christer Pekkala, Örnsköldsvik

1:a flygtillstånd

SE-XSU	320 Mark 2 Alexander Suelberg, Siljansnäs
SE-XOZ	Pereira GP3 Osprey 2 Kenny Märs, Oskarshamn
SE-XSV	Replica PA18-150 HPD Håkan Wijkander, Bro
SE-EUB	MFI-9B Joakim Westh, Stockholm
SE-MKS	SportStar RTC Niklas Bengtsson, Vallberga

Överförd till KSAK

SE-VVT	S6ES Coyote II Tomas Tibbling, Trosa
--------	---

På kursfronten inget nytt?

Nja, vad händer? I våras var allt klart med tid, plats och deltagare för en dukningskurs när Corona slog till, så även mot EAA! Efter lite bollande så tog vi beslutet att skjuta kursen på framtiden, vilket även våra tänkta deltagare tackade oss för efteråt. Likaså var det bestämt datum för en flygutprovningsskurs, vilken vi också tvingades ställa in. Formellt har vi inte varit. och är inte, i konflikt med regelverket om antal deltagare o.s.v. men många av våra medlemmar har ansetts vara i "riskgruppen" och styrelsen tog därför beslutet att tillsvidare ligga lågt. Nu är det höst och på senaste styrelsemötet enades vi om att försöka köra igång kurssäsongen, se hur stort ert intresse är, och om ni känner att ni vill träffa varandra.

En Coronapaus borde innebära tid för mobilisering! Tyvärr fungerar jag inte så, jag behöver deadlines! Så t.ex. när jag skulle få min MFI färdig. Jag fick låna verkstad och hangarplats men måste allra senast vara ute till 30/9! Jag lyckades inte, men jag flög 1/10, rätt ok! Vart skulle jag komma? Alla era intresseanmälningar ligger i min mail sen denna sommar! Jag började ett arbete med att skriva in dessa i Google Forms, för att ni själva i framtiden själva ska göra intresseanmälan via Google Forms på hemsidan. Vi gjorde så till dukningskursen ovan och det fungerade bra för oss som skulle administrera det hela,

och jag lovar att bara det kommer lite mer regn så ska det hela komma på plats.

Och på kursfronten. Eftersom Corona går mer eller mindre på dagsnotering kommer jag att försöka förmedla kurser och information via hemsidan, så kolla där för senaste nytt, men tills vidare....

Dukningskurs. Tills vidare gäller Coronakarens i kursledningen men jag har ett spår som jag jobbar vidare på. Elkurs. Bengt Sjö Dahl planerar för kurs i Örebro i november, max 8 deltagare. Plåtkurs. Björn Alfer planerar kurs i Skåne i november, max 5 deltagare. Träkurs. Per Widing planerar kurs på Älleberg i vår.

Kompositkurs?

Flygutprovningsskurs. Henrik Idensjö och Karl-Erik Engstrand, Eskilstuna i vår.

Underhållskurs. Aj! Det stora sorgebar-net, och det stora behovet! Jag var rätt uppgiven intill skrivande stund, men har sen några minuter tillbaka två intressanta spår! Vet bara inte riktigt tidsplanen på dessa. Säger återigen, håll er uppdaterade via hemsidan.

Kort summering. När regnet kommer ska jag fortsätta mitt kursprojekt innan jag återupptar bygget av RV-6:an, och för er del, kolla hemsidan för aktuell information.

Magnus Lundström, Kursansvarig.

Avstannat projekt?

Det finns många flygplan under byggnad eller flygutprovning i vårt register som avstannat. Även många som inte sökts luftvärdighet för på många år, hangardrottningar...

Varför inte annonsera ut ert projekt i EAA? Nytt så kan det få nytt liv hos någon annan medlem som söker ett projekt.



Incidenter, tillbud, haverier och flygsäkerhet

En lägesrapport för 2020

När detta skrivs är det den 8 september och inom EAA:s verksamhet har två haveri inträffat sedan senaste presstopp för EAA nytt Nr 2 som var 4:e maj.

Sjöflyghaveriet inträffade 2020-05-12 med en Searey LSX på sjön Öjen söder om Sundsvall. Amfibieflygplanet är tvåsitsigt sida vid sida med en maxvikt på 622 kg. Motorn är en Rotax 914 (115 hp) och är skjutande bakom förarkabinen. Flygutprovningstillståndet utfärdades i november 2019 och det har varit ett flitigt flygande under vinter och vår. Aktuell flygtid var 20 timmar och 60 landningar. Planeringen att sjöflyga med två ombord vid denna lite blåsiga dag med maxvikt vid sjön Öjen vars vattentemperatur var 6 grader. De ombordvarande hade inga flytvästar på sig. Småbåtarna vid sjön var inte sjösatta så

ingen sjöräddning kunde räknas med. Flygplanet flög till sjön Öjen och gjorde sex landningar och starter, vid den sista landningen fick flygplanet sjunka ned från stegfart. Att starta från 0 i fart och komma upp på steget är det svåra i sjöflygningen när flygplanet är maxlastat. I samband med starten slår vågorna hårt i nosen. Nosen skadas kraftigt och vatteninträngning uppstod in i flygkroppen. De två ombord sågs stående på det sjunkande flygplanet och de simmade mot den 200 meter avlägsna stranden. Bara en hann bli funnen och hjälpt upp ur vattnet. Den andra återfanns senare drunknad. Kommentar: Hade båda haft flytvästar på sig hade de båda blivit funna och högst sannolikt hade båda överlevt.

Haveriet under start inträffade 2020-09-03 på Landskrona flygplats med en Lancair 360 SE-XRP. Då flygplanet just lätade krockade flygplanet med två måsar. Piloten drog instinktivt av gasen, flygplanet girade åt höger och gick av banan. Efter 30 meter tog vänster huvudhjul mark och landstället gick av. Flygplanet flög ytterligare 30 meter och landade på noshjulet som också trasades sönder. Höger ställ slår därefter i marken och då går även höger landställsben av. Flygplanet stannar vilande på buken, och föraren klev av flygplanet helt oskadad. Efter att noshjulet gick av så slogs propellerbladen av helt. De två måsarna orsakade stora följdskador på flygplanet.

Inga flera haverier eller händelser har blivit kända av EAA, under perioden.

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 fem saker som vi piloter i EAA måste tänka på:

Följ vi de här fem 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.

Nr 4. Att alltid kontrollera vindriktningen som vindstruten visar inför landningen på ett obemannat flygfält. Råder det redan flygtrafik i varvet kan upplysning inhämtas på radion. Även om Du startat lite tidigare från flygplatsen kan vindriktningen ha ändrats på kort tid (sjöbris, termikväder osv.) gå inte in i den fällan. Är det ingen trafik på fältet ingen svarar på radiofrekven-

sen, utför alltid kontroll av vindstruten. Genomför därefter standard trafikvarv som råder för flygplatsen.

Nr 5. Ny punkt att vi alltid har på oss en flytväst när vi sjöflyger och när vi flyger över större sjöar och flyger till öar.

Fortsatt säkert flygår 2020 önskar Staffan Ekström.

Ritningar till Sonerai finns åter tillgängliga



Ritningar till Sonerai flygplanen som John Monnett introducerade redan 1971 finns nu åter tillgängliga. Sonerai I, II, och IIS finns och är ett ritningsbygge, du tillverkar delarna själv men det finns ett antal delar finns att köpa färdiga, t.ex. glasfiberdelar. Motor är en VW 1600 eller en AeroVee 2180. Maxvikten är för Sonerai I 340 kg och för Sonerai IIS 522 kg. Sonerai II kan byggas midvingad eller lågvingad. Besök www.sonexaircraft.com/sonerai/.

EASA certifies first electrical engine



A few weeks before EASA certified the electrically powered Pipistrel Velis Electro, another milestone was reached in this area. On May 18, 2020, EASA also certified an electric engine for the first time. This engine, type E-811, model 268MVLC, is, just like the Velis Electro, developed by Pipistrel.

The power output of the engine is 57.6 kW at 2500 rpm (Maximum Take-off Power - max. 90 seconds) and 49.2 kW at 2350 rpm (Maximum Continuous Power).

The Pipistrel Velis Electro is the world's first fully electric aeroplane ever to receive type certification. The two-seater, intended primarily for pilot training, is a game-changing aircraft in terms of technological innovations and cost-efficiency. Its EASA certification paves the way for the future of environmentally sustainable, emission-free aviation.

Besök hos Per "Pelle" Israelsson och hans Mothrestaurering



Besök den 12 augusti 2020.
Som arvtagare till Mats Rots uppdrag som kontrollant för Pelles istandsättning av en de Havilland DH 82A Tiger Moth från 1941 som totalhavererade på Karlstads gamla flygplats för några år sedan. Pelle som hade turen att vara gift med en släkting till den tidigare ägaren till flygplanet och all dokumentation kunde återbördas till den nuvarande ägaren Pelle. Renoveringen har pågått sedan 2013 med vissa avbrott. Tidigare pågick arbetet i Pelles bilelektriska verkstad men i samband med att han överlät det bilelektriska till andra byggde han en ny verkstadslokal tvärs över gatan! Utrustad med allt som hör metall- och träarbeten till. Där kan han förvara allt som har med Motharbetet.

Besök i England resulterade förutom renoverbara vingar, original (nyttillverkade) stag med ändstycken för vingarna och även en konserverad oanvänd Gipsy Major 1C motor i originallådan! Även rör förr motorfundament och kropp kunde hittas. Pelle har minutiöst tillverkat jigger för svetsning och mycket prydligt TIG-svetsat kropp och motorfundament. (Själv har jag erfarenhet av TIG-svetsning och har dessutom godkänts av FMV i Linköping för svetsarbeten på normalklassade

luftfartyg och bedömer Pelles svetsningar som utmärkta)

Nästa steg i besöket var uppstart av motorn. Med rätt trottelläge för start och lämplig snapsning handstartade Pelle med den stora träpropellern i läge för kompression. Motorn startade snabbt och varmkörning vidtog. Med rätta temperaturer kunde motor köras på olika varvtal – från tomgång till högt varvtal. Motorn gick perfekt utan några som helst tecken på missar. Att höra och se denna motor med 40-talsteknik utan dagens tändboxar eller andra moderniteter ger en stor respekt för den tidens tekniska kunskap!

Nästa steg i Pelles planering är att färdigställa vingar etc. och demontera hela flygplanet för en genomgång av allt, färdigställa bakkroppens träundersida och övrigt som fattas. Sedan vidtar så småningom dukning, doper och färg. Förutom Mothen har Pelle en Zenair 701, baserad på Örebro flygplats som luftas ibland.

Jag ser fram mot nästa besök!
Hardy Häggman

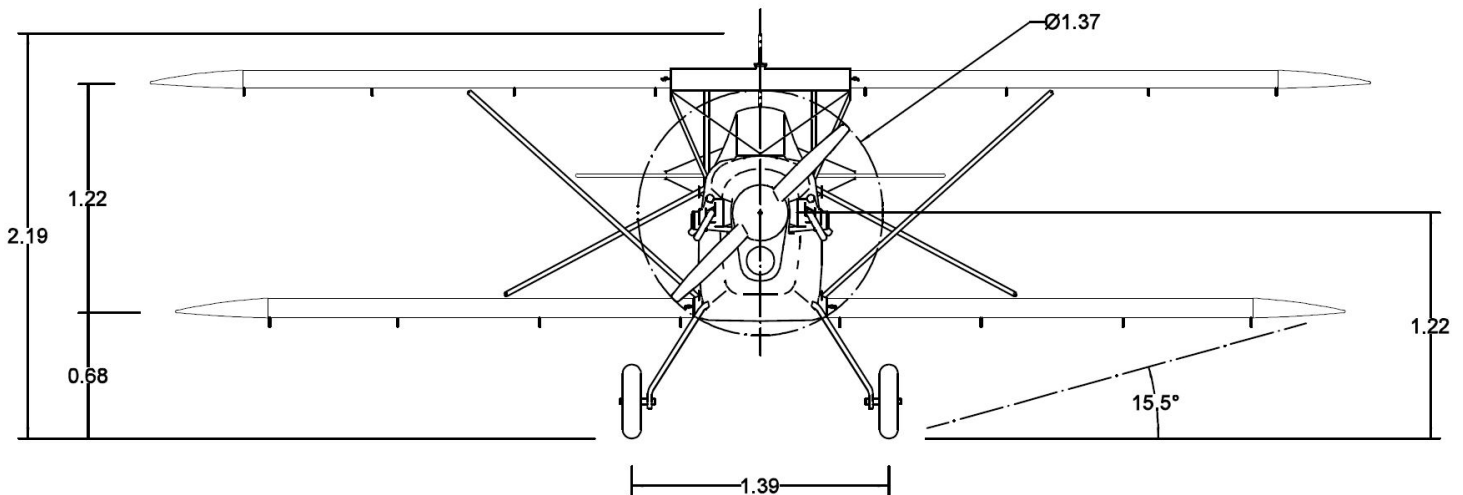


Broom F58

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

Anteckningar flygplansprojekt 1

Del 4 i Josef Melins berättelse



Status 2020-05-12.

Elektroden, Ø 1,6, slipad med spetsens längd = diametern x 2. Ävstånd från spetsen till fogen = elektrodens diameter.

14 Ampere.

Tillsatstråd, Ø 1,0.

Stödet på gashylsan och klämman som styrning i längsled.

Ordentlig grötfrukost, inget kaffe.

Gott om tid och vackert väder.

För mig var det vad som behövdes för att klara svetsarprövningen på det lilla 6,35 x 0,71 röret.

I dag kom certifikatet ! Mailade en kopia och SS-EN 287-1:2011 till EAA / Sven Kindblom.

Hoppas att svetstillståndet kommer snart !

/

Att göra:

Häftsvetsa rören som förbinder över- och undersidan på kroppen.



/

Status 2020-05-29.

Den här helgen tänkte jag tillbringa i tält på Falköpings flygplats, något som blivit en tradition för min del. Men så blir det ju inte. I stället blir det en hel helg i verkstaden, med mitt byggprojekt. Frun och dottern, (dottern studerar i Helsingfors, men bor tillfälligt "hemma"), tyckte det var en fin idé att semestrara i Halmstad över helgen.



Nackdelen är att de har bilen. Men, 3 minuter gångväg hemifrån ligger tågstationen, 6 minuter med tåget och ca. 20 minuter promenad så är jag på verkstaden. Överkomligt.

Hann hissa ner byggbordet, förbereda för morgondagens häftsvetsning av sidorören på kroppen och träna lite svetsning med tunt mot tjockt material, innan jag åkte hem efter arbetsdagens slut.

/

Status 2020-06-01.

Jobbade med bygget fulla arbetsdagar, med overtid, både lördag och söndag. Riktade byggbordet med maskinpass och tunn, stum fiskelina för att få allt så rakt som möjligt. Sedan finjusteringar och häftsvetsning, av rören som förbinder över- och undersidan på kroppen. Finjusteringen bestod i att slipa ur för svetsar i över- och undersidan. Hann sätta rören från brandväggen och bakåt till mit-



ten. Nu behöver jag en del av plåt-
detaljerna, dags att beställa "plåt-
kartorna". Svetstillstånd från
transportstyrelsen via EAA
skulle inte sitta fel.
/

Status 2020-06-15.

Väntar på besked från EAA, att
det är ok att börja svetsa på rik-
tigt. Beställde plåtdetaljer, dim. T
=1,5mm förra veckan. De skulle
försöka vara färdiga före semes-
tern. Nu blir det inte så mycket
byggande som jag skulle vilja
fram till semestern. Har ett par
halvstora projekt på jobbet som
skall levereras senast V-27, så det
går före.
Jag och min fru var på en mycket
trevlig utflykt i en Antonov AN-2
nu i helgen. Tur och retur Kattle-
berg / Älleberg, med räkmacka
och vackert väder. Mycket lyckat.
/



Status 2020-07-17.

Full fart på jobbet, inget flyg-
plansbyggande förrän idag. Har
semestrat lite, så nu är det dags
att få lite gjort!
Hämtade en låda med laser-
skurna plåtdetaljer i tisdags, alla
plåtdetaljer i DOCOL 800DP, T
=1,5mm.
Mycket bra skuret, minimalt be-
hov av gradning och med fin pre-
cision. Bockade plåtdetaljen som
jag måste ha för att kunna monta-
gesvetsa kroppen klar. Har ett
litet bockverktyg som passade
bra.
Fick dit plåtdetaljen och några

rör.
/

För ett par dagar sedan var det ett
år sedan den praktiska delen,
själva byggandet startade.
Loggar byggtiden i en särskild
logg-fil, med tidsåtgång, datering
och beskrivning av utfört arbete.
152 timmar så här långt. Enbart
byggtid, ej tid för tillverkning av
maskiner, fixturer och övriga
hjälpmedel.
Hittills har den delen gått enligt
plan, förutom det här med svets-
tillståndet, som nu ligger för god-
kännande hos någon tjänsteman
på transportstyrelsen. Tjänste-
mannen är på semester, så det lär
ta ett bra tag till innan jag kan
svetsa med rent samvete.
För tillfället påverkar det inte
framskridandet negativt, utan
innebär att jag tvingas göra saker
och ting i annan ordning än pla-
nerat.
/



Status 2020-07-23.

De senaste dagarna har det hänt
en hel del. Kroppen är snart klar

för helsvetsning. Bockade sporr-
hjulsfästet, (som beställdes redan
i våras, då jag ändå köpte laser-
skuret material i "DOMEX 700
NC" 4mm. till ett annat projekt).
Öronen för stabilisator-stagen
bockades i skruvstycke med ham-
mare och aluminiumdorn, mot en
skrotbit med lämplig radie. Den
stora radien pressades med hjälp
av en gammal bromsskiva i hy-
draulpresen.
Bakdelen av kroppen, där sporr-
hjulsfästet sitter, var lite svår att
få till, många tvingar och svets-
tänger gick åt innan allt satt som
det skulle.
/

Att göra:
Passa in och häftsvetsa de sista
rören i kroppen.
/



Status 2020-07-29.

Nu sitter de sista rören i kroppen
på plats ! Dags för svetsning av
alla rörskarvar.
Tillverkade en slags svetsfixtur
av 3st. 20mm. rundstångsbitar,
med ett fräst V-spår.





Den skall jag använda, fastspänd med två svetsstänger, för att hindra rören från att "slå / dra sig" så gott det går.

Stål är ett i allra högsta grad levande material. Det blir tydligt när något i stål skall svetsas, tänk bara på järnvägsräls som blir längre i solvärmen, med solkurvor som följd.

När man svetsar tillförs ju betydligt högre värme. Stålet i svetsfogen smälter tillsammans med tillsatsmaterialet, medan resten av materialet förblir kallt. När fogen svalnar vill den bli den "kortare" och drar med ordentlig kraft.

Detta ställer till det på alla möjliga sätt, men kan förhindras till viss del, genom att fixera delarna så stabilt som möjligt. Man kan också förebygga oönskade former, genom att tex. övervinkla, förspänna, eller kompensera med övermått. Viktigt är också ordningen när man lägger svetsfogarna, så att det drar sig i rätt ord-

ning. Som när man kors-drar muttrarna på ett topplock eller liknande. Har kommit fram till att om jag lägger svetsfogarna i konstruktioner som denna, symmetriskt från mitten och växelsvis utåt ändarna, ger det minst spänningar och formförändringar. Först när alla rörskarvar är svetsade och allt har dragit och slagit sig klart, (viss riktning kan göras utan att påverka hållfastheten för mycket), är det dags för alla plåtfästen att mätas in, häftsvetsas och slutligen helsvetsas på plats. Kroppen och stjärtfjädrarna är nu klara för svetsning av rörskarvarna.

/

Status 2020-07-30.

Hemkommen efter att ha tagit ner kroppen från fixturen, kan jag konstatera att den sprätte iväg mindre än väntat när tvingar och svetsstänger lossades, faktiskt nästan ingenting! Bra förutsättningar inför helsvetsningen. Enligt CAD-programet skall kroppen väga 18,04 kg. i detta skick, ej medräknat vikten för häftsvetsarna.

Enligt min badrumsvåg, (klassisk fjädervåg, men med digital display, ej kalibrerad), väger den 18,6 kg.

/

Att göra:

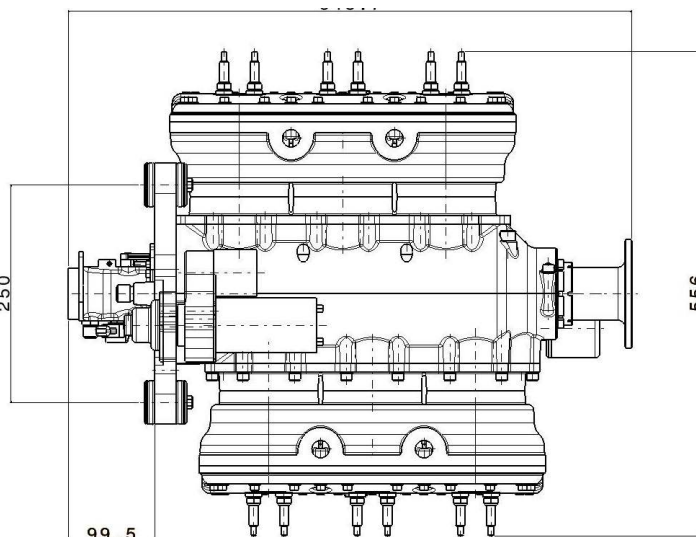
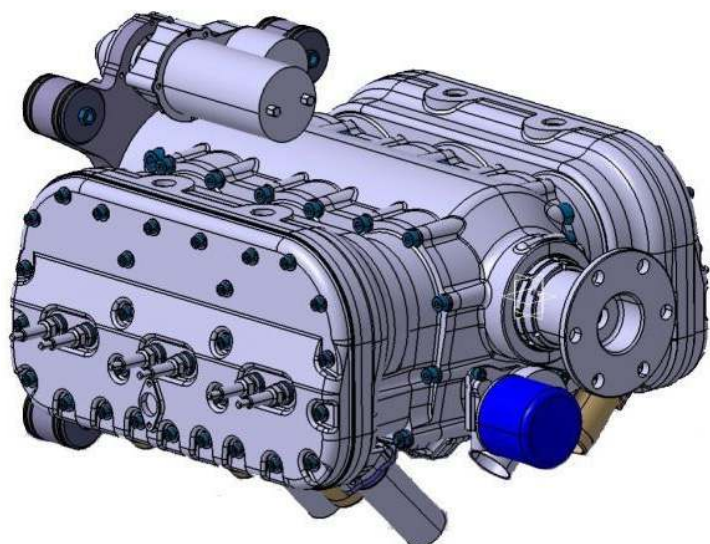
I väntan på komplett svetsstillstånd, får det bli konstruktion och tillverkning av fixtur för vingbalkarna.

Tillverka ett par ställbara svets-hjälpmedel, bestående av en stång med klämbackar för rören i ändarna.

/



LN-3 Seagull flyger med D-Motor LF39



Kort om motorn från www.d-motor.eu

LF39, 6 cylinder 3900 cc liquid cooled engine

The 6 cylinder serial production started June 2015. Tests on the dyno started in July 2013. First installation was done on a German helicopter from EDM Aerotec in June 2014 (CoAX-2D). In the meantime 30 engines were delivered to helicopter companies. Middle of 2014 the 6 cylinder was also installed on a plane. Because this engine is very similar to the 4 cylinder with a lot of common parts that have already proven to be reliable, we launched this engine in the middle of 2015. The power is 125 with a maximum torque 283 Nm.

Lage Norberg rapporterar:

Vi har flugit några gånger där fokus har varit på att åstadkomma en i alla lägen fungerande kylning.

Motorinstallationen har varit klar ett tag men det som det verkar, överallt närvarande co-rona-viruset har satt käppar i hjulen! Motorn har inte gått bra och kontakter med tillverkaren har skapat rynkade ögonbryn! Eftersom det fortfarande tycks vara problem att komma ur Belgien, skickades den tyske representanten upp hit för ett par veckor sedan och efter några dagar av intensivt letande blev det klart till slut, behov av ändring av bränslemappningen! Efter en "ommappning" spinner motor som en katt och Seagull kördes ut till Midlanda för en första flygning.



Visingsö Flyin besöktes av 140 flygplan i bästa vädret.

Stora ytor gjorde att avstånd kunde hållas!

Här är lite bilder. Foto: Lennart Öborn







RV-14, Slutrapport från flygutprovningen

Av: Magnus Sandqvist

Status 20200907

I förra veckan fick jag besked om att min flyghandbok är OK och skickad för printning av originalet. Räknar med att den blir påskriven under denna vecka, därmed tror jag att allt är klart för att få det första normala flygtillståndet.

Autopilot och annan utrustning

Installationen av autopilotfunktionen med höjd- och skevroderservon och några veckor senare med den dedike-

rade kontrollpanelen Garmin GMC 507 gick snabbt och tämligen smärtfritt. Trimriktningen växlad i samband med installationen så som jag skrev om tidigare. Sen läste jag också min egen dokumentation av kabeldragningen lite slarvigt och lyckades förväxla hög och låg på ena servots canbus, det tog ett bra tag att felsöka men bara minuter att fixa när jag väl upptäckt mitt misstag. Jag ställde först in värdena för autopiloten enligt Vans rekommendation för RV-14. Resultatet var direkt fantastiskt och de flesta piloter vill nog ha autopilo-

ten ungefär så, själv vill jag ha den något mer aggressiv. Den ska naturligtvis ge mjuka roderutslag men jag vill att den ska vara så pass distinkt att det aldrig ska vara någon fråga om huruvida den tagit kontroll över maskinen eller ej. Efter två flygningar där jag testade lite olika värden så har jag nu en autopilot som jag tycker styr bättre än i något annat flygplan jag testat!

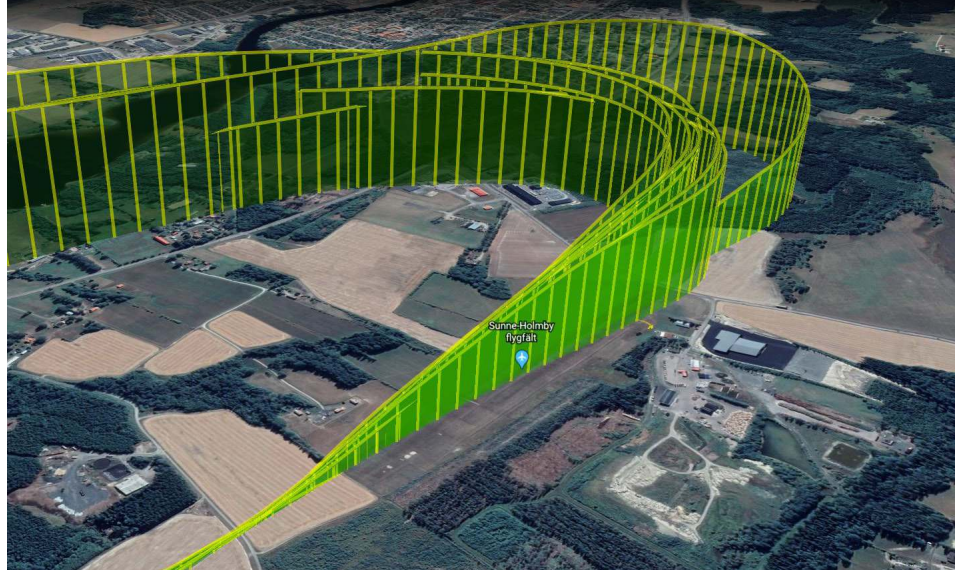
Under flygutprovningen kom Garmin ut med ny funktionalitet till IOS versionen av Garmin Pilot Appen, det blev nu möjligt att se motorvärdena från G3X systemet i appen, i realtid. Jag köpte därför en iPad mini och ett »flush-fäste« till panelen. Egentligen tycker jag bättre om android och då särskilt Samsungs produkter men tyvärr tenderar många apptillverkare att fokusera på IOS vilket gjorde att jag ändå valde en iPad.

Då jag vill flyga IFR med min RV så har jag kompletterat med en Garmin G5 som backupinstrument. En fantastisk och prisvärd EFIS som jag redan har god erfarenhet från, då vi har den som primär EFIS i den Cozy3 jag är delägare i. Efter en titt i regelverket insåg jag också att jag behöver en switch för alternativt statiskt intag, en sådan ventil/switch finns därför också inmonterad nu.

Bullerprov

Efter två tidigare inställda försök var ett nytt försök inbokad till nationaldagshel-





gen men då var det tät dimma över Sunne så även det tillfället ställdes in. Helgen därefter stämde äntligen allting och jag kunde lasta upp till MTOW och ta med mig min godkända medutprovningspilot Jan-Erik, till Sunne för att genomföra provet.

Hardy hjälpte oss igenom proceduren på ett väldigt trevligt och effektivt sätt. Känns skönt att ha fått godkända värden med hälsosam marginal trots att jag kunde ha optimerat min stigprofil bättre. När jag tittar på loggarna och på GPS spåret så ser jag att jag kunde ha initierat stig minst 10 m tidigare på varje varv. Jag hade förmodligen också fått bättre stigprestanda om jag fokuserat mer på stigvinkel än farten som alltid visas med lite fördröjning. Jag hade läst på och tränat inför provet men inför ett annat sätt att utföra proven på, ett där man startar från stillastående. Detta nya? sätt där man initierar stig över en viss punkt med fart V_y på 15 meters höjd fungerar bättre och är säkert ett lättare sätt att få konsekventa resultat med, men det var inte vad jag förberett mig på.

Radio

Först i slutet av juni fick jag ordning på radion. Det visade sig att jag hade missat att använda mig av taggiga låsbrickor vid infästning av antennen, något som tydligen behövs för att skapa bra jordning av antennplanet. Jag är fortfarande inte nöjd med min radioinstallation men nu fungerar det åtminstone acceptabelt.

Övriga problem

Jag har en hatkärlek till de olika typer av små svarta mikro molex kontakter som Vans använder på många ställen. Det blir snyggt och enkelt med kontakter som passar in i förberedda hål i olika delar av skrovet, men de små stiftarna är känsliga. Sedan sist har ännu ett stift åkt ut i samband med att kontakterna trycktes ihop, med svårdiagnostiserade

intermittenta fel som följd. Det sista felet var att en kabel gick av precis vid stiftet. Varje gång detta har hänt så har jag säkrat upp kontakterna och sladdarna bättre så förhoppningsvis är detta problem löst nu.

Andra förändringar

En RV-14, även fulltankad, väger inte speciellt mycket men det är ändå knepigt att med precision knuffa



omkring den utan dragstång. Då jag dessutom tycker att lösningen med kedjor och fjädrar för att styra sporrhjulet ser fult ut, beslöt jag mig för att köpa en lösning med en dämparm samt



sporrhjulsbult och mutter som medger en att använda en normal dragstång för att dra eller knuffa RVn vid rangering.

Nu vet jag efter tester som andra gjort att luften där bak redan är så turbulent att man inte förlorar mer än 1-3 knop på standardlösningen, så någon större förhoppning eller rädsla för att mer eller mindre drag skulle uppstå fanns ej. Det verkar som om mina två förändringar tagit ut varandra helt då jag inte kunnat mäta upp någon hastighetsförändring.

Timmar

När juli kom var alla obligatoriska flygutprovningmoment klara med undantag för några i mitt tycke konstiga test av stall i sväng med full effekt och avanceutprovningen. Så under juli utförde jag flera flygningar med roll, looping, spinn mm. samt försökte få ut några vettiga värden när jag låg i olika bankningsgrad och försökte hålla nära stallfart samtidigt som jag drog på full effekt. Det är så jag hoppas att jag missförstått hur testerna ska gå till, för jag vek ner mig till nästan ingång i spinn mer än en gång. Inget att oroa sig för i min maskin om höjden är hög nog men definitivt inte lämpligt att utföra i en maskin som inte är avsedd/godkänd för spinn!





Sedan handlade det till sist om att flyga bort timmar, även efter att ha ägnat flera pass till prestandatester, injustering av landningsljus, först i skymning och sedan i mörker så fanns det minst 15 timmar som inte hade något egentligt syfte. Naturligtvis passade jag på att validera något av de redan utförda testerna vid varje flygning... för att få loss tid till flygning utnyttjade jag säsongens dagsljus i kombination med semester till att flyga på mycket tidiga mornar och sena kvällar. Några gånger hann jag hem innan hela familjen vaknat.

Den fjortonde juli var det dags för en annan timgräns att passeras. Jag kom under den flygningen upp i 1000 timmar som pilot. Den flygningen var mycket intressant, först formationsflygning, därefter 30 minuter i IMC för att sedan avslutas med en vacker tur runt Bromma kontrollzon på 1000-1500 fot.

Slutbesiktning

I slutet av juli nådde jag äntligen 50-timmars flygtid i min RV. Jag såg till att beställa märkskyltar av aluminium för att färdigställa den omdesignade panelen och fixade några andra småsaker som jag ville ha avklarat före besiktningen.

I början av augusti var det bråda dagar



med att hinna utföra den extra 100-timmars tillsynen som måste utföras som en avslutning på flygutprovningen. Utöver att gå igenom punkterna i utkastet till underhållsprogram så läste jag på om vilka erfarenheter som finns från andra RV-14 ägare. Hittade ett behov av att skydda bromsledningarna bättre från att skavas mot brandskottet, där de går över mot landställsbenen. I övrigt såg allt bra ut. Passade på att snygga till kabeldragningen i motorrummet lite.

I mitten av augusti blev det slutbesiktning på Skå-Edeby. Staffan som kanske misstänkte att min tidiga registreringsmärkning under vingarna, utförd med påklistrad plastfilm, blåst bort, möttes av nya målade tecken. Planet såg m.a.o. bra ut, däremot behövde jag lite hjälp med komponentkortet och lite annat innan pappersarbetet såg bra ut.





Flygutprovningsprotokoll, underhållsrapport, flyghandbok...

Redan veckan innan besiktningen kunde jag lämna in pappersarbetet. Det var tur att jag gjorde det på plats då jag lyckats hitta en gammal UR (B) blankett som inte längre ska användas, det blev till att föra över värdena till en ny blankett. Med även kontrollanten på plats gick det snabbt att få alla påskrift och sista minuten justeringar gjorda. Efter några vändor med kommentarer/justeringar så ser också flyghandboken ut att vara ok. När ni läser detta har jag

därför förhoppningsvis fått mitt flygtillstånd.

Framtid

Nu hoppas jag få två-tre problemfria års flygande innan jag tar mig i kragen och får maskinen målad och omvägd. Jag hoppas också ha råd med lite finare inredning, kanske en extra nav-utrustning osv. Maskinen blir väl aldrig helt klar? ;)

Slutord

Det har varit en härlig resa att komma

hit, jag har uppskattat byggandet mycket mer än vad jag trodde när jag startade. Det skulle inte alls förvåna mig om jag har ett nytt projekt på gång i garaget inom några år.

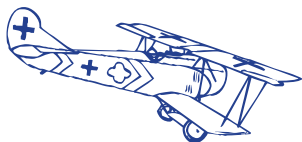
RV-14 som modell var helt rätt val för mig:

- En extremt bra byggmanual och delar som oftast bara behövde minimal behandling innan de kunde slutmonteras
- En maskin med snälla, utan att vara trista, flygegenskaper. Stadig nog för manuell flygning i IMC men ändå rörlig nog för enklare avanceflygning
- Går rätt fort när man behöver, kan flygas med låg förbrukning när man inte har bråttom, kan landa på rätt korta fält
- Tar sig snabbt upp till höjder där syrgas behövs om det är för varmt eller kytigt på låg höjd, kan tom. komma över »vädret« ibland

En lättbyggd suverän kompromiss, perfekt för en förstagångsbyggare helt enkelt.

“Total performance”, är den framgångsrikaste kitplane tillverkaren Vans devis.





HANGAREN – SÄLJES/
UTHYRES/KÖPES
Annonsering är gratis för
medlemmar. Skicka annons till
eaa-nytt@eaa.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.
Annonsering 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.

Köpes

Volmer VJ-22 hel eller delar
Tord 0737140578
hooklake500@gmail.com

Ikarus Flying Center



Den bästa klubbkärran
enligt expertis!



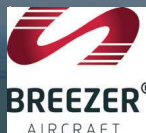
Ikarus C42. Europas ledande skol &
klubbmaskin, tillverkad i Tyskland i
över 1800 ex!

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



Elltech

Svensk och Norsk agent

Tel. + 46 (0)70 583 23 82

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

SKRUVS KEMITEKNIK AB

Proffs på färgborttagning!

Köp RAPID+ Färgborttagare
-direkt från tillverkaren
-inga mellanhänder

0470-77 45 40

www.skruvskemiteknik.se

Industribyn, 360 43 ÅRYD



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

ORATEX® DUKEN FÖR DITT FLYGPLAN



Godkänt
av:



Australian Government
Civil Aviation Safety Authority



Transport
Canada



✓ INGA GIFTIGA GASER

✓ INGEN SLIPNING

✓ INGEN LACKERING BEHÖVS

VÄLKOMMEN TILL AERO 2020

I FRIEDRICHSHAFEN

I 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 Ritterschloßchen 20 • 04179 Leipzig • GERMANY • www.LANITZ-AVIATION.com

VI HÅLLER DIG FLYGANDE

Vi gratulerar Sturups Flygklubb till den nya tankanläggningen med Hjelmco JET-A1

På bilden ses flygklubbens ordförande
Ulf Strömbäck under överinseende av
skolchefen Mikael Sörensson tanka
klubbens DA-40 med JET-A1 från egen cistern



Runskogsvägen 4 B * 192 48 SOLLENTUNA

TELEFON 08-626 93 86

ORDERTELEFON 021-12 31 76