



EAA

 nytt

#4/2020

MEDLEMSTIDNING FÖR EAA SVERIGE • ÅRGÅNG 53



- Broom F58, flytt och detaljer
- SE-KUC en SAAB Safir under renovering
- Flygkultur
- Föreningen, motion, nya byggen och medlemmar
- Flygsäkerhet
- Hangaren, köp och sälj





Flygkalendern

2021

6 mars EAA Sverige årsmöte

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

11-13 juni Flyin Saint YAN LFBK, 20-års jubileum

26 juli - 1 augusti EAA AirVenture Oshkosh, WI

3-5 september International Sywell Rally, LAA 75-års jubileum, Sywell, UK

I DETTA NUMMER
BLAND ANNAT:

4-5 Kansliet, Flygsäkerhet

6-7 Inför årsmötet 6 mars 2021

8 Broom F58, flytt an verkstad och mer tillverkning

10 SAAB SAFir 91C renovering

12-14 Flygkultur

16-17 Bilder som inte fick plats i kalendern

18 **HANGAREN**
Köp och sälj



Calle Bjurström flyger sin RV-4 flitigt. Här har han fotograferat den framför den finska DC-3'an OH-LCH.

Senaste datum för material för kommande nummer.

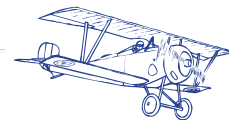
Nummer 1, 2021-02-01

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

EAA Sverige och EAA Chapter 222

POSTADRESS:

Hägerstalund, 164 74 Kista

TELEFON: 08-752 75 85

TELEFAX: 08-751 98 16

E-POST: eaakansli@eaa.se

HEMSIDA: www.eaa.se

PLUSGIRO: 66 45 96-4

KANSLIET HAR ÖPPET:

vardagar 08.00–16.00.

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

Årsavgift: 500 kronor.

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

Föreningsservice

Kontakta EAA kansli beträffande

- köp av Bygghandbok, Flyghandbok, etc.
- Försäkringar

EAA USA

Postadress: EAA Aviation Center

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

Hemsida: www.eaa.org

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

Svenska Rotorflygklubben

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

Kontaktman: Ingvar Carlsson

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

Några ord från ordföranden

November är här och med det omställningen till vintertid. Jag vet inte riktigt varför men jag drar mig för att lämna färdplan för lokala mörkerflygningar, kanske är det helt enkelt för att det känns principiellt fel att lämna en plan för en flygning som jag uttryckligen inte har någon plan med... Resultatet blir att jag flyger betydligt mindre på veckodagarna och när det sker, oftast i varvet.

Fler än jag både inom och utom styrelsen har nu börjat, inte bara förstå utan även agera utifrån en insikt om att vi inte bara kan fortsätta som förr. Vi måste få in fler medlemmar, vi måste få hjälp av våra fantastiska men ofta till åren komna funktionärer med att förmedla kunskapen till nya funktionärer, vi medlemmar måste ställa upp mer ideellt eller inom kort acceptera höjda kostnader.

Ni som läst vår hemsida eller "EAA Sverige" gruppen på FB har också sett att arbetet med att få fram ett modernt system för medlemshantering och förhoppningsvis med en hel del annan bra funktionalitet har börjat ta fart. Äntligen!

Andra tar nu också initiativ till förslag på justeringar av föreningens både organisation och sätt att arbeta, jag har bestämt mig för att ha ett öppet sinne för alla förslag inom dessa områden.

Vad kan då jag göra framöver? En av tankarna jag börjat fundera på, är om det finns ett intresse för en förberedelsekurs, riktad till de som ska eller funderar på att bygga en av de nyare Vans RV modellerna. En enklare variant av en plåtkurs skulle det också kunna beskrivas som, detta är en kurs som jag skulle kunna hålla på andra halvan av 2021. Jag har också ventilerat lite andra tankar med vår verksamhetsledare men där vill jag få lite svar innan jag går ut med något.



Ta hand om er där ute / Magnus



LUCIA-KAFFE PÅ EAA's KANSLI

Tisdagen den 15/12 kl. 18.00 bjuds det på Luciakaffe på EAAs kansli på gamla Barkarby flygfält.



Hej alla Kursare

Nya medlemmar

- 5521 Iain Morison, Bettna
- 5522 Anders Eriksson, Duved
- 5523 John Carlsson, Vagnhärad
- 5524 Peter Liljeström, Tyresö
- 5525 Sven-Erik Torneus, Stockholm
- 5526 Alan Lilja, Upplands Väsby
- 5527 Håkan Granås, Ånge
- 5528 Linus Nilsson, Västerlanda
- 5529 Jonny Antonsson, Tanumshede

Nya Byggtillstånd

- 1603 SAAB 91 D (SE-CFZ)
Jonas Nilsson, Malmö
- 1607 Bristell NG5
Mikael Sved, Rosersberg
- 1608 Van's RV-8
Love Öborn, Enskede

1:a Flygutprovningstillstånd

- SE-XZN Replica PA-18-150 HPD
Tomas Krave, Vallentuna

1:a flygtillstånd

- SE-XTO Van's RV-14
Magnus Sandqvist, Nykvarn

Överförd till KSAK

- SE-VSK Monnett Sonex
Carl Bejvel, Visseltofta
- SE-VVJ ICP Savannah
Johan Gustafsson, Dala-Järna

Här är vårens kurskalender, oreviderad för Corona!, och den ser just nu ut så här:
Bifogade länkar kommer att läggas ut på hemsidan, alternativt rekommenderar jag att ladda ner EAA-nytt från hemsidan och följa länken, eller maila mig så skickar jag länken!

Plåtkurs
210220 i Hässleholm med Björn Alfer.
Anmälan öppnar 1/1-21 och stänger 7/2-21 och görs via länken nedan
<https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSd8topRKLi4LpaZUfYkX4oPPK9wT7eyRk2pwBy9Op-kObsRsUA/viewform?vc=0&c=0&w=1&flr=0>

Kompositkurs
210417-18 i Burlöv med Lennart Persson.
Anmälan öppnar 1/1-21 och stänger 4/4-21 och görs via länken nedan.
Lennart har lite förkunskapskrav på er i form av en instuderingsbok så starta i tid.
<https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSf6RwcGe4MxAzyARzo8-qQ-HGcACPWctaSgYDfz-19FE18592A/viewform?vc=0&c=0&w=1&flr=0>

Elkurs
210116 i Örebro med Bengt Sjö Dahl.
Anmälan öppnar 1/12-20 och stänger 3/1-21 och görs via länken nedan.
https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSeou2q446uzu0i4uzLjsR6SDJNiBkzHXVl_i9XLbk-MjcWqZvQ/viewform?vc=0&c=0&w=1&flr=0

Dukningskurs ?

Träkurs.

Där väntar jag på svar från Per Widing angående kurs på Ålleberg i vår

Flygutprovningkurs
blir tillsammans med konstflygförbundets våruppstart, preliminärt i Eskilstuna i maj, kursledare Henrik Idensjö och Karl-Erik Engstrand. Förra året blev det ingen kurs, och om det skulle vara någon som har akuta flygutprovningfrågor kontakta Henrik eller Karl-Erik direkt.

För de kurser som inte är datumsatta vid presstoppet, håll utkik på hemsidan där jag ska försöka komma upp med datum snarast möjligt.

Och allt detta skriv nu i total okunskap om framtiden och vad som kommer att gå att genomföra. I första hand kommer vi att se till allas personliga säkerhet men hoppas att situationen kommer att tillåta genomförande av dessa kurser efter ett år av nästan stiltje.

Eder kursansvarige
Magnus Lundström
m.lundstrom@bahnhof.se



Incidenter, tillbud, haverier och flygsäkerhet En lägesrapport för 2020

När detta skrivs är det den 9 november och inom EAA:s verksamhet har inget haveri eller tillbud inträffat sedan senaste presstopp för EAAnytt nr. 3 som var 7:e september.

Under året har det varit två totalhaverier som belastat EAA-försäkringen hårt. Försäkringsvärdena har varit höga då luftfartygen varit dyra och nytillverkade. EAA-försäkringen ger normalt en god bonus så länge vi har låga haverikostnader. I år så är det de som har låga försäkringsbelopp som betalat de två dyra totalhaverierna.

Lägesrapport från Staffan Ekström

"Utse avdragspunkt"

"Utse avdragspunkt" står det oftast som punkt två på att förhindra olyckor, men det är inte många flygfält som har vettiga markeringar som upplyser piloten på hur långt in på banan man är eller hur långt det är kvar? Det är inte ens så att man alltid ser den andra banändan. Så är fallet exempelvis på Eslövs bana 12 och säkerligen många fler banor är lika svårbedömda. Det verkar inte som flygplatsägarna bryr sig om denna säkerhetsaspekt över huvud taget. Ett minikrav borde vara på alla registrerade flygfält att det stod en skylt vid en av banans sidor med $\frac{1}{2}$ om inte andra mer detaljerade skyltar finns. Både motorsvaga och snabba, hala flygplan kan ha stor nytta av detta vid störningar typ kastvindar mitt i en start eller landning.

Mvh
Lennart Persson, Köpingsbro.

Medlemsnummer 405.

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-års-medelvärde"

Det är fem saker som vi piloter i EAA måste tänka på:

Följer 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. upphåll-

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

Nr 5. Vid sjöflygning tar vi **alltid** på oss en flytväst. När vi flyger med landflygplan och flyger över större sjöar och flyger till öar så tar vi också på oss flytvästarna.

Fortsatt säkert flygår 2020 önskar Staffan Ekström.



Piper Cub i sidvind. Foto: Dmitrij Kaprenko

Kallelse till årsmöte 2021 i EAA Sverige

Tid: 2021-03-06 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 2021 och fastställande av årsavgift för 2022
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!

Motion angående förändring av stadgarna för EAA

Avsikt:

- Att få en mer informell organisation med enklare och snabbare kontakter, uppföljning och beslut.
- Att kunna ha stora och små styrelsemöten, eventuellt via telefon.
- Att få en organisation med mer klara och definierade uppgifter.
- Att redan vid valet och till verksamheten, till skillnad från idag, veta vad man tar på sig, och förhoppningsvis få en mer aktiv styrelse.

Förändringar:

- §3 Mom. 1
- Står:
 - EAA Sverige skall vara rikstäckande och har sitt säte på Barkarby flygplats, Järfälla kommun.
- Bör stå:
 - EAA Sverige skall vara rikstäckande och har sitt säte enligt årsmötets bestämmande
- §5 Mom. 1
 - o Står:
 - EAA Sverige skall ledas av en vid årsmöte vald styrelse bestående av ordförande, vice ordförande, sekreterare och kassör jämte minst två högst fem övriga ledamöter samt tre suppleanter. Styrelsen utser inom sig de funktioner som i övrigt behövs för föreningens verksamhet. Hedersordförande har enbart representativa uppgifter men får delta i styrelsesammanträden och har därvid yttranderätt men ej rösträtt.
- Önskar förändring till:
 - En ledamot (eventuellt en till tre ledamöter) samt två till fyra suppleanter.
 - Stryk meningen "Styrelsen utser...."
- §6 Mom. 1
 - Kan behöva revideras enligt ny organisation

Förslag till organisation enligt årsmötetsval:

Styrelse:

- Ordförande
- Vice Ordförande (Verksamhetsledaren)
- Sekreterare
- Kassör
- Ledamot
- Suppleanter efter behov alla med uppgiftsansvar

Ansvarsområden

- | | |
|------------------------|--------------------|
| • Kanslihandboken | Sekreteraren |
| • Besiktningshandboken | Verksamhetsledaren |
| • Kvalitetshandboken | Ordförande |
| • Bygghandboken | Suppleant 1 |
| • IT-system | Ledamoten |
| • Hemsidan | Suppleant 2 |
| • Utbildning | Suppleant 3 |
| • EAA-nytt | Suppleant 4 |
| • Fly-In | |
| • Veteranflyg? | |
| • ? | |

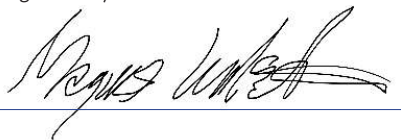
Övriga adjungerade funktionärer

- Verksamhetsledaren
- Teknisk chef
- Flygchef
- Kansliet
- Hedersordförande

Revisor

- Intern
- Extern

Sigtuna 8/11 2020



(Magnus Lundström)

En reflektion inifrån styrelsen

Efter att nu suttit i styrelsen i tre år tillsammans med många kompetenta människor är min uppfattning att vi har massor av kunskap, idéer, kompetens m.m. inom EAA men tyvärr inte så mycket agerande, vi saknar "do:ers": Vi måste ha en ledning(styrelse) som är mindre till antalet, effektiv, och som har kortare beslutsvägar inom sig, och till denna styrelse ska vi sen knyta vår interna kompetens och våra områdesansvariga som redan på förhand har en uppgift när de väljs in. Jag har suttit på ett flertal styrelsemöten där vi försökt fördela uppdrag utan att någon är villig att ta uppgiften, vi är för många, man kan gömma sig, "han tog det ju inte heller"! Och den vägen fram fungerar inte.

Vi behöver förändra vårt EAA! Vi måste lämna filosofin "så har vi alltid gjort", och hur gör vi det? EAA är för mycket Stockholm! Vi måste få all vår kompetens från HELA landet in i verksamheten. Det kan vi göra t.ex. genom en mindre styrelse med telefon eller videomöten. Sven Kindblom har börjat titta på regionala TC, men för att kunna implementera en sådan organisation så behövs ett bättre datastöd än idag, även det en process som startat upp. Vi är för långsamma i vår informationsprocess, vi måste få en bättre hemsida, möjlighet till grupp e-mail (vilket vi saknar idag!) men.... Då kan vi inte sitta på styrelsemöten med upp till 12 deltagare som har åsikter men ingen kan tänka sig att ta ansvaret att leda ett område!

Jag har skrivit en motion, den är från mig personligen, och jag hoppas den ska kunna leda oss i den riktning jag visionerar om ovan. Vår lösning i det förflutna speglas inte minst i stadgarna "EAA Sverige skall vara rikstäckande och har sitt säte på Barkarby flygplats, Järfälla kommun". Har Barkarby en flygplats? Om den per definition är en flygplats liknar den idag närmast en krigsskådeplats, kanske inte en miljö där vi vill utvecklas i framtiden?

Jag tror vi behöver vidga våra vyer och sinnen. Vi har en stor potential inom oss, låt oss ta tillvara på den, och framför allt, VI HAR INTE RÅD ATT INTE LYCKAS!

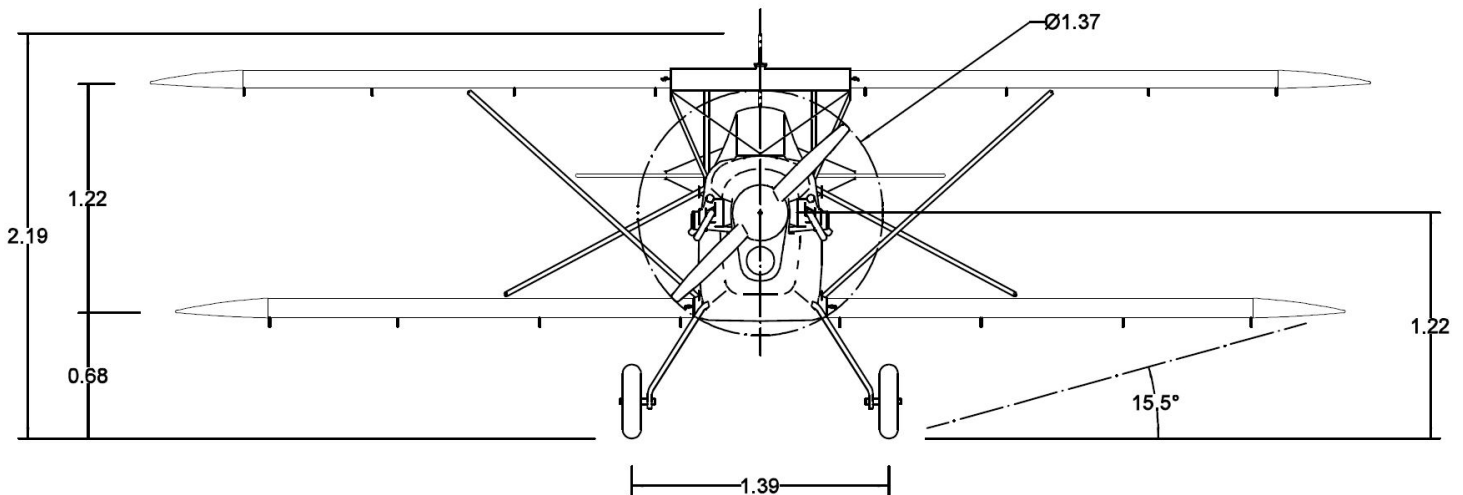
Magnus Lundström

Broom F58

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

Anteckningar flygplansprojekt 1

Del 5 i Josef Melins berättelse



Status 2020-09-10.

Nu blir det inget byggande på ett tag. Har fullt upp med att flytta verkstaden till en annan lokal. Min kommun / hyresvärd sålde både mark och fastighet, hemvist åt 5 små företag, utan att informera oss om affären innan. Informationen kom från vår nya hyresvärd. De har för avsikt att riva och ge mer plats åt handelsområdet som växer. Vi är helt enkelt inte önskvärda från och med April 2021. Hittade själv, med lite tur en annan lokal.

Stycket ovan är omskrivet och omformulerat tills det blev så tråkigt och torrt som det är, allt för att läsaren skall slippa grovt språk och få en alltför dålig bild av Alingsås. Det finns faktiskt bra sidor också.

Innan flytten hann jag dock tillverka svetshjälpmiddel i form av klämbäckar för rören, en bockmall och verktyg för fästringarna som håller ledlagren. Tillverkade även fästringarna.

Det blev ett antal klämbäckar för diametrarna 1/2", 5/8" och 3/4", som kan



kombineras med distansrör för fixering av delar i konstruktionen vid svetsningen.



Bockmallen består av en tjockare del med formen av vingprofilen, där den möter kroppen. Denna monteras på en platta försedd med distans-skrivar längs konturen av den tjocka delen. Genom att flytta skruvar och den tjocka delen till andra sidan av plattan, fungerar den till både höger och vänster sida. Med hjälp av denna mall kan jag bocka rören, som duken på kroppen skall fästas i vid vinganslutningen. Dessa rör följer både kroppens och vingens konturer.



Verktygen för formning av fästringarna till ledlagren, (COM-4, COM-5 och COM-7), tillverkades av rundstång med



diametern uträknad för att kunna bocka / sträcka / prägla ringen till rätt form. På rundstången svetsades en fyrkantig bit som fungerar som klämbäck. Tillverkade också ett par klämstycken i härdat stål och ett dorn av en gammal stans. De passar alla tre storlekarna, då skruvhålet har samma diameter och ligger på samma avstånd från periferin på alla storlekarna. Med hjälp av skruvstycke och en kopparbit förböckades ringarna. Därefter slutformning i maskinskruvstycke. Fungerade mycket bra.



/

Att göra:
Flytta verkstaden.

/

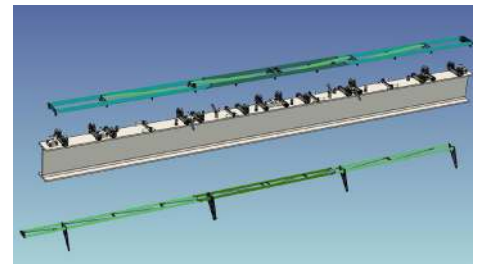
Status 2020-10-19.
Fantastiskt vad man klarar av med tidspress OCH motivation. Nu är hela verkstaden flyttad och vi kan snart börja jobba igen. Det behövs då orderingen är lite lägre än den brukar vara, dessutom är det dyrt att flytta med allt vad det innebär. Den nya lokalen är lite större, 305m² mot tidigare 288m². Högre takhöjd och bättre form. Passade på att bygga ett entresolplan på 12x6m, 72m² dimensionerat för 600kg/m². Sammanbyggt med kontor- / personaldelen, så det blir sammanlagt ca 100m² välbehövlig extra yta för lager och annan verksamhet.

/

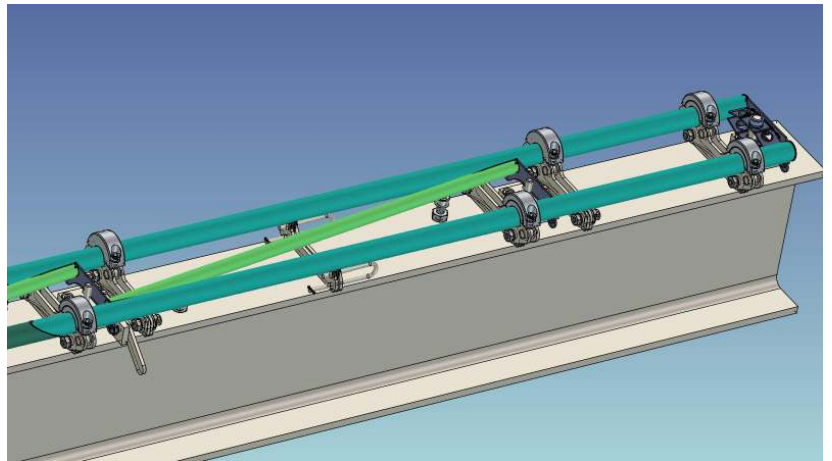
Att göra:
Få igång verkstaden.
/

Status 2020-11-07.

Nu fungerar det mesta hjälpligt i verkstaden. Allt skall packas upp och ordnas, men det tar vi vartefter. Inspirationen och energin är inte på topp, har nog fått överdos av arbete senaste tiden. Skall åka till verkstaden under dagen och småstöka med flyplansgrejerna, det kanske piggar upp. Har ju mer plats nu som innebär att jag kan ställa i ordning en permanent byggplats.



Konstruerar en svetsfixtur för vingbalkarna. Den är uppbyggd på en balk, IPE 160, där vingens huvudbalk byggs på ena sidan. Den mindre bakre vingbalken byggs på den andra sidan. Konstruktionen av vingbalkarna är gjord så att alla varianter av balkarna går att bygga på samma fixtur, oavsett om det är höger / vänster, övre eller undre vinge. Fixturen har fasta lägen för alla balkens delar, detta för att allt skall kunna svetsas i en uppspanning. Poängen med det är att alla balkarna blir så lika som möjligt.



/

Att göra:
Konstruera klart fixturen för vingbalkarna och göra i ordning byggplatsen.
/

Safirklubben Qvintus renoverar SE-KUC, SAAB 91C Safir

KUC hämtades i Linköping 16/3 2019, med kroppen på ett bilsläp och vingarna på ett annat. Viss dramatik på lördagskvällen mitt i mörka Småland då vi fick punktering på ena släpet. Löste sig fint eftersom vi stannade utanför ett hus med ungdomar som kör folkrace och dom hade all utrustning för att hjälpa oss med punkteringen. Tur skall man ha!

Efter ankomst till Kallinge har följande arbeten utförts:



- Inspektion och framtagning av åtgärdslista.
- Rengöring, bl.a. borttagning av musbon i kabin och vingar. KUC har i period stått under tak utomhus och blev därmed ett utmärkt musbo!



- Demontering av vingar, stabilisator (gjordes innan transporten från Linköping till Kallinge), fena och höjdroder.
- Renovering av landställ, isärtagning, ompackning, blästring och målning.
- Lyft av motorn. Kontroll av motordelar, cylindrar osv.
- Byte av bultar / kontroll av infästningar till motor, vingar och stabilisator.
- Borttagning av instrument, för kontroll.

- Borttagning av all duk på vingar, fena, höjdroder och skevroder. Duken på vingarna sitter fast med tunna plåtband som är nitade vid vingbalken. Borra ur många nitar blev det!

- Förberedelse för omdukning och ommålning pågår just nu, borttagning av färg på kroppen och vingar samt rengöring av stabilisator, höjdroder, fena, skevroder och klaffar.

- När allt är rengjort så är det klart för dukning och målning.

- När skrovet är helt klart så lyfts motorn över från den Safir vi flyger idag, SE-LDD, eftersom motorn på KUC är utflugen.

Vår tekniske chef, Thorleif Rigestam har lång erfarenhet från försvaret, gällande underhåll av Safir. Thorleif har dessutom ett civilt PART 66 cert på Safren, så vi har yttersta kompetens för denna renovering av SE-KUC. Byggtillstånd kommer att sökas från EAA vad gäller dukningen. Övrigt underhåll har Thorleif formell kompetens för. Vi hoppas kunna vara i luften till sommaren 2022.

**Fotograf för bilder är
Thorleif Rigestam.**

**Flygarhälsningar
Safirklubben Qvintus genom**

**Jan-Otto Kleremark
Ordförande**





HISTORIK

Kort bakgrund

SAAB Safir tillverkades i 5 olika varianter. Safiren hade, i Svenska Flygvapnet, beteckningen SK50 (SK=skolflygplan). Svenska Flygvapnet använde typ A, B och C. Typ C är den senaste varianten. Safirklubben Quintus opererar idag en typ B.

Historia SAAB Safir, serienummer 91.408 och registreringsnummer 50.093

91.408 har en intressant historia, då den är det sista tillverkade flygplanet av typ C, som levererades till Svenska Flygvapnet. Efter 91.408 levererades 4 st typ C till det Etiopiska Flygvapnet, innan tillverkningen lades ned.

Intressanta datum

20/5 1960.
Slutbesiktning vid SAAB.

23/5 1960.
Provflygning med en testpilot från SAAB och en från Försvaret.

24/5 1960.
91.408 utkvitteras för F5 Ljungbyhed:s räkning.

25/5 1960
Skolflygplan för Kungliga Krigsflygskolan F5, med beteckningen BERTIL 93.

25/7 1972.
Sista flygning som skolflygplan.
Överförs till Skånska Flygflottiljen F10,

som sambandsflygplan. SAAB Safir blev, 1972, ersatt av Scottish Aviation Bulldog (SK61) som skolflygplan. (Jan-Otto Kleremark ingick i den första kursen (C722) som lärde sig flyga på SK 61 Bulldog).

2/8 1972.
Första flygning tillhörande F10, med beteckningen Johan 75.

9/10 1992.
Sista flygningen med hemmabas F10.
Överförs till F5.

11/3 1993.
Sista flygningen i Försvaret. Överförs till F3 Malmen personalflygklubb.

1993.
Civil registreras med registrering SE-KUC.

SE-KUC har flugit för F3 flygklubb, senare Malmens Veteranflygklubb, fram till 2007, då den förordställes.

16/3 2019 undertecknas ett samarbetsavtal mellan Malmens Veteranflygklubb och Safirklubben Quintus. Avtalets syfte är att samarbeta vad gäller att hålla så många Safirer som möjligt i luftvärdigt och flygdugligt skick.

Safirklubben Quintus har påbörjat renovering av SE-KUC, i mars 2019. Det kommer att bli en noggrann grundrenovering. Bedömd tidsåtgång, 3 år.

REMISS - KULTURHISTORISKT INTRESSANTA LUFTFARTYG

Transportstyrelsen (TS) har just nu ute en remiss ute om lättnader för vissa kulturhistoriskt intressanta luftfartyg (veteranluftfartyg). Sista svarsdag är den 4 december. Du hittar remissen på <https://www.transportstyrelsen.se/sv/Regler/Remisser/remiss-kulturhistoriskt-intressanta-luftfartyg/>. Skulle detta EAA-nytt komma ut strax efter den 4 december svara ändå. EAA S kommer att söka en generell dispens på några dagar i sådant fall.

Jag vill inte här och nu recensera denna remiss men vill ge lite bakgrund. Den som vill förkovra sig kan söka upp nedanstående rapport på TS hemsida. Den finns också på FaceBook-gruppen "BCL".

Denna remiss är, i fall varje delvis, ett resultat av en utredning som TS gjorde på uppdrag av regeringen i regleringsbrevet till TS för budgetåret 2012 där regeringen bl.a. uppdrog till TS att

"föreslå en ordning som syftar till att identifiera ideella föreningar och motsvarande organisationer som förvaltar kulturhistoriska värden på ett sådant sätt att någon form av subvention i förhållande till Transportstyrelsens ordinarie avgiftssättning kan vara motiverad. I uppdraget ingår att redovisa olika metoder för finansiering av de eventuella underskott som en sådan subventionering skulle innebära. Utgångspunkten för förslaget ska vara att Transportstyrelsen inte ska bedöma kulturhistoriska värden."

Uppdraget resulterade i en rapport med rubriken "Insatser för att underlätta för små och medelstora företag samt kulturhistorisk verksamhet" och med diarienummer Dnr TSG 2012:123 Februari 2013. Dock har inget hänt på det

flyghistoriska området i denna fråga för när denna remiss utkommit. Som Du kommer att se, föreslår remissen enbart vissa ekonomiska lättnader. Det är ju inte fy skam det heller, men den stora utmaningen för det historiska flygets bevarande som just flygande kommer i framtiden ligga på ett helt annat plan.

- Om detta finns inget i remissen!
- Och återstår att ta itu med!

Kjell Franzén

**Skylane UL**

**Dynamic**

**Bristell**

**Advantic**

**Flottörer**

**Propeller**

**Oljekylare**

Ultralätt, X-klass, LSA och VLA

Light Sport Aviation Scandinavia AB

Sverige

Norge

Danmark

Finland

www.LSAS.se

info@LSAS.se

+46 – (0)70 575 9008

STÄRKT BEVARANDERÄTT FÖR DET RÖRLIGA KULTURARVET -NU!

Av Rutger Palmstierna, Båthistoriska riksförbundet (något EAA anpassat av Kjell Franzén)

Svensk kulturarvslagstiftning har sedan Axel Oxenstierna (som skapade den första svenska lagstiftningen på detta område) varit inriktad på markbundna företeelser som slott, kyrkor och broar, eller runstenar och liknande fasta, markbundna företeelser. I mitten av 1800-talet tillfördes listan lösöre i form av jordfynd, dvs. gamla föremål ("lösöre") som hittats i marken och inte haft hade någon uppenbar ägare.

Och i propositionen till 1960 års byggnadsminneslag förklarade regeringen att denna lag omfattade, förutom äldre byggnader, också "rörliga föremål för stationära ändamål, men inte rörliga föremål för rörliga ändamål" (dvs. t.ex. tavlor och möbler, men inte transportmedel), vilket kan sägas befäste kulturarvets "markbundenhet" i svensk kulturarvslagstiftning.

På liknande sätt har kulturarvslagstiftningen vidareutvecklats de senaste åren till att också omfatta – förutom fornlämningar – olika miljöer av historisk karaktär. Lagstiftningen har alltså i dessa utvidgningar behållit sin markbundenhet, och utesluter alltså "rörliga föremål för rörliga ändamål".

De gånger transportmedel omfattas är om de antingen är över 75 år och ska föras ut ur landet liksom annat äldre lösöre, eller om de är fartyg som är vrak och förliste före 1850 – då de alltså kan anses ha vunnit en viss markbundenhet.

Detta innebär att äldre transportmedel måste anpassas till myndigheternas nyare förordningar och regleringar som föranleds av exempelvis den tekniska utvecklingen. På så sätt har en mängd äldre transportmedel förlorat mer eller mindre av sitt kulturarvsvärde, samtidigt som kunskap om äldre teknik och processer försvinner.

Vad man missar helt, är hur utvecklingen av transportmedlen i grunden

förändrat vår värld sedan Newcomen konstruerade de första ångdrivna gruvpumparna i början av 1700-talet, James Watt ett drygt halvsekel senare lyckades vidareutveckla en sådan till att Robert Fulton 1807 skapade det första kommersiellt framgångsrika fartyget – efter vilket det bara dröjde 11 år innan Samuel Owen t satte ett ångfartyg i tidtabellbunden trafik mellan Kungsholmen och Drottningholm – då sommarsäte för Sveriges regering.

Följderna av detta i Sverige var en snabb expansion av sjöfarten på Mälaren, vilket stimulerade Bergslagens industriella utveckling och inledde Sveriges industrialisering. Med en omfattande utbyggnad av vägnätet som följd – vilket i sin tur ledde till att Vägverket (Kgl. Styrelsen för Allmänna Wäg- och Wattenbyggnader) skapades 1841 för att ta hand om Sveriges kanaler och vägar, senare följt av järnvägar, sjöfart och luftfart i takt med den tekniska utvecklingen av Sveriges kommunikationer (det första ångloket byggdes 1853, men SJ beställde sina första från England vid 1850-talets mitt, och elektrifieringen började på 1890-talet).

Fram till den tiden levde man relativt isolerat i byar och städer. Man reste inte heller särskilt långt, och rätt tid angavs av klockan på kyrktornet, som klockaren ställde efter soltid. Men med järnvägen blev det snart ohållbart med olika, lokala tider, och 1879 fastställde Kungl. Maj:t enhetstid för hela Sverige. Den ekonomiska expansion som följde på denna utveckling av transportväsendet fick också sociala konsekvenser i form av bl.a. att folk började få semester, vilket lagstadgades på 1920-talet, och gav upphov till inte bara en omfattande flotta av passagerarfartyg till sommarställena, utan också till en likaledes omfattande flotta av fritidsbåtar oftast konstruerade av svenska båtbyggare. Det är denna sociala utveckling, som markbundenheten gör att den svenska kulturarvslagstiftningens missar, till

men för bevarandet av det rörliga kulturarvet: de myndigheter som arbetar med transportmedel får helt enkelt inte mandat från kulturarvslagstiftningen att undanta äldre transportmedel från nyare regler. Och detta för att – som det uttrycks av regeringen i dess budgetproposition för 2021 – **"en lagreglering inte bedöms vara en lämplig lösning för att uppnå ett skydd för det rörliga kulturarvet"**.

Men på något sätt måste myndigheterna få mandat att göra undantag för äldre transportmedel från nyare regler som tvingar fram förändringar av den teknik som gjort dem bevarandevärda. Och det är detta EAA Sverige och övriga transportmedelshistoriska riksförbund, inom ramen för Transporthistoriskt Nätverk (ThN), och med stöd av alla våra medlemsföreningar till lands, till sjöss och i luften.

ThN har haft många diskussioner med Kulturdepartementet om detta. Det verkade som om någonting gott skulle komma i Kulturarvspropositionen 2017, men när det inte gjorde det fick ThN Riksdagen att säga åt regeringen att skyndsamt införa en stärkt bevaranderätt för det rörliga kulturarvet.

Kulturdepartementet gav Riksantikvarieämbetet i uppdrag att utreda frågan, som i sin tur svarade med ett förslag att i Kulturarvslagen "införa ett skydd för historiska transportmedel, som ger statliga och kommunala myndigheter stöd för att ta hänsyn till att historiska transportmedel fortsatt kan hållas rörliga samtidigt som äldre teknik och utförande så långt som möjligt bibehålls."

Trots arvet från Axel Oxenstierna – det är dags, nu!

Men regeringen tolkar detta svar från Riksantikvarieämbetet som att en reglering inte bedöms vara en lämplig lösning för att uppnå ett skydd för det rörliga kulturarvet, och då andra åtgärder vidtagits för detta anser den att Riksdagens yrkande är slutbehandlat. Frågan är bara – vilka åtgärder avses?



S/S Ejder är ett av världens äldsta koleldade propellerdrivna ångfartyg med originalmaskin. Fartyget sattes i tjänst år 1880. Dess hemmahamn är sedan år 1906 i yttre Maren i Södertälje. Ejder finns sedan år 2002 med på listan över Kulturmärkta fartyg i Sverige. Fotograferad från SE XLL, Lennart Öborn



Måns Pedersen, RAÄ, Mårten Hagardsson EAA Sverige, Maria Adolfsson RAÄ Curt Sandberg, Kjell Franzen EAA Sverige och Stefan Sandberg.

Foto: Peter Liander

RIKSANTIKVARIEÄMBETET BESÖKER EAA SVERIGE OCH HÅTUNAHOLM

Till att börja med vill jag citera Riksantikvarieämbetet (Raä). Detta är taget från deras blogg kallad "k-blogg" som Du hittar på Raä hemsida.

"Riksantikvarieämbetet har fått i uppdrag av regeringen att sprida kunskap om historiska transportmedel. Som ett led i det arbetet vill vi under tiden för uppdraget särskilt uppmärksamma hur transporthistoriska föreningar och förbundsaktiva arbetar för att historiska transportmedel ska kunna användas och vara fortsatt rörliga även i framtiden. Vad är det för kulturarv de förvaltar? Vilka utmaningar finns idag? Är utmaningarna gemensamma för olika typer av transportmedel?"

Riksantikvarieämbetet släppte i december 2018 rapporten "Det rörliga kulturarvet". Nu har vi har gett oss ut i verkligheten och träffat förvaltare av det kulturarv som rullar, flyter, flyger och går på räls. Resultatet kommer att presenteras i en följetong i flera delar här på K-blogg.

I den första och andra delen kunde ni läsa om Heleneborgs båtklubb och Djurgårdslinjen.

I den tredje delen kunde ni läsa om Flygande veteraner och Vässterås flygmuseum. Det här är fjärde delen där vi har besökt veteranflyg-

planshubben i Håtuna och EAA Sverige."

Raä finner sina besöksobjekt genom Transporthistoriskt Nätverk (ThN) och i mitten av september var det alltså EAA S tur att få guida Raä utredare Maria Adolfsson och Måns Pedersen ut i vår verklighet. Jag valde den klassiska adressen Håtunaholm där Arigo Flygmateriel numera har sin hemvist och där Håkan Wijkander och familjen Sandberg har verkstäder, hangarer, många veteranflygplan och inte minst flera renoveringsprojekt på gång. Och dessutom en egen flygplats. Kronan i juvelen är utan tvekan familjen Sandbergs pietetsfullt renoverade DH 80 A Puss Moth från 1930.

Det var verkligen en fin palett av veteranflygverksamhet som kunde visas upp. Jag har själv en gång haft födelselkalas med en Sk 9-vinge som bord men den lunchinramning som vi hade i Håtuna är nog svår att överträffa. Bordet flankerades kropparna till en Sk 12 och en Bücker Jungmeister, båda under renovering, en Sk 16 kropp väntande på renovering i bakgrunden och två Sk 15 och en Bücker Jungmann – luftvärdiga i hangaröppningen.

Det är så vitt jag kan vet, (och jag har varit med sedan EAA Chapter 222 bildades sånär som ett per månader) första gången föreningen varit uppe på regeringsnivå i och med att Raä besök var ett led i det regeringsuppdrag de fått. Det

är också ett resultat av att EAA S har engagerat sig i ThN där alla betydande organisationer på det rörliga kulturarvets område återfinns. Numera är det 11 riksorganisationer som ingår i nätverket. Gemensamt är vi starka och kanske kan vi med gemensamma krafter åstadkomma bättre villkor för det rörliga kulturarvet.

Tag gärna del av Raä artikel i k-blogg och även Raä rapport "Det rörliga kulturarvet" från 2018, där visserligen regeringen nyligen förkastade rapportens förslag till lagstiftning till skydd och stöd för det rörliga kulturarvet. Men i det fallet är nog inte sista ordet sagt.

Kjell Franzén



LAA



1946 - 2021

ANNIVERSARY

INTERNATIONAL SYWELL RALLY

**3-4-5th Sept
2021**



EUROPE'S
BIGGEST FLY-IN EVENT
1,000+ aircraft. Trade
exhibitors. Seminars.
Airside access

www.laa.uk.com



Några bilder som inte fick plats i kalendern



Foto överst och vänster: Kenny Märs
 Foto nere vänster: Ingemar Brottare
 Foto ovan höger: Johan Enger
 Foto nedan höger: Urs Bütikofer





Foto ovan och till höger: Susanne Salminen

Foto nedan: Stig Dahlström



Ikarus Flying Center



Den bästa klubbkärren
enligt expertis!



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

www.comco-ikarus.de

Breezer B400 UL



Sportigt touring-UL
med stor tillförlitlighet.



Breezer B400 UL
Finns även som EASA godkänd
LSA maskin för 600 MTOW

Easa nr.: EASA.A. 598 www.breezeraircraft.de

Nu även
representant och agent
för:

JUNKERS

Räddningsfallskärmar
för flygplan



www.junkers-profly.de

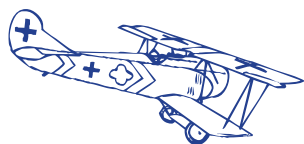
Eltech

Svensk och Norsk agent

Tel. + 46 (0)70 583 23 82

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

EAA-NYTT #4/2020 17



**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.

Säljes

Flygplan Brugger MB 2 Colibri



Påbörjat bygge, alla större grunddetaljer så som vinge kropp huvar och roder är färdigbyggda!
Motor propeller instrument och skidor finns oxå, planet kan säljas utan motor och propeller men motorn säljs inte separat innan planet är sålt, för mer information och bilder

Göran Lihv
goran@lihv.se
0705464261
HÖGSTBJUDANDE !

Säljes

Propeller 64"x72" med spinner säljs
till Prydnad för 3000:- eller omlack-
erad o balanserad för 6000:-. Nypris
41000:-.
Lämplig för 150-160 hp pusher.
lennartpersson28@gmail.com



Säljes

Opus-3 (Experimental)
Byggd 2000, 2:a flygtill-
ståndet t.o.m. 2021-06-30

Gångtid 73 tim, motor 638
tim, propeller 11 tim.

Radio 8,33 ny.

Motor Lyc. O-360, 180 hp.

Kruse på 1000ft 75% 147 kt.
Max kruse 172 kt. Pris
365'000:- Skr, eller högst-
bjudande.
Eget underhållstillstånd
kan fås efter utbildning.
Lennartpersson28@
gmail.com



Säljes

CZAW Sportcruiser SE-XZL
First Flight: June 2010

SportCruiser, tillverkad: 2010. Experimental



En professionell maskin som jag ägt sedan första flygningen.
För mer information kontakta ägaren enligt nedan, eller gå in på
planecheck.com och sök på Sportcruiser. Annonser finns även i
plotmagazinet.se

Peter Värmfors
E-mail to peter.varmfors@telia.com
073-8215263

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



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



THE COVERING INNOVATION

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

HJELMCO HÅLLER DIG FLYGANDE

MOBIL BRÄNSLESTATION

Egenskaper:

AVGAS eller JET

**komplett anläggning 2000 liter tank
pump, filter, 15m slang/slangrulle.**

45 liter/minut elpump,

motor 220 V enfas mot nät/mobilt elverk

tungt personbilssläp/får framföras på allmän väg

totalvikt max 3.300 kg.

krav: B-körkort, E-tungt bilsläp. ADR-behörighet.



Runskogsvägen 4 B * 192 48 SOLLENTUNA

TELEFON 08-626 93 86

ORDERTELEFON 021-12 31 76