



EAA

 nytt

#2/2021

MEDLEMSTIDNING FÖR EAA SVERIGE • ÅRGÅNG 54



- Vår nye ordförande
- EAA-portalen, nytt IT-system på gång
- Flygplanslistor
- Broom F58, nu svetsas det
- Hög CHT, en lösning
- Hangaren, Köp & sälj





Flygkalendern

2021

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

14-17 juli AERO Friedrichshafen, **inställt**

26 juli - 1 augusti EAA AirVenture Oshkosh, WI

14-15 augusti Eventuellt blir det ett EAA flyin i Falköping, restriktionerna på grund av pandemin avgör se info på annan plats i tidningen. Kontrollera status på www.eaa.se

4 september Timmele flygklubb årliga Flyin . Vi har 60 års jubileum i år och ska fira det i samband med vårt Flyin.

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

Kontrollera alltid med respektive arrangör om arrangemanget blir av!

I DETTA NUMMER BLAND ANNAT:

3 Ordföranden har ordet

4 Kansliet, Flygsäkerhet

6 Vår ordförande presenterar sig

9 EAA-flyin, om det kan arrangeras?

10 EAA-portalen

12 Flygplanslistor

19 Hög CHT på 3.an, åtgärdat.

20 Broom F58, nu svetsas det!

26 HANGAREN, köp och sälj

Omslagsbilden



Omslagsbilden:
SAAB 91D Safir, SE-IKK i gröngräset.
I listorna finns 19 flygande Safir i X-klass och 2 under reovering. Denna Safir med ett förflutet i finska flygvapnet är dock inte med där.
Foto: Lennart Öborn

Har du ett avstannat projekt?

Någon vill överta det, få det i luften!
Sätt in en annons i EAA-nytt så når du alla hembyggare och renoverare av x-klass plus många fler!

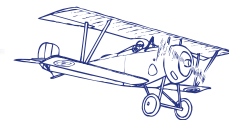
Du annonserar gratis som EAA-medlem!
Skicka in din annons till eea-nytt@eea.se

Senaste datum för material för kommande nummer.

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 Lundström.

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 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.

Ordförande har ordet

Ordförande har ordet

Det har i skrivande stund gått cirka en och en halv månad sedan årsmötet, ett möte som jag hört positivt ifrån och ett möte med fler deltagare från fler delar av landet än jag vill minnas att vi haft de senaste åren. Är interaktiva möten här för att stanna? Jag hoppas att svaret är ja, och nej. Personliga möten betyder mycket men Teams och liknande lösningar krymper snabbt vårt avlånga land, vi får se? Kanske kan vi lösa även andra delar av vår verksamhet via Teams?

Jag börjar få ett litet grepp på saker och ting runt vår förening och jag har i veckan klarat av en av mina tidiga intentioner nämligen att få presentera mig för våra kontaktpersoner på TS. Dessa telefonsamtal har gett mig nya fakta, delvis en ny syn på vissa delar av vår verksamhet, men framför allt har dessa samtal bekräftat min tro att saker och ting behöver förändras, jag återkommer till detta längre fram i tidningen.

Att leda en verksamhet likt EAA:s i Coronatider ger konsekvenser vilket inte har gjort det lättare att komma in i rollen, personliga möten betyder mycket, men även samhällets restriktioner gör planeringen och jobbet svårare. En av de punkter som hänger i luften är vår flygdag vilken även den blev ett långt telefonsamtal, läs mer om detta på annat ställe i tidningen.

Lite längre fram i tidningen gör jag en presentation av mig själv och mina tankar och som en kort summering av den artikeln tar jag historien som jag berättade för junioren hemma vid köksbordet.

”När min far var 35 år tröttnade han på att var mellancheff, köpte sig en butik och började sälja lampor. Han köpte in lampor som han tyckte var snygga och sålde dessa till sina jämnåriga som satte bo, köpte hus, o.s.v., affärerna gick bra. 35 år senare var min far 70 år, han köpte fortfarande in lampor som han tyckte var snygga och lamporna föll hans jämnåriga i smaken..... Det var bara ett problem! Hans jämnåriga flyttade in på äldreboenden, blev sjuka, gick ur tiden, försäljning minskade och till slut var konkursen ett faktum!”

Vad vill jag säga samhället och TS förändras. Vi måste följa med, anpassa oss och vara attraktiva som part för våra medlemmar och för TS! Flyg lugnt, planera väl men lev i stunden.

/Magnus L



OBS! Meddelanden från Kansliet

Medlemsavgift för 2021

Det här är sista numret du får av tidningen om du ännu inte betalat medlemsavgiften. Är du osäker om du betalat eller inte, kontakta kansliet 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.

Flygutprovsnings- och årsbyggredovisning

Några av er som håller på med byggen eller flygutprovning har ännu inte skickat in er årsredovisning. Vi ber er göra detta snarast möjligt. Glöm inte att även er kontrollant ska skriva under rapporten.

**Nya medlemmar**

5540	Göran Lindmark, Arvidsjaur
5541	Tommy Haglund, Hälleforsnäs
5542	Östra Sörmlands Flygklubb, Gnesta
5543	Peter von Lingelsheim, Höllviken
5544	Jamie Drew, Malmö
5545	Niklas Hägglund, Förslöv
5546	Jonas Backlund, Sandviken
5547	Peer Zade, Uppsala
5548	Björn Lindqvist, Muskö
5549	Staffan Henningsson, Östansjö
5550	Johan Blomkvist, Djurås
5551	Per Widgren, Boden
5552	Peter Peltonen, Huskvarna
5553	Kasper Holger, Danmark
5554	Flygplan exporterad, ägare okänd
5555	Mats Heiman, Ängelholm
5556	Johannes Ahtee, Ljungbyhed
5557	Mattias Vikström, Boden
5558	Oskar Samuelsson, Växjö
5559	Carin Strand, Össjö
5560	Mats Olsson, Avesta
5561	Olov Johansson, Hedemora
5562	Samuel Norup, Knislinge
5563	Lars Jonsson, Bromma
5564	Ove Bengtsson, Laholm
5565	Andriy Malovanyy, Tyresö

Nya Byggtillstånd

1611	MFI-9B Henrik Idensjö, Huddinge
1612	Van's RV-7 Michael Friendesson, Linköping
1614	MFI-9B Magnus Lundström, Sigtuna
1615	Pitts S1-11B Daniel Ryfa, Ängelholm

1:a Flygutprovningstillstånd

SE-CNA	Champion 7EC Mattias Nyberg, Liatorp
SE-XJZ	Andreasson MFI 9 HB Christer Lundholm, Vallentuna

1:a flygtillstånd

SE-XYI	Searey LSX Seth Hedström, Harads
--------	-------------------------------------

Årsmötet 2021

Årsmötet hölls som vanligt den första lördagen i mars, i år den 6:e mars. Drygt 60 medlemmar deltog i mötet som hölls elektroniskt med hjälp av Teams.

Protokollet finns att läsa på EAA Sveriges hemsida under Bibliotek och sedan Protokoll.

Följande styrelse valdes:

Magnus Lundström, ordförande
Sven Kindblom, vice ordförande
Hans-Olav Larsson, kassör
Lennart Öborn, sekreterare
Mattias Jönsson, ledamot 1
Tomas Backman, ledamot 2
Bengt Lind, ledamot 4
Bengt Bergström, suppleant
Mårten Hagardson, suppleant
Andreas Hindenburg, suppleant

EAA-kurser

Pandemin och FHM håller oss fortfarande i ett hårt grepp och vi har tvingats ställa in planerade och datum-satta plåt, el och plastkurser. Trä och flygutprovningsskurserna har jag inte hört något från de som kommer att hålla i dessa utan jag ber er att följa hemsidan för uppdateringar på kursfronten men faktum är att vi i första hand väntar på att FHM släpper restriktionerna. Så har vi det ständiga sorgebarnet underhållskursen. Vi lider fortfarande brist på de som är villiga och kompetenta att hålla i denna kurs och är någon som kan komma med ett uppslag hur vi ska lösa detta så problem så hör av er, jag får många uppslag men det visar sig att få är förankrade när det kommer till verkligheten.

Vi har nu levtt ett drygt år med pandemi och restriktioner, vi har lärt oss att jobba utan att vara på jobbet och mer och mer blir digitalt. Just nu leker jag med tanken att kunna köra även en del av underhållskursen digitalt och kanske även en möjlighet till digital repetitions-utbildning. Underhållskursen består i grunden av tre delar, 30 timmar självstudier med AC43.13, regelverk m.m., ca 15 timmar läroredd teori, en del som mycket väl skulle kunna ske via Teams eller liknande lösning och som även vore en bra repetition för er som ska skriva RÄTT i dokumentationen. Den sista delen, ca 15 timmar, är den praktiska delen och den måste ske på plats men som kanske skulle kunna delas mellan fler tillfällen, mindre grupper och kanske mer lokalt. Det är bara ett problem just nu, det är jag som gör BÅDE ett ordförandjobb och ett kursorganisationsjobb på min fritid och jag bygger inte flygplan för det räcker inte tiden till.

**Eder, än så slänge, kursgeneral
Magnus L**



Incidenter, tillbud, haverier och flygsäkerhet En lägesrapport för 2021

När detta skrivs är det den 4 maj 2021 och inom EAA:s verksamhet har det inträffat två haverier ett i Varberg med en Piper Cub J3, 2021-04-05.

Flygvädret var blåsig med en medelvind på 14 knop och i byarna på 18 knop.

Vindriktningen var nästan helt i den 550 m långa gräsbanan på Varbergsfältet.

Piloten skrev följande text som behandlar hur landningen förflöpte; Sätter ner maskinen med en trepunktare, och strax efter lyfter maskinen från banan igen och börjar dra vänster. Jag skjuter på effekt men det är försent, maskinen vrider nosen till vänster och pressar ner vänster vinge i backen. Sedan går det fort, högervingen och

stabilisatorn lyfter och nosen går mot backen och sedan snurrar flygplanet runt framåt och hamnar på rygg. Jag kan inte känna att jag slagit mig någonstans och jag häger i bältet upp och ner. Släpper bältet, kommer ur maskinen och stänger av tändningen.

Det andra haveriet var i Uddevalla ESGU med en Vans RV-8 2021-04-16. Flygfältet har PPR varför piloten kontaktade fältet. Tyvärr misslyckades kommunikationen avseende fältets kondition. Flygplanet en RV-8 med sporrhjul landade normalt. Då landningen gjordes i den mjuka änden av fältet sjönk hjulen ned till hjulkåporna, och efter en kort sträcka bröts ena landstället av. Lyckligtvis hade farten

sjunkit tillräckligt för att flygplanet inte skulle slå runt. Piloten som var ensam i flygplanet klarade sig helt utan skador. Flygplanet fick skador på landställ, propeller, motorkåpor, samt ena vingen. En historia som denna tydliggör verkligen hur viktigt det är att få fram rätt information, samt att vara försiktig när det gäller landning på fält man inte känner, speciellt då det är fuktigt i marken.

Några tekniska undersökningar är inte aktuella, då det är operativa orsaker i båda haverierna. Det viktigaste är att ingen personskada uppstod.

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:

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. upphållningen ska fungera 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.

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 2021 önskar Staffan Ekström.



Vem har blivit ordförande för EAA?

Magnus Lundström presenterar sig

Foto: Peter Liander



Vissa av er känner mig sen tidigare, en del känner igen mig sen utbildningspalten men här kommer några rader om mig och mina tankar.

Jag heter Magnus Lundström och är en 56 årig nomad som flackat runt i Sverige, jag har en sambo, bonusbarn och en vuxen dotter. Efter att ha sett en stor del av landet så bor jag sedan 12 år på landet utanför Sigtuna med bara några kilometer till Håtuna där jag, i Håkan Wijkanders och Stefan Sandbergs sällskap, har min återuppbyggda MFI-9:a stationerad. Min flygande karriär började i 9-10 års åldern då min far började flyga och det var även där mitt intresse för EAA startade. Hemmafältet på den tiden hette Hallviken, ett liten flygmetropol i sig, och jag bör ha varit 11-12 år då jag som modellbyggare fick se Sven-Erik Piras bygga av en Thorp T-18 och tanken var väckt, det där skulle även jag göra en dag! Det var även på Hallviken som mitt intresse för MFI-9 väcktes. Vi hade SE-EFW stationerad där, en flygmaskin som jag fick flyga tillsammans med min far och även den flygmaskin som jag fick vara med om min första looping och min första roll i. Jag hade nog inte själv insett vilket spår dessa upplevelser satt i mig förrän en av mina gamla klasskamrater vi ett tillfälle nyligen påpe-

kade att "Du pratade ju om MFI-9 hela skoltiden igenom". Familjen lämnade Jämtland och flyttade till Örebro, högstadiet passerade och så även gymnasiet. Det var mycket flygning tillsammans med min far, modellflyg, segelflyg, PRYO som flygmek hos Hans Ulrich Schröder och dåvarande Örebro Air där jag bl.a. som 15-åring fick demontera en havererad C172 SE-GKD efter en noshjulslandning och flygintresset fortsatte.

1984 var det dags för värnplikt och denna fortsatte med en kort karriär som

officer på luftbevakningen i Flygvapnet. Under denna tid, närmare bestämt 1986, tillät ekonomin ett A-certifikat, (idag PPL) och i januari 1988 började jag på Trafikflygarhögskolan på Ljungbyhed. Detta var under flygbranschens guldår på 80/90-talet och för min del innebar det direkt in på SAS och medeltung jet. 7 år DC-9, 2 år Boeing 767 och drygt 20 på Boeing 737, varav 15 år som instruktör och PC-Examinator, 2019 kurs på Airbus A330 och efter ett halvår pandemi vilket innebar tillbaka i Europa där jag nu flyger Airbus A320. Mitt intresse i allmänflyget har alltid funnits och i slutet på 90-talet gjorde jag några år som instrumentinstruktör och chefsinstruktör på Bromma Flygskola vilken under den tiden blev SAA. 2018/19 gick jag flygläroarutbildningen, något som jag kallade pensionärsplanering(!), men som inte alls slutade som jag tänkt. Sommaren 2019 var jag med och startade upp flygskoleverksamheten i Hässlö Flygförening och denna verksamhet gick från noll till en av Sveriges största klubbflygskolor på stående och jag hade blivit chef för en flygskoleverksamhet med 10 flyglärare och 3 instruktörer där vi 2020 skolade drygt 800 timmar och med dryga 20 flygprov. Vad vill jag säga med dessa ord? Jo jag vill beskriva mig som en blandning mellan papper och praktik och med ett hjärta i allmänflyget generellt. Jag har skapat mig ett rykte att det händer saker runt mig när jag får uppgifter och det är även det jag hoppas med EAA.

2005 köpte jag en påbörjad MFI-9HB och 2006 skrovet till SE-EFF. Saker och ting gick inte som jag planerat, givetvis, och dessa projekt blev stående, genomlevde 2 flyttar och en skilsmässa, innan



jag fick en utsträckt hand och hjälp igång 2012. Denna hand innebar även att jag fick kontakt med gänget på Håtuna och 2016 monterades SE-EFF ihop där och första återkomsten till lufthavet blev 1/10-16. Redan före mitt luftdop kom frågan från både Håkan och Stefan vilket nästa projekt skulle bli och jag svarade stensäkert "Det blir inget nästa projekt!" men... man är ju inte sämre än man kan ändra sig! 6 månader senare rullade det in en halvfärdig Vans RV-6 i garaget och idag har jag även byggtillstånd på att istandsätta nästa MFI-9!

EAA! Jag har suttit i styrelsen som suppleant i tre år och dessutom varit ansvarig för kursverksamheten. När frågan kom från valberedningen om att kandidera till ordförandeskapet var inte svaret självklart men efter 3-4 veckor av funderingar och samtal med människor runt i kring så beslutade jag mig för att anta utmaningen. Jag delvis blev, men även aktivt använde veckorna mellan frågan och årsmötet till att prata med medlemmar och fasa in mig i verksamheten. Dessa samtal satte mig dock i en situation där jag allvarligt övervägde att återta kandidaturen sista veckorna innan årsmötet! Vi är lite över 1000



medlemmar med 300 flygande flygplan, 200 byggen, 200 insomnade projekt, m.m. Borde vi inte ha ett ganska gemensamt intresse och en gemensam målsättning för vår verksamhet? Hur kan vi då ha så många åsikter om varandra, vara så oense, så osams, och så.... jag vet inte vad?

Jag köper inte ordet nej! Ring inte till mig och säg att det är fel med den personen där utan ring till mig och berätta att den här personen är mer lämpad och villig att ta rollen, säg inte till mig att det inte går utan hitta vägen runt, var inte avundsjuk utan gläd dig åt det du har, och framför allt, var glad att någon sätter sig och gör jobbet åt alla er som bara vill åka med, ge oss energi, inte dränera oss! Alla nej, omöjligt, vill inte, kan inte o.s.v. höll på att få mig att backa redan före dag ett! Jag är i huvudet mer företagare än jag



är i verkligheten men allt behöver drivas företagsmässigt, allt från företaget Sverige via mitt eget till företaget EAA. Vi måste vara attraktiva för våra kunder d.v.s. medlemmarna, vi måste sköta vår ekonomi så att den är i balans. Hur får vi kunder? Historien (tror jag) började med ett antal entusiaster byggandes Jodeller, man fick större och större rättigheter av Luftfartsverket och

till slut den delegerade verksamheten, alla kurvor pekade uppåt. Idag krymper antalet byggen, det blir mer komplicerade byggen, högre prestanda, man vill använda flygplanen på ett annat sätt och på andra sidan har Sverige gått in i EASA vilket tvingat in oss i deras regelverk, Luftfartsverket heter numera

Transportstyrelsen och består av fler jurister än operationella, tiden har ändrats och så även miljön vi verkar i. Våra medlemmar bygger inte längre flygplan utan köper färdiga flygplan och om man bygger så är det ofta från halvfabrikat, allt detta ställer högre krav på oss att t.ex. bli utbildningsorganisation om vi ska kunna möta myndighetens krav men även för oss att vara attraktiva för kunden och allt ger mer jobb för mindre pengar.

Det har kommit kommentarer runt vårt AUB och då vill jag först säga, företagsmässigt, att har vi ett AUB måste bära sina egna kostnader, sen, har vi nu skapat ett AUB är det att kasta pengar i sjön att döda det. Ska vi då ha ett AUB? Eller var det fel från början? Efter många och långa samtal med TS och vissa av de våra med insyn VET jag nu att AUB:et kom till på TS önskan och

det fanns en speciell flygplanindivid i fokus som TS inte kunde hantera efter en skada. Flygplanet var SE-KTG, en Super Cub, Piper PA18-180 som blåst över på rygg i Vallentuna. Denna flygplanindivid fick skrotas, avföras ur registret, byggas upp som replika på X-klass och återregistreras med X-registrering, det fanns ingen Focke Wulf 190, Spitfire, eller annat bakom detta AUB, AUB:et är till för bilaga 1 flygplan MFI 9 & 15, SAAB Safir, Cub, m.fl. och det kom till på TS begäran. Frågan var dock, ska vi ha ett AUB? Jag säger ja, vi måste serva våra medlemmar deras behov och intressen, men vi behöver även växa om vi inte ska krympa ihop och dö. Om vi spelar våra kort väl kan vi hjälpa ett antal bilaga 1 flygplan ståendes på marken med dess ägare att komma upp i luften, vi får medlemmar, vi får kanske ett återkommande underhåll, vi får erfarenhet, och.... vi vet att TS är måttligt intresserade av småflygplan så, har vi skött oss kanske vi en dag får ansvaret för dessa individer, kanske besiktningsansvar och luftvärdighetspengar! En miljon, inget i TS budget, en förmögenhet för oss, vem vet?

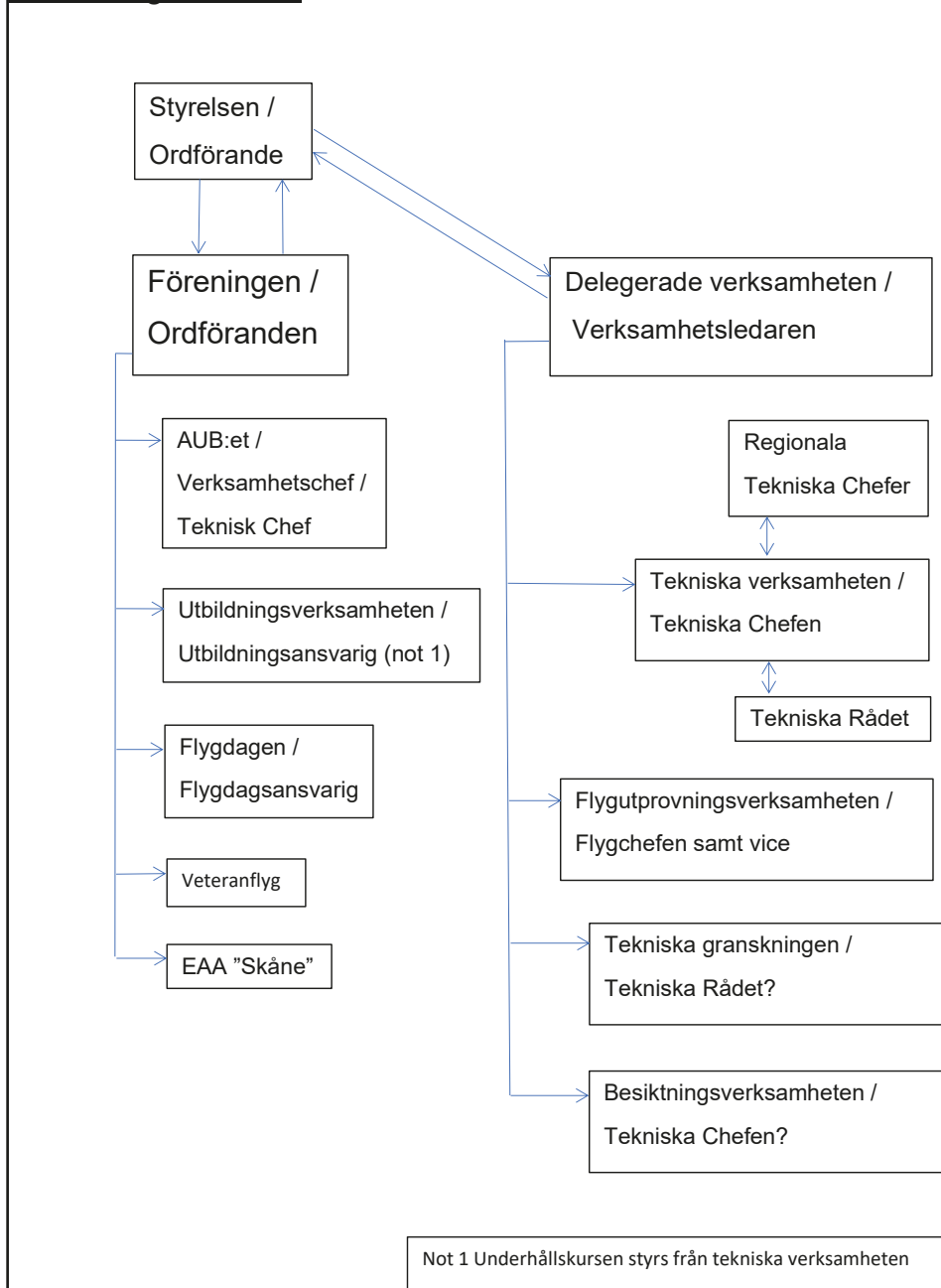
Vi hade i början av året en mindre konstruktiv diskussion på Facebook, en diskussion som visade hur farlig Facebook kan vara, med mindre initierade deltagare på ena sidan och personal från TS på andra och nu kommer ett MFL som i princip stoppar IFR-flygning med merparten av våra X-flygplan, dock har TS själv öppnat dörren till en lösning via vårt AUB, utan AUB hade vi haft svårare att lösa det hela, både TC och jag har varit i samtal om hur vi ska få till en lösning så ge oss kraft och låt kvarnen mala.

Det var jag, historien och min syn på negativitet, men framtiden då? Organisationsplaner tycker jag är väldigt ointressanta, men jag kommer

ändå att komma upp med en och det för att visa att jag vill sektionera EAA. Jag vill se Ordförande som Koncernchef med ett antal dotterbolag, det var även den tanken som låg bakom min avslagna motion. Den delegerade verksamheten är idag, i princip, redan fristående med Verksamhetsledare, Teknisk Chef och Flygchef och egen ekonomi, EAA-nytt med Lennart Öborn är en ruta, Veteranflyg inklusive Transporthistoriskt Nätverk har jag delegerat till Kjell Franzén i en ruta, samma bör göras med AUB:et med Sven Kindblom som Accountable Manager (VD) och Stefan Sandberg som Teknisk Chef, och samma borde göras med Utbildningssektionen där all personal finns klar utom Chef, och Underhåll, vem är beredd att axla rollen? Framtiden. Jag kommer att fortsätta att leda verksamheten, inte göra jobbet och jag kommer att fortsätta tycka illa om kontroll, jag kommer inte att kontrollera någon men jag förväntar mig även att jag får veta när saker inte fungerar så att jag eller någon annan kan stötta. Som ordförande hoppas jag kunna vara synlig och förhoppningsvis kunna träffa er informellt ute i landet och min mail och min telefon finns alltid för er. Angående framtiden så är vårt stora projekt just nu att uppgradera EAA på alla fronter IT-mässigt och givetvis är lanseringen av vårt nya datasystem försenat men inte mer än förväntat! Det visade sig att, trots förvarning, så är vi inte bara mer än dubbelt så många medlemmar som EAA Danmark, vi har även ca 4 gånger så mycket data per medlem så jobbet blev större än väntat, just nu tror vi att Projektportalen kommer att nå er medlemmar efter sommaren. Ny hemsida. Jag nämnde FB förut, hemsidan kommer att bli den primära vägen, förutom EAA-nytt, för att informera, om Fly-In:et, kurser, m.m. TC, Sven Kindblom, och jag har en mycket god dialog vilket inneburit att vi kommit en bit på väg att få det tidigare tekniska rådet aktivt igen och vi har även kommit överens om att jag ska delta i diskussionerna med TS, allt för att vi ska ha fler hjärnor och backup om så skulle behövas. Operationellt. Jag gissar, utan att ha kollat, att Staffan Ekström skrivit några rader i denna tidning om vad som hänt men från en annan vy kommer lite tankar. Vi blev i styrelsen satta i en situation, angående en medlemsansökan, som satte vissa saker på sin spets, har EAA ett operationellt ansvar? Efter ett antal samtal med flera på TS så fick jag det besked jag ville ha från Magnus Axelsson, att vi INTE har ett operationellt ansvar för vår FLYGverksamhet, en sanning med modifikation. Under flygutprovningen har vi ett operationellt ansvar därför går du flygutprovningsskurs, gör nödträningsprogram, söker tillstånd och rapporterar, men efter flygutprovningen gör inte EAA PC med dig, vi har ingen operation manual, o.s.v., du flyger på ditt certifikat enligt BCL/Part-NCO. Kan du då göra som du vill? Köra för fort på E4:an är en kalkylrad risk, är det samma sak att flyga på 200ft över kompisens hus? Hur många har åkt fast för lågflygning? I grund och botten är DU ansvarig för och med DITT certifikat, men har EAA med det att göra? Vi har läst stadgar, diskuterat och funderat och stadgarna ger ett klart operationellt utrymme i form av att skada föreningens intresse och varumärke. Jag brukar säga att på mitt visitkort står det flygkapten men mitt riktiga yrke är riskmanager, fundera på hur du flyger, innan du flyger med ett fel om detta verkligen tillåter att ditt

flygplan är luftvärdigt, fundera om bankonditionerna verkligen tillåter operationer på aktuellt fält, varje skada skadar vårt varumärke OCH vårt förhållande till vårt försäkringsbolag! Som flyglärare vill jag skicka med en operationell rad: Planera din flygning väl men lev i nuet! Planera väder, bränsle, vikt och balans, banförhållanden och prestanda men när du sitter i flygplanet gäller bara nuet, aktuellt TP, flygplanet behöver inte bete sig som går, vinden, den kanske har vänt sen jag startade, o.s.v. det går aldrig att flyga i det förflutna, 1,5km sikt tillåter dig att se cirka 1 minut in i framtiden!

EAA:s organisation





FLY-IN 2021?

Flygdagen

I detta nummer av EAA-nytt ska det komma flygdagsinfo och här kommer den korta versionen.

- EAA har beslutat att ge uppdraget till Falbygdens Flygklubb att arrangera 2021 års Fly-In.
- Datumet för Fly-In:et är satt till 13-15/8-21

Jag har flera gånger varit kontakt med Peter Karlsson, Falbygdens Flygklubb som under ett antal år varit flygdagsgeneral och varit huvudansvarig för vårt Fly-In. Peter är i det civila polis med god insyn i regler och pandemisituationen och vid vårt samtal i skrivande stund kom vi fram till att vi har tre alternativ:

- Vi tar redan nu beslut på att vi inte tror att Coronarestriktionerna är hävda till augusti och att vi därför ställer in Fly-In:et.
- Vi gör en sluten tillställning där bara EAA-medlemmar är välkomna, d.v.s. inga utländska gäster, inga medföljande icke anslutna passagerare, ingen lokal publik, m.m.
- Vi ligger lågt och inväntar utvecklingen och tar ett beslut i början på juli. Om pandemilagen tillåter och vi får tillstånd till ett offentligt möte så arrangerar vi Fly-In:et som vanligt med kompisar, gäster, publik, middag och underhållning, föreläsningar, o.s.v.

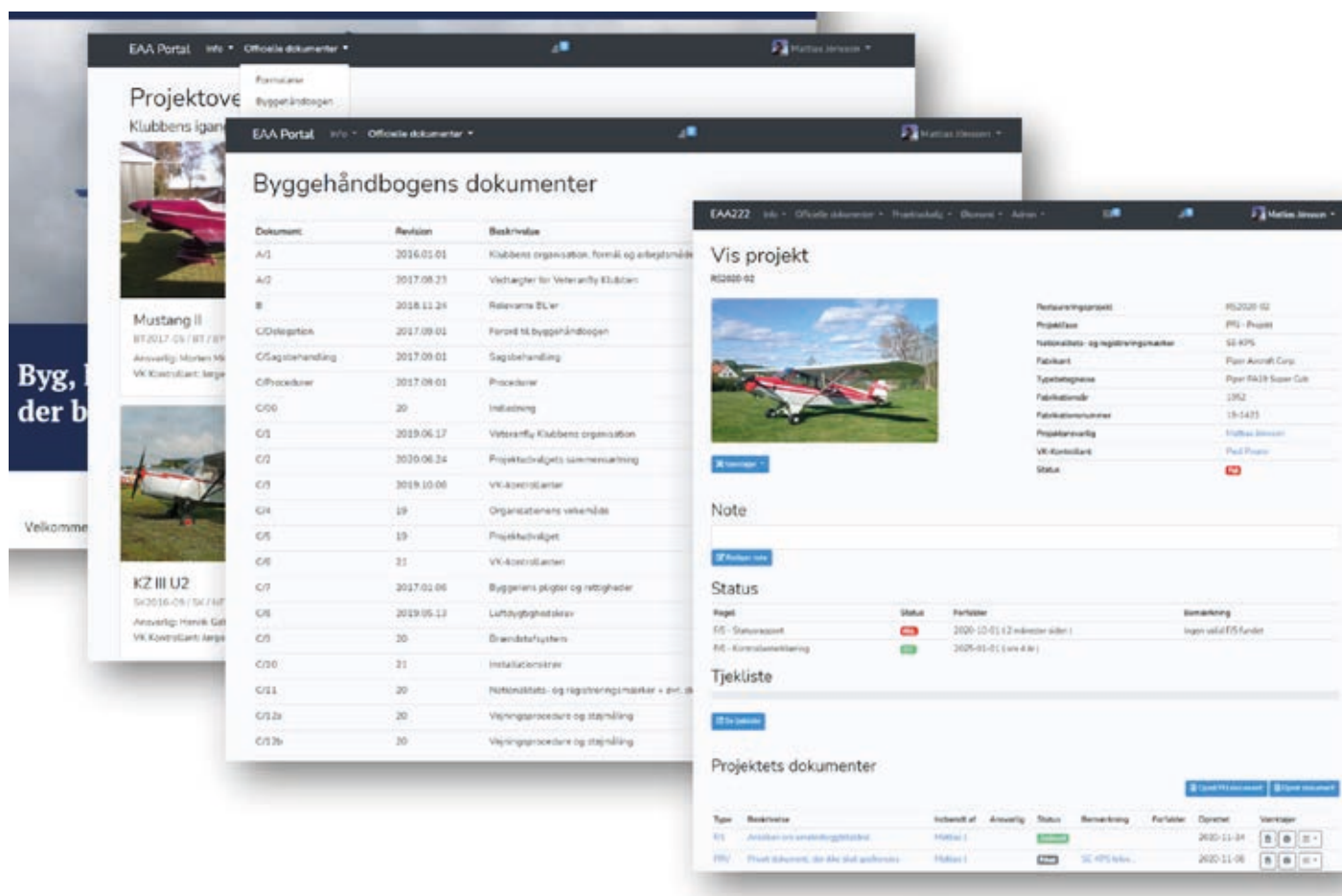
Enighet rådde om att det är alternativ tre som gäller! Detta ger vid hand att det inte kommer någon fullständig flygdagsinformation i detta nummer av EAA-nytt. Vi kommer snarast möjligt, dock senast 15/7, lägga ut information på hemsidan om Fly-In:ets genomförande och förhoppningsvis en fullständig info angående evenemanget med flygregler, boende, m.m. Jag lovar att vi ska sprida denna info på alla tänkbara vägar och jag trycker på Mattias Jönssons vädjan:

”Se till att era kontaktuppgifter, speciellt mailadressen, är uppdaterad i medlemsregistret”

Falköping 2018, vi hoppas på repris snarast.
Foto: Anders Ljungberg



EAA-portalen



Danska Projektportalen, som den ser ut idag.

Vi håller på att införa ett nytt datasystem och därmed också i viss mån ett nytt sätt att arbeta inom föreningen – men först lite bakgrund: EAA Sverige är inte bara en rikstäckande förening med drygt 1000 medlemmar, utan vi har också den tekniska verksamheten och det delegerade tillsynsansvaret över drygt 300 aktiva luftfartyg och drygt 100 pågående byggen. Med historiska data inräknat så pratar vi om ungefär de tredubbla antalen. Vi har alltså en hel del att hålla ordning på!

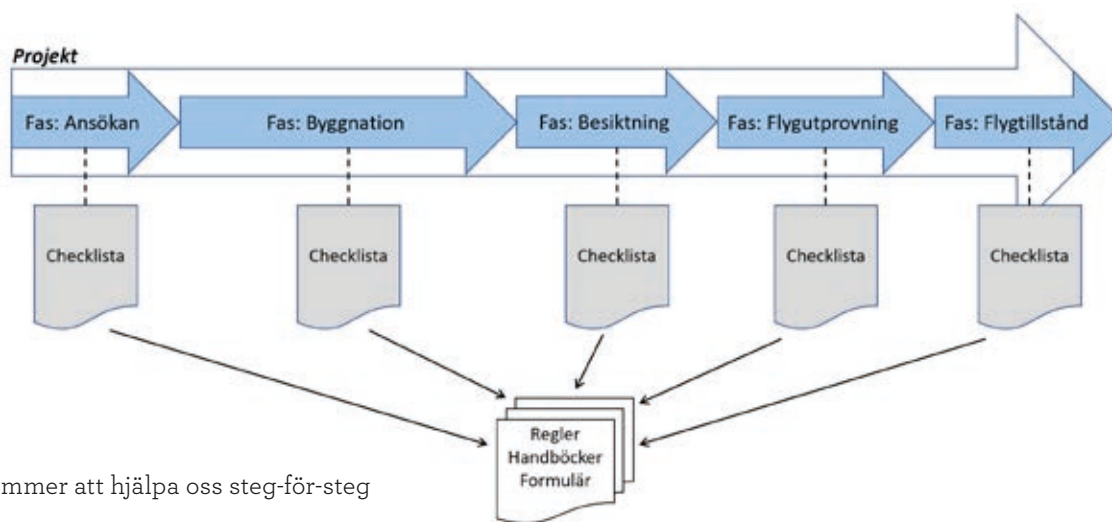
Varje medlem har en registerpost med namn- och adressuppgifter och varje pågående eller färdigt bygge har ett antal registerposter samt en fysisk akt med dokumentation. Databaser och brandsäkert arkiv finns idag på kansliet på Barkarby, under noggrant överinseende av vår kanslist och tekniska sekreterare Ann-Lis Olsson.

Men tiden går, möjligheter och arbetsätt ändras och med återinförandet av de regionala tekniska cheferna har det blivit uppenbart att vi behöver göra vår dokumentation mer lättåtkomlig för

byggare och tekniska funktionärer – oavsett var i landet man råkar befinna sig. Och dygnet runt: Mycket av vår verksamhet äger ju rum på kvällar och helger, då kansliet inte är bemannat. Nuvarande databas (MS Access) hade egentligen behövt bytas ut för längesen, men när det nu blev uppenbart att det skulle handla om någon sorts webblösning var det bara att inse att vi måste ta nya friska tag. Som en skänk från ovan kontaktades vi av våra vänner i danska EAA, KZ & Veteranflyklubben, som undrade om vi inte borde vara intresserade av det system som de utvecklat.

Det visade sig ganska snabbt att den danska "Projektportalen" inte bara uppfyller våra existerande krav, utan dessutom gör det mesta av det vi har på vår önskelista - eller i alla fall kan konfigureras så att det passar oss. Efter en förstudie med diverse provkörningar och simuleringar tog styrelsen beslutet att införa denna plattform under namnet "EAA-portalen". EAA-portalen är webbaserad, vilket innebär att den är nåbar från vilken uppkopplad dator eller telefon som

helst. Av säkerhetsskäl är portalen helt separerad från den existerande webbplatsen [eaa.se] och kommer att ha en egen inloggning, men kommer att vara lätt att nå därifrån. Portalen består av ett antal grundpelare som är mer eller mindre samverkande: Medlemsregister, Projektregister (byggen eller flygande), Handböcker och Formulär samt diverse kompletterande filer och dokument. Så långt inget revolutionerande. Det som kommer att skilja mest jämfört med idag är att vi kommer att ha betydligt bättre tillgång till våra egna uppgifter - och även att vi kommer att behöva ta ett större eget ansvar för vissa av dessa uppgifter, t ex namn- och adressuppgifter. I förlängningen är målet att all dokumentation ska ligga i en "elektronisk akt", enkelt åtkomlig för den som har behörighet - dvs byggar, kontrollanten, ev granskare och teknisk sekreterare/chef. Systemet kommer också att hjälpa byggar steg-för-steg genom bygg- och dokumentationsprocessen. Målet är att det ska bli tydligare, mer enhetligt och enklare för alla inblandade att göra rätt. Detta innebär att vi kommer att införa några nyckelbegrepp:



Systemet kommer att hjälpa oss steg-för-steg

Projekt och Projekttyp, Projektfas och Checklista.

Allt som är reglerat och ligger under vår tillsyn benämns Projekt. Detta gäller inte bara byggen och renoveringar, utan även när man sedan är i luften. Mer förklaring till detta nedan.

Ett Projekt måste klassificeras som en Projekttyp: Nybyggnation, Iståndsättning, Statuskonvertering eller Import. Anledningen till detta är att olika typer av projekt kan ställa helt olika krav på granskning, godkännande och dokumentation.

En Projekttyp är i sin tur uppdelad i olika Projektfas. För Nybyggnation är t ex faserna Ansökan, Byggnation, Besiktning, Flygutprovning och Flygtillstånd. Varje aktivt projekt befinner sig alltid i någon av faserna - och beroende på fas så finns det olika krav som måste uppfyllas.

Och då kommer vi osökt in på den del som vi tror kommer att vara till störst glädje för de flesta, nämligen Checklistan. Här hittar man i tur och ordning

vilka krav som ställs, vilka tillstånd som måste sökas och som måste vara giltiga samt vilka rapporter/formulär som ska skickas in. Allt detta med hänvisning till instruktioner, gällande föreskrifter eller formulär.

Mer detaljerad information om hur det ser ut och hur vi ska arbeta i EAA-portalen kommer närmare lansering.

Det ursprungliga målet var att kunna lansera EAA-portalen under första halvåret 2021 - men då det visade sig att vi har betydligt mer data än våra danska vänner, så krävdes en större omkonstruktion för att få vettiga svarstider. Nu är vi dock på spåret igen och vi går vidare med anpassningar, översättningar och tester. Det här dock visat sig att många medlemmars e-post och mobilnummer inte stämmer: Vi skulle därför vilja be om hjälp med att fylla i det formulär som hittas via hemsidan eller Facebook-gruppen! För att inte äventyra den "kritiska perioden" med många förnyelser av

flygtillstånd inför flygsäsongen kommer vi att skjuta på lanseringen till andra halvåret.

Men då kommer vi att kunna presentera en modern webblösning som inte bara ger oss betydligt bättre tillgång till våra egna uppgifter, utan dessutom kommer att guida oss igenom de olika processerna med ansökningar, tillstånd, rapportering och dokumentation.

Mattias Jönsson

Uppdatera dina uppgifter!

Det har tyvärr visat sig att en hel del uppgifter i medlemsregistret inte stämmer och för att kunna lansera den nya EAA-portalen så smidigt som möjligt så behöver vi din hjälp. Vänligen fyll därför i det enkla formulär som finns på hemsidan eller som länkats till i Facebook-gruppen.

Eller gå direkt till <https://tinyurl.com/easverige>

Tack på förhand!

Mattias Jönsson

#	Dokument	Beskrivelse
Fase: Ansökan		
Ansökan		
1	BHB 19.1	Ansökan om amatörbyggnadstillstånd
2	BHB 19.2	Typbeskrivning
3	(BHB 19.4)	Speciell bilaga för iståndsättning, modifiering eller ombyggnad
4	BHB 19.5	Besiktning av bygglokal och utrustning
5	(BHB 19.11)	Ansökan om större reparation, större modifiering, ansökan om utrustningsdetalj
6	(BHB 19.12)	Ansökan om flygmotor- och propellerarbeten
Fase: Byggnation		
Byggnation		
1	(BHB 19.3)	Teknisk byggjournal
2	(BHB 19.16)	Ansökan om byte av kontrollant
Fase: Besiktning		
Besiktning		
1	BHB 19.7	Förberedelser/planering samt byggarbets och kontrollantens slutrapport inkl redovisning av lågfartspilot
2	(BHB 19.11.1)	Byggarbets och kontrollantens rapportdel för större reparation, modifiering eller tillverkning av utrustningsenhet
3	(BHB 19.12.1)	Byggarbets och kontrollantens slutrapport för flygmotor- och propellerarbeten

Exempel på Checklista
(ännu ej översatt)

X-klassade luftfartyg, flygande

Luftvärdiga experimentklassade flygplan

Vi reserverar oss för eventuella felaktigheter i listorna.

SE-XSU	320 Mark 2	Alexander Suelberg, Siljansnäs
SE-XZC	Acroduster II SSB750	Patrik Björk, Söderhamn
SE-XVZ	Aero Designs Pulsar XP	Kenneth Holm, Varberg
SE-BKB	Aeronca 65CA	Johan Janlöv, Sollentuna
SE-BKA	Aeronca 7AC	Tommy Lundgren, Malmö
SE-CLM	Aeronca 7AC	Johan Enger, Åmål
SE-XYV	Aerospool WT-9 Dynamic	Staffan Ekström, Lidingö
SE-XDS	Aerosport Scamp A	Vaclav Vonasek, Kungsbacka
SE-XDK	Andreasson MFI-11	Mats Thörnqvist, Landskrona
SE-XIS	Andreasson MFI-9HB	Jan-Eric Andreasson, Vellinge
SE-ARR	Auster VJ2	Staffan Månsson, Halmstad
SE-CMF	Auster V	Lars Tengblad, Falköping
SE-XXY	Aviat Eagle II	Bo Forsberg, Ljungbyholm
SE-XJX	Avid Flyer	Örjan Norling, Bollnäs
SE-BXX	BA-6	Gustav Karlsson, Sandhult
SE-XHK	Beagle-Auster-6A	Ragnar Skanåker, Munka Ljungby
SE-ELG	Beagle 6A Tugmaster	Marcus Bergström, Piteå
SE-CVT	Beech G35 Bonanza	Robert Wallin, Saltsjö-Boo
SE-XLH	Binder Smaragd CP301S	Torbjörn Olsson, Torsby
SE-XKC	Binder Smaragd CP301S Emeraude	Bertil Nilsson, Höllviken
SE-BOZ	Boeing A75 Stearman N1	Martin Roithmayr, Tyskland
SE-ZIV	Brita Varmluftsballong	Stig Dahlstrand, Stenstorp
SE-XCP	Brügger MB2 Colibri	Lars Faaren, Ösmo
SE-XVH	Brändli BX2 Cherry	Anders Stenström, Tun
SE-BMN	Bücker Bü-181B-1 Bestmann	Joakim Westh, Stockholm
SE-XPS	Bücker T-131P Jungmann	Ronny Schyttberg, Stoby
SE-AMD	CASA 1.131 Jungmann	Bent Jacobsen, Solna
SE-CMY	Cessna 140	Mattias Persson, Malmö

SE-ESC	Cessna 140	Jerk Lindh, Sala
SE-IKB	Cessna 140	Björn Engvall, Fjärdhundra
SE-CND	Champion 7EC	Fredrik Baer, Falun
SE-XRC	Christensen Opus-3	Lennart Persson, Köpingsbro
SE-XLV	Corby CJ-1 Starlet	Mats Flood, Huskvarna
SE-XZL	CZAW Sportcruiser	Peter Värmfors, Sölvesborg
SE-AMI	De Havilland DH-82A Tiger Moth	Jörgen Davidsson, Karlstad
SE-AMO	De Havilland DH-8260 Moth (Repl)	Johan Wiklund, Limhamn
SE-AMR	De Havilland DH-82A Tiger Moth	Henrik Lundh, Enköping
SE-AMY	De Havilland DH-82A Tiger Moth	Ulf Källman Skå
SE-BYL	De Havilland DH-82A Tiger Moth	Kenneth Öhrn, Säter
SE-CHG	De Havilland DH-82A Tiger Moth	Stefan Sonestedt, Lidköping
SE-COG	De Havilland DH-82A	Jan Malmgren mfl, Hallaröd
SE-FNP	De Havilland DHC-1 Chipmunk	Eddy Holm, Köping
SE-FOO	De Havilland DHC-1 Chipmunk	Henrik Paulsson, Vallentuna
SE-GRK	De Havilland DHC-1 Chipmunk	Bengt Hammarstedt, Hud-dinge
SE-XKU	De Havilland DHC-1 Chipmunk	Börje Gustavsson, Borås
SE-XXC	Dyn'Aero MCR 4S	Lennart Abrahamsson, Täby
SE-XXD	Dyn'Aero MCR 4S	Per-Åke Sköld, Vålberg
SE-XIR	EA Wassmer WA-40A	Pelle Ährlund, Grästorp
SE-FLA	EAA Piper Pa-25 Pawnee	Eskilstuna Flygklubb, Eskilstuna
SE-FGZ	EAA Beagle B 121 Series 1	Simon Thirwall, Trelleborg
SE-XID	EAA Bo-208C	Kjell Nordström, Norrköping
SE-ETX	EAA-C 150D	Jorma Koskinen, Fagersta
SE-CXE	EAA Cessna 172	Staffan Beck, Värmdö
SE-EAW	EAA Cessna F172F	Strömsund Air Team, Hammerdal
SE-GMF	EAA F150 M	Göran Karlsson, Valskog
SE-FSD	EAA MS880B Rallye	Östra Sörmlands FK

SE-LCF	EAA Opus 280	Peter Olingemar, Järvsö
SE-ECC	EAA Piper PA-25 Pawnee	Eskilstuna Flygklubb, Eskilstuna
SE-ECG	EAA Piper PA-25 Pawnee	Halmstads Sfk, Halmstad
SE-EOH	EAA Piper PA-25 Pawnee	Älvsby Flygklubb, Luleå
SE-EPB	EAA Piper Pa-25 Pawnee	Eskilstuna Flygklubb, Eskilstuna
SE-FVZ	EAA Piper PA-25 Pawnee	Börje Gustavsson, Borås
SE-GBF	EAA Piper Pa-25 Pawnee	Rolf Högberg, Säffle
SE-KSL	EAA Piper Pa-25 Pawnee	Staffan Norberg, Sundsvall
SE-KDH	EAA Piper Pa-25 Pawnee	Roland Sjöstrand, Ljung 235 D
SE-GSY	EAA Robin HR 200/100	Anders Kedbrant, Valbo
SE-XNI	EAA ST10 Diplomat	Jorma Koskinen, Fagersta
SE-XNA	EAA TSC-1A1 Teal	Magnus Brege, Virginia / USA
SE-XHU	EAA Wassmer WA-41	Finn Jonassen, Överlida
SE-XFP	EAA Zlin Z226	Peter Skoglund, Ystad
SE-XLB	EAA Zlin Z526F	Ingemar Brottare, Borlänge
SE-XZS	Echo Charlie LLC Model 12	Jacob Holländer, Bålsta
SE-XHC	Emeraude CP301C	Per-Olof Larsson, Marmaverken
SE-BFX	Ercoupe 415D	Sven-Erik Pira, Strömsund
SE-XHV	Evans Volksplane VP1	Jan-Olov Andersson, Bollnäs
SE-XIZ	Extra 300	Sanna Wijkander, Bro
SE-AWS	Fairchild F-24W-41 Forwarder	Paul Pinato, Landskrona
SE-XVO	Fokker D.VII	Mikael Carlson, Löberöd
SE-FGN	Fuji FA-200 180	Börje Helfelt, Fritsla
SE-FTZ	Gardan GY 80-180	Christoffer Elenius, Esbo / Finland
SE-XIN	Glasair SH-2	Mikael Svedbom, Habo
SE-XUK	Glasair SH-2 RG	Gustav Cassel, Västervik
SE-XXS	Glasair SH 2 RG	Joakim Hansson, Saltsjö-Duvnäs
SE-XYG	Glasair Super II RG	Arto Suomäki, Varberg
SE-AHG	Götaverken GV-38	Göteborgs Veteranflygsällskap, Alingsås
SE-XUC	Hamilton SH-1 Glastar	Patrick Andersson, Varberg
SE-XVF	Hamilton SH-1 Glastar	Hans Björkman, Piteå

SE-XVG	Hamilton SH-1 Glastar	Hans Hellström, Göteborg
SE-XYJ	Hamilton SH-1 Glastar Sportsm.	Andreas Hindenburg, Nacka
SE-XFK	Hamilton SH-2 Glasair	Josef Toth, Åkersberga
SE-XNY	Hamilton SH-2 Glasair FT	Sven Sjögren, Upplands Väsby
SE-XLX	Hamilton SH-2 Glasair II RG	Bo Wretmo, Bankeryd
SE-XVD	Hamilton SH-2 Glasair III	Ralph Löffberg, Västervik
SE-XVI	Hamilton SH-3R Glasair III	Mikael Carlson, Löberöd
SE-HYT	Hiller UH-12B	Jens Berglund, Björketorp
SE-XTZ	ICP Savannah S	Hans Marchner, Mariefred
SE-CII	Jodel D112	Anders Ståhl, Röstänga
SE-XDH	Jodel D112	Toni Lifh, Lidköping
SE-XDY	Jodel D112	Ingvar Ahlström, Staffanstorp
SE-XRE	Jodel D112	Leif Stener, Dvårsätt
SE-XEV	Jodel D112	Jan Veltjens, Köpmanholmen
SE-XEX	Jodel D112/108	Patrik Jörnén, Norrfjärden
SE-XDX	Jodel D113	Tomas Norell, Mora
SE-XDA	Jodel D113-3	Harald Kalling, Uppsala
SE-XDE	Jodel D113-3	Mårten Hagardson, Stenhamra
SE-XDO	Jodel D113-3	Emmanuel Rothan-Cederberg, Tyresö
SE-XMV	Jodel D113-3	Peter Tandberg, Sundsvall
SE-XPT	Jodel D117	Edsbyns Flygklubb, Edsbyn
SE-XED	Jodel D119	Peter Curwen, Linköping
SE-XEK	Jodel D119	Rikard Rudström, Katrineholm
SE-XFZ	Jodel D120	Sven-Erik Pira, Strömsund
SE-XGK	Jodel D120	Stig Andersson, Alunda
SE-XHM	Jodel D120	Ulf Axelson, Saxtorp
SE-CIC	Jodel D126	Stig-Olof Öster, Rydebäck
SE-XMF	Jodel D18	Gudrun Carlsson, Linköping
SE-XTG	Jodel D18	Henrik Martinsson, Varberg
SE-XDF	Jodel DR1050 Ambassadeur	Tomas Pira, Strömsund

SE-AKN	Klemm Kl-35D	Joakim Westh, Stockholm	SE-XOP	Neico Lancair 320	Pierre Wolf, Arboga
SE-BGA	Klemm Kl-35D	Håkan Wijkander, Bro	SE-XNC	Neico Lancair 360	Lars Alm, Stockholm
SE-BPT	Klemm Kl-35D	Håkan Wijkander, Bro	SE-XPX	Neico Lancair 360	Rolf Dahlström, Solna
SE-BPU	Klemm Kl-35D	Curt Sandberg, Ekerö	SE-XUS	Neico Lancair 360	Håkan Nyman, Avesta
SE-XYP	KTH Osqavia	Magnus Esse, Glumslöv	SE-XZR	Neico Lancair 360	Reiner Ressel, Siljansnäs
SE-XTS	Lancair 235	Thomas Ericsson, Sundsvall	SE-XFY	NILZ-1	Lars Andersson, Södertälje
SE-XZB	Laser	Tommy Lundgren, Malmö	SE-XZA	November 862 Tango 12	Jacob Holländer, Bålsta
SE-XHB	Laser-Acro Model Z-SB	Pekka Havbrandt, Eskilstuna	SE-XOZ	Pereira GP3 Osprey 2	Kenny Märs, Oskarshamn
SE-XLE	Long-EZ	Lars Gustafsson, Västerås	SE-XRI	Piaggio P149D	Lars Anderås, Korsberga
SE-AZU	Luscombe 8A Silvaire	Björn Hellström, Bålsta	SE-CWF	Piel CP301S Emeraude	Ingvar Ahlström, Staffanstorps
SE-AZL	Luscombe 8E	Tore Guth, Mora	SE-AMK	Piper J3C-65 Cub	Öyvind Pedersen, Limhamn
SE-CPG	Malmö Flygindustri MFI-9	Hans-Olav Larsson, Järfälla	SE-ASP	Piper J3C-65 Cub	Werner Björnström, Övre Soppero
SE-ENC	Malmö Flygindustri MFI-9 B	Henrik Martinsson, Varberg	SE-ASU	Piper J3C-65 Cub	Bo Axelsson, Varberg
SE-EFO	Malmö Flygindustri MFI-9B	Torbjörn Graf, Bergvik	SE-ATL	Piper J3C-65 Cub	Clas Bergstrand, Limhamn
SE-ENE	Malmö Flygindustri MFI-9B	Greger Ahlbeck, Stockholm	SE-ATP	Piper J3C-65 Cub	Tommy Sjödin, Åhus
SE-FIG	Malmö Flygindustri MFI-9B 130	John Ljungberg, Furulund	SE-ATT	Piper J3C-65 Cub	Ingemar Brottare, Borlänge
SE-XIY	Meta Sokol L40	Mikael Brege, Vallentuna	SE-AUH	Piper J3C-65 Cub	Marcus Uddén, Bengtsfors
SE-EBS	MFI-9B	Magnus Molund, Lund	SE-AWW	Piper J3C-65 Cub	Bo Persson, Malmö
SE-ENG	MFI-9B	Pär Möllerstedt, Höör	SE-AYZ	Piper J3C-65 Cub	Bengt Andersson, Löberöd
SE-FID	MFI-9 B	Svante Andersen, Varberg	SE-BEC	Piper J3C-65 Cub	Christer Edsholm, Järpen
SE-EFF	MFI-9 Junior	Magnus Lundström, Sigtuna	SE-BEG	Piper J3C-65 Cub	Håkan Ljungberg, Katrineholm
SE-EFS	MFI-9B	Arne Nilsson, Linköping	SE-BEH	Piper J3C-65 Cub	Rickard Andersson, Skurup
SE-EUB	MFI-9B	Joakim Westh, Stockholm	SE-BEL	Piper J3C-65 Cub	Göteborgs Veteranflygsällskap, Alingsås
SE-EUD	MFI-9B	Jack Ljungberg, Höör	SE-BEN	Piper J3C-65 Cub	Varbergs Flygklubb, Varberg
SE-EUO	MFI-9B	Björn Syrén, Bjärred	SE-BEV	Piper J3C-65 Cub	Thomas Pettersson, Stocka-möllan
SE-XDM	MFI-9HB	Hans Olofsson, Varberg	SE-BFD	Piper J3C-65 Cub	Joakim Westh, Stockholm
SE-XHD	MFI-9HB	Sven-Erik Larsson, Storvreta	SE-BMC	Piper J3C-65 Cub	Mikael Carlson, Löberöd
SE-XHG	MFI-9HB	Kenth Mauritzson, Köpingsvik	SE-CEF	Piper J3C-65 Cub	Fredrik Wedén, Stockholm
SE-XRL	MFI-9HB	Siv Rönne, Landskrona	SE-CET	Piper J3C 65 Cub	Jonathan Hasselquist, Malmö
SE-AYM	Miles M.65 Gemini	Michael Törnberg, Skivarp	SE-BEI	Piper J3C-85 Cub	Lars Lindell, Forsheda
SE-XPR	Murphy Rebel	Ivan Midwing, Varberg	SE-BCS	Piper Pa-12 Super Cruiser	Sanna Wijkander, Bro
SE-CPL	Navion A	John Fürstenbach, Stockholm			

SE-BED	Piper Pa-14 Family Cruiser	Arvid Olovsson, Vänersborg
SE-CTG	Piper PA-18 Super Cub	Anders Bergström, Katrineholm
SE-EPF	Piper PA-18 Super Cub	Tomas Johansson, Brunflo
SE-GTZ	Piper Pa-18 Super Cub	Thomas Hallberg, Piteå
SE-IMF	Piper Pa-18 Super Cub	Åke Hagström, Mörbylånga
SE-FVS	Piper PA-18 Super Cub 95	Clas Helgstrand, Ystad
SE-XMD	Piper Pa-18 Super Cub 95	Lennart Strömberg, Tidaholm
SE-XUR	Piper Pa-18 Super Cub 95/150	Nils Lundqvist, Norrtälje
SE-BYR	Piper Pa-18A Super Cub 150	Bo Lögdlund, Ånge
SE-CEB	Piper Pa-18A Super Cub 150	Mikael Juhlin, Piteå
SE-CKE	Piper Pa-18A Super Cub 150	Mats Johannesson, Annelöv
SE-EZZ	Piper PA-18A Super Cub 150	Uno Stormo, Frösön
SE-GCH	Piper Pa-18A Super Cub 150	Henrik Idensjö, Huddinge
SE-ICZ	Piper PA-18A Super Cub 150	Per-Gunnar Jonsson, Älvdalen
SE-XPY	Piper Pa-18A Super Cub 150	Tommy Wirén, Mora
SE-FAH	Piper Pa18A Super Cub 205	Bjarne Isaksson, Malmberget
SE-KPS	Piper Pa-19 Super Cub	Mattias Jönsson, Lund
SE-CSU	Piper Pa-20 Pacer	Lars Ingvarsson, Malmköping
SE-CLD	Piper PA-20 Pacer 150	Stefan Nieminen, Gällivare
SE-CUR	Piper PA-22 Caribbean	Christian Gustafsson, Säffle
SE-CSM	Piper Pa-22 Caribbean 150	Bertil Andersson, Östersund
SE-XUF	Piper PA-22 Caribbean 160	Joakim Henriksson, Avesta
SE-CZF	Piper Pa-22 Colt 108	Lars Faaren, Ösmo
SE-CZU	Piper PA-22 Colt 108/150	Segelflygklubben Kiruna, Kiruna
SE-XVN	Piper PA-22 Colt 150	Leif Ring, Kil
SE-CLA	Piper Pa-22 Tri-Pacer 150	Lars Keskitalo, Harads
SE-XZE	Pitts S-1S	Anders Kjellberg, Falun

SE-XEO	Pitts S-1S	Henric Idensjö, Huddinge
SE-XPE	Pitts S-1S	Filip Enger, Karlstad
SE-XYK	Pitts S-1S	Lars Thorsén, Löberöd
SE-XYX	Pitts S-1S	Oscar Skoogh, Götene
SE-XZH	Pitts S-1S	Daniel Ryfa, Ängelholm
SE-XJA	Pitts S-1T	Martin Holmström, Hedemora
SE-FTY	Pitts S2A	Fredrik Banffy, Uppsala
SE-XRO	Rans S-6S Coyote II	Mikael Hallberg, Luleå
SE-XRG	Rans S-7 Courier	Jimmy Stokke, Rosvik
SE-XTI	Rans S-7 Courier	Michael Scander, Lidköping
SE-XVV	Rans S-7 Courier	Stig Danielsson, Rättvik
SE-XSV	Replica Pa 18-150 HPD	Håkan Wijkander, Bro
SE-IIO	Republic RC-3 Sea-Bee	Björn Ek, Vallentuna
SE-XPU	Reynolds Wildcat	Thomas Ericsson, Sundsvall
SE-XEZ	Rutan Long-EZ	Marcus Seger, Örebro
SE-XIX	Rutan Long-EZ	Björn Zereba, Nyköping
SE-XLZ	Rutan Long-EZ	Svante Andersen, Varberg
SE-XRS	Rutan Long-Ez	Anders Forslöf, Linköping
SE-XRD	Rutan-Puffer Cozy	Jan-Erik Synnerman, Sundbyberg
SE-XRZ	Rutan Vari-Eze	Björn Martinsson, Linköping
SE-BNN	SAAB 91A Safir	Niclas Bååth, Bromma
SE-IGO	SAAB 91B	Per Sjöman, Stenstorp
SE-KVX	SAAB 91B	Henrik Bergman, Vargön
SE-KYD	SAAB 91B	Thomas Nilsson, Säter
SE-LAS	SAAB 91B	Pär Cederqvist, Ljungbyhed
SE-KGZ	SAAB 91B Safir	Peter Dorbell, Borås
SE-KVU	SAAB 91B Safir	F 6 Flygklubb, Karlsborg
SE-LDD	SAAB 91B Safir	Safirklubben Qvintus, Ronneby
SE-KVY	SAAB 91C Safir	Såtenäs Fk C/O Henrik Svensson, Falköping
SE-KZN	SAAB 91C Safir	Kallax Flygklubb, Piteå
SE-CRS	SAAB 91D Safir	Anders Öberg, Torsby
SE-KFD	SAAB 91D Safir	Björn Thelin, Helsingborg
SE-LYH	SAAB 91D Safir	Erik Rönnkvist, Gnesta

SE-FIO	SAAB MFI-15 200 A	Bengt Bergström, Stockholm
SE-XMH	SAAB MFI-15 200 A	Mikko Suojanen, Skövde
SE-XNP	SAAB MFI-15 200 A	Joakim Fritz, Halmstad
SE-XUH	SAAB MFI-15 200 A	Staffan Hultgren, Norrtälje
SE-XUL	SAAB MFI-15 200 A	Bert-Ale Wählin, Tärnsjö
SE-XYF	SAAB MFI-15 200 A	Pär-Anders Svensson, Åseda
SE-IGL	SAAB-91B	Niklas Eriksson, Västerås
SE-IGO	SAAB-91B	Per M Sjöman, Stenstorp
SE-IIL	SAAB-91B	Magnus Borg, Västerhaninge
SE-KRF	SAAB-91B	Kurt Olsson, Oslo/Norge
SE-KYA	SAAB-91C	Jan Bolin, Sigtuna
SE-MEF	SAAB-91C	Tobias Andersson, Västerås
SE-EFR	Saab-Scania AB MFI-9 B	Fredrik Pehrson, Löddeköpinge
SE-XJL	SE.5A (Replica)	Lars Lindell, Forsheda
SE-XYI	Searey-LSX	Seth Hedström, Harads
SE-XUT	Shaw Europa XS	Jan Elmén, Varberg
SE-XVT	Shaw Europa XS	ThomasFröbom, Sundborn
SE-XVY	Shaw Europa XS	Kent Svensson, Hestra
SE-XYA	Shaw Europa XS	Hans Schwartz, Göteborg
SE-XYH	Slepcev Storch	Nils Håkansson's dödsbo, Svedala
SE-HYY	Sparrowhawk III	Peter Steneborg, Vollsjö
SE-XTD	Sportman GS-2	Dmitrij Karpenko, Stockholm
*Se-MKS	Sportstar RTC Experimental	Niklas Bengtsson, Vallberga
SE-XHL	Steen Skybolt	Mats Johannesson, Ännelöv
SE-XSS	Steen Skybolt	Ilkka Ericsson, Kristianstad
SE-BCM	Stinson 108-1 Voyager	Marcus Lidman, Piteå
SE-XEE	Stolp SA-300 Starduster Too	Patrik Andersson, Askim
SE-XHO	Stolp SA-700 Acroduster I	Jonas Larsson, Borlänge
SE-IVK	Taylorcraft F-21B	Terje Raattamaa, Karesuando
SE-XGA	Thorp T-18	Johan Gustafsson, Dala-Järna
SE-XTH	Thorp T-18	Valentin Buhus, Stockholm
Se-XXP	TL2000UK Sting Carbon S4	Muchael Eastwood, Sollentuna

SE-XIM	WagAero Super CUBy	Sven Kindblom, Sollentuna
SE-XGI	Van's RV-3A	Anders Nyberg, Ramsele
SE-XJE	Van's RV-4	Conny Målqvist, Katrineholm
SE-XOL	Van's RV-4	Kjell-Ove Mickelsson Letho, Koskullskulle
SE-XPk	Van's RV-4	Roland Wennström, Klippan
SE-XZT	Van's RV-4	Carl-Johan Bjurström, Visby
SE-XZV	Van's RV-4	Stefan Johansson, Brunflo
SE-XNM	Van's RV-6	Filip Gerhardt, Torslanda
SE-XOI	Van's RV-6	Ernst Totland, Linköping
SE-XOM	Van's RV-6	Mats Jansson, Tierp
SE-XRV	Van's RV-6	Mats Skröder, Älvsjö
SE-XUA	Van's RV-6	Ulf Axelsson, Braås
SE-XUO	Van's RV-6	Rickard Andersson, Kungsör
SE-XYB	Van's RV-6	Thorleif Gustavsson, Linköping
SE-XUV	Van's RV-6A	Rickard Wanderydz, Fjärås
SE-XZO	Van's RV-6A	Michael Larsson, Fjärås
SE-XUX	Van's RV-7	Bengt Bergsten, Uppsala
SE-XJC	Van's RV-7A	Torgny Bramberg, Djursholm
SE-XLL	Van's RV-7A	Lennart Öborn, Tullinge
SE-XXU	Van's RV-8	Hans Ryrstedt, Fjälkinge
SE-XTT	Van's RV-8A	Anders Wallerman, Linköping
SE-XZG	Van's RV-8A	Michael Törnberg, Skivarp
SE-XTB	Van's RV-9A	Thomas Boyner, Täby
SE-XTP	Van's RV-9A	Bengt Lind, Stockholm
SE-XTE	Van's RV-10	Fredrik Diehl, Täby
SE-XTO	Van's RV-14	Magnus Sandqvist, Nykvarn
SE-XTA	Velocity 173 FG	Mattias Stockman, Åled
SE-XYZ	Zenair CH300 Tri-Z	Björn Alfer, Kristianstad
SE-XDD	Zenair-Zenith CH200	Adnan Hadziagovic, Bälänge

Pågående flygplansbygge och renoveringar

Pågående projekt med gällande byggtillstånd

Byggnr	Flygplantyp	Byggare
488	Acro Sport	Örjan Norling, Bollnäs

1389	Andreasson MFI-9HB	Christer Lundholm, Vallen-tuna
922	Anglin J6-B Karatoo	Ingvar Karlsson, Fjugesta
1528	Asso V Champion	Tore Karlsson, Domsjö
936	Auster V	Filip Gerhardt, Torslanda
565	Autogyro Humlan	Karl Hagström, Lit
138	Autogyro Humlan	Nils-Gunnar Ohlson, Nacka
1605	Bristell NG5	Mikael Sved, Rosersberg
1582	Broom F58	Josef Melin, Alingsås
1311	Bush Rallye	Nils Johan Nutti, Vuollerim
856	Champion 7EC	Peter Öhman, Borgvik
1115	Champion 7EC	Mattias Nyberg, Liatorp
920	Cassutt III M	Staffan Ekström, Lidingö
1586	Cessna 140	Lennart Eriksson, Mora
1606	DD-Stol-Electric	Dan Borgström, Karlskoga
974	De Havilland DH.82A Tiger Moth	Per Israelsson, Örebro
1569	DR-107 One Design	André Borg, Hjortsberga
750	Denney Kitfox	Peter Eriksson, Bjurholm
851	Denney Kitfox	Mattias Alm, Kolsva
1251	EAA Cessna 172 B Chevy V6	Lars Keskitalo, Harads
687	EAA Cessna FRA 150L	Joakim Hanson, Saltsjö-Duv-näs
1571	Ercoupe-415 c/d	Björn Svedfelt, Haverdal
847	Fisher Celebrity	Stig-Olof Öster, Rydebäck
1062	Fisher Youngster V	Anders Stenhammar, Sunne
371	Focke-Wulf Fw-44J Stieglitz	Stefan Sonestedt, Lidköping
1587	Gaz'alle 2	Tommy Johansson, Årsunda
167	Glasair SH-2	Ulf Bowallius, Djursholm
1565	Glasair Sportsman 2+2	Magnus Brege, Linköping
359	Grega GN-1 AirCamper	Henry Norrby, Järvsö
1086	GV-38	Filip Gerhardt, Torslanda
1039	Hamilton SH-1 Glastar	Lennart Nilsson, Falkenberg
1098	Jodel D18	Sven Larsson, Göteborg
692	Jodel D18	Sven-Örjan Larsson, Kor-schenbroich /Tyskland

1229	Jodel D185	Åge Sintorn, Åskloster
717	Jodel DR1959 M1 Sicile Record	Jim Boistrup, Stockholm
1508	Kiebitz B	Paul Epäilys, Göteborg
1602	Kitfox 4	Lars-Göran Karlsson, Kolsva
1437	KTH X1	Ulf Ringertz, Stockholm
1532	Lancair 360	Reiner Ressel, Siljansnäs
1555	LN-3-A Seagull	Erik Andersson, Viksjö
1559	LN-3-A Seagull	Lage Norberg, Sundsvall
1560	LN-3-A Seagull	Åke Lidfalk, Örnköldsvik
1535	Luscombe 8E Silvaire	Peter Andersson, Gällö
1611	MFI-9B	Henric Idensjö, Huddinge
1614	MFI-9B	Magnus Lundström, Sigtuna
1432	Monnett Sonex	Ivan Midwing, Varberg
1310	Noorduyn AT-16 Harvard Mk. IIB	Henrik Paulsson, Vallentuna
1240	Nordic 580	Linus Bladh, Vadstena
645	North American NA66-4 Harvard	Veteranflyggruppen Udde-valla, Lidköping
1127	Orion G-802	Börje Nyberg, Kristianstad
1191	Pietenpol Air Camper	Gert Böll Alingsås
1585	Pietenpol Air Camper	Ola Nygårds, Rättvik
1325	Piper J3C-65/90 Cub	Tord Lehman, Boden
1186	Piper Pa-20 Pacer	Marcus Lidman, Luleå
1238	Pitts Model 12	Philip Raine, Vadstena
905	Pottier P.180S	Fredrik Äspelin, Kumla
1051	Rahm Vision	Lars Anderås, Korsberga
783	Rans S6 Coyote typ II	Bengt Bergsten, Uppsala
1557	Republic SeaBee	Reino Hänninen, Mölndal
1203	Republic RC-3 Sea-Bee	Bert-Ale Wåhlin, Tärnsjö
878	Republic RC-3 Sea-Bee	Bengt Persson, Borlänge
1225	Republic RC-3 Sea-Bee	Sten Karlsson, Västerås
1590	SAAB 91C	Gert Böll Alingsås
1603	SAAB 91 D	Jonas Nilsson, Malmö
944	Shaw Europa	Niklas Agerbrink, Härnösand
975	Shaw Europa	Hans Collste, Ljusterö

876	Smaragd CP301A Emeraude	Jorma Koskinen, Fagersta
2	Sooper Coot A	Ingvar Lif, Visingsö
1295	Supermarine Spitfire PR IV	Sven Kindblom, Sollentuna
1521	Ståhl typ A	Anders Ståhl, Röstånga
781	Tipsy T.66 Nipper Mk II	Peter Curwen, Linköping
1529	Titan T-51D Mustang	Dan Sandstedt, Lerdala
967	Van's RV-4	Roland Wennström, Klippan
896	Van's RV-6	Mats Widén, Västerfärnebo
921	Van's RV-6	Karl-Eric Engstrand, Ekolsund
965	Van's RV-6	Magnus Lundström, Sigtuna
794	Van's RV-6	Jan Lundberg, Klippan
793	Van's RV-6	Stig Holm, Föllinge
1002	Van's RV-6	Johan Löfström, Romakloster
1059	Van's RV-6A	Christer Pending, Falkenberg
1520	Van's RV-7	Jari Häkkinen, Malmö
1545	Van's RV-7	Lars Gustafsson, Västerås
1312	Van's RV-7	Ulf Thurban, Bara
1612	Van's RV-7	Michael Frendesson, Linköping
1511	Van's RV-8	Dennis Isaksson, Gällivare
1382	Van's RV-8	Fredrik Pellebergs, Sigtuna
1564	Van's RV-8	Johan Sverkersson, Harplinge
1570	Van's RV-8	Christofer Burman, Koskullskulle
1595	Van's RV-8	Anders Öberg, Torsby
1608	Van's RV-8	Love Öborn, Enskede
1112	Van's RV-8A	Lars Östling, Linköping
1296	Zenair CH701 STOL	Mikael Hemlén, Segeltorp
1329	Zenair CH701 STOL	Joe Steen, Vaggeryd
1406	Zenair CH701 STOL	Peder Isaksson, Vilhelmina
1544	Zenair CH701 STOL	Sami Häkkinen, Västerås
1161	Zenair CH701 STOL	Leif Ring, Kil
1558	Zenith 701	Sten Backhans, Märsta
1580	Zlin Savage Cruiser	Leif Viklund, Blåsmark

X-klassade luftfartyg med

gällande flygutprovningstillstånd

Flygplan som är under flygutprovning efter nybygge eller renovering

SE-CNA	Champion 7 EC	Mattias Nyberg, Liatorp
SE-AGC	Corben Junior Ace Mod. 6	Stefan Rådeström, Arboga
SE-XZI	Dyn'Aero MCR R100	Björn Regnström, Göteborg
SE-UAR	EAA SF 25 B Falke	Leif Back, Avesta
SE-YYH	Fisher Youngster V	Sven Nordqvist, Knäred
SE-VUO	FK 14 Polaris	Mats Ekman, Alvesta
SE-XXR	Glasair SH-2	Ulf Bowallius, Djursholm
SE-XYO	Hamilton SH-1 Glastar Sportsm.	Ulf J-E Domeij, Kåge
SE-VUS	Jodel D18	Christer Pekkala, Örnköldsvik
SE-XRP	Lancair 360	Thorkil M. Arnskov, Helsingborg
SE-XJH	Mignet HM14 TF290 Loppa	Björn Zereba, Nyköping
SE-XXF	Norberg LN-3 Seagull	Lage Norberg, Sundsvall
SE-XYD	Olofsson HB-3	Hans Olofsson, Varberg
SE-XZY	Pfalz D, VIII	Mikael Carlson, Löberöd
SE-ACW	Pietenpol AirCamper	Per Widing, Tumba
SE-ATO	Piper J3C-65 Cub	Ingvar Ask, Löddeköpinge
SE-XJU	Pitts S-1S	Göran Aggestig, Sköndal
SE-XOU	Rand KR2	Lars Dolk, Färentuna
SE-XZN	Replica PA-18-150 HPD	Tomas Krave, Vallentuna
SE-XNT	Steen Skybolt	Anders Hägglund, Stockholm
SE-XJJ	Van's RV-4	Hans Strähle, Färentuna
SE-XJO	Van's RV-7A	Sune Johansson, Växjö
SE-VVF	Zenair CH701	Stefan Carlsson, Sala
SE-VUH	Zenair CH701 STOL	Marcus Schwarz, Åseda

CHT på 3:an högt!

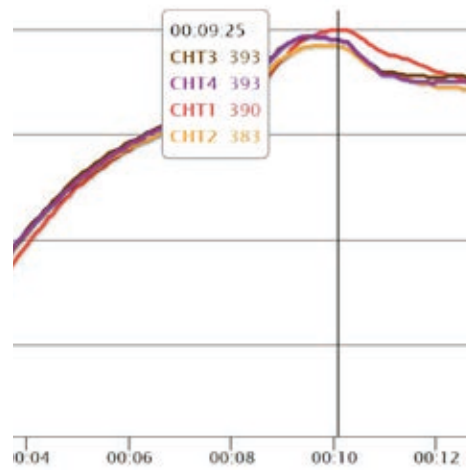
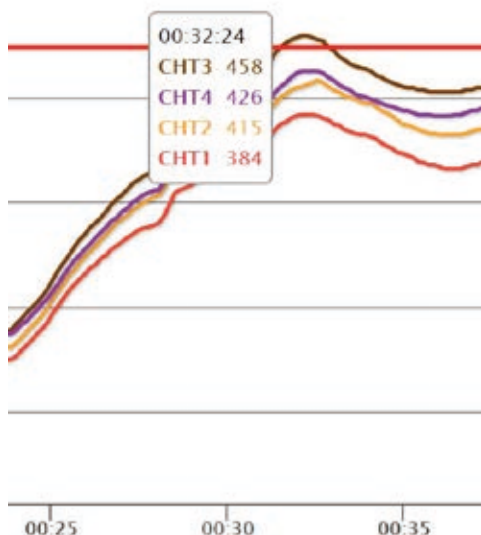
Efter installation av CHT prober på alla fyra cylindrarna blev det tydligt att CHT på cylinder 3 blev ganska hög vid stigning efter start och även under stigning på sträcka. Graferna till höger är data från loggningen i Dynon Skyview och visar CHT under en start från Skå-Edeby. Cylinder 3 visar 458 grader F. Ganska stort spann också mellan cylinder 3 och cylinder 1 som är kallast, 458 mot 384 grader F. Har man en RV finns det information om det mesta, det är ju ett plan som byggts åtskilliga av. Enligt Van's hemsida flyger nästan 11000 RV's idag. Så lite sökning på Van's Airforce forum och visst, där hittar jag en åtgärd värd att prova.

Problemet är att kyl Luft inte når ner på undersidan av cylindertoppen på 3:an på grund av att bafflingen ligger dikt an mot toppen och att det därmed inte kan strömma luft ner genom kylflänsarna på undersidan av toppen. Se på bilderna hur lite plats som finns för kyl Luft att passera ner till undersidan.

En liten kanal i bafflingen som leder kyl Luft förbi den trånga passagen, så den kan passera genom de undre kylflänsarna på toppen, skall vara en effektiv åtgärd. Så under vinterns underhåll monteras bafflingen på höger sida bort och luftkanalen skapas.

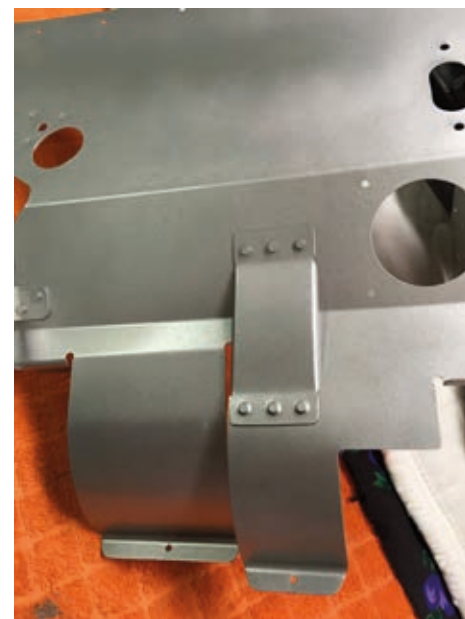
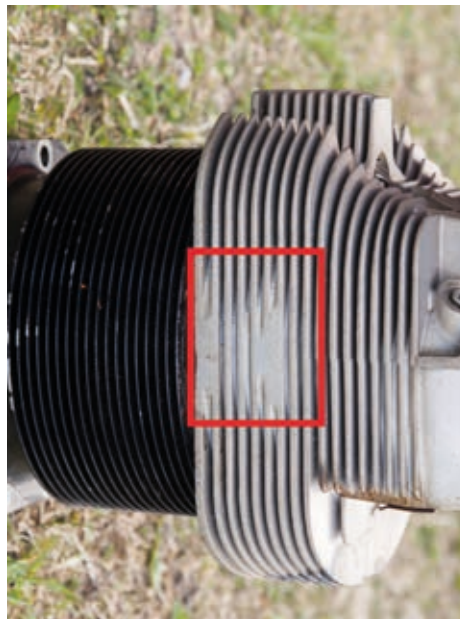
Återmontering, samtidigt sattes viss blockering av kyl Luft framför cylinder 1 och 2. Kontrollflygning, noggrann koll på CHT under start och stigning. Det ser jättebra ut, jämn CHT på alla fyra. Fortsätter en stund med rakt fram flygning så att allt får stabilisera sig, nu är 1:an och 2:an varmast men inte i närheten av att det blir för varmt. Det var ju bra, modden funkade perfekt. Nu skall bara blockeringen på cylinder 1 och 2 minskas. Jag tar helt bort den först och flyger en sväng, 1:an går betydligt kallare än övriga, cirka 60 grader F. En mindre blockering installeras på 1:an och nu blir det tillräckligt bra. Det skiljer 10-15 grader F mellan de främre och bakre cylindrarna vid cruise och stigning med "Wide Open Throttle" går fint, inget blir för varmt och stigningen var rejäl, 2400 ft/min, visade det sig. Det är roligt när allt lilar!

Lennart Öborn
RV-7A, SE-XLL



CHT under start, till vänster har cylinder 3 gått upp över varningsnivån 450 grader. Ganska stor spridning också.

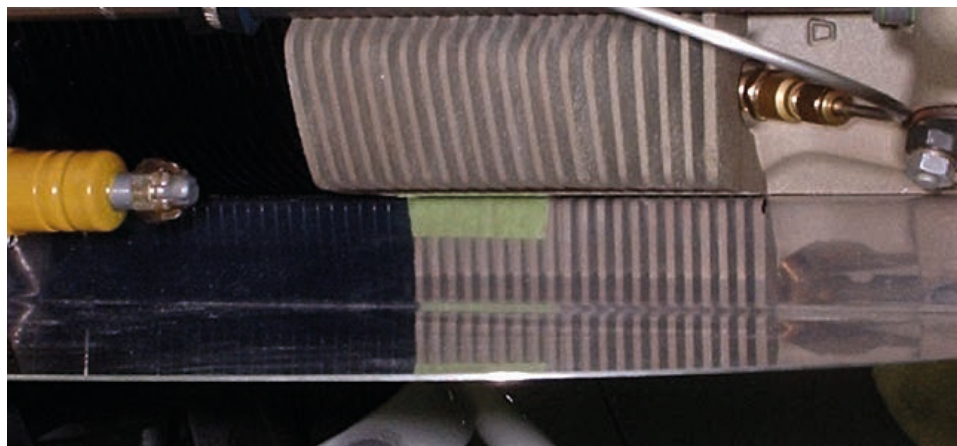
Till höger efter att luftkanalen öppnats och blockeringen justerats, bra nivå på temperaturen under start och väl samlade.



Till höger: Den röda ramen visar var Luft blockeras.

Till vänster: Bakre baffling med luftkanalen installerad. Bilden kommer från nätet.

Nedan: Det gröna området visar bafflingen dikt an mot cylindern så att kyl Luft inte kan passera ner men som öppnas upp med luftkanalen.

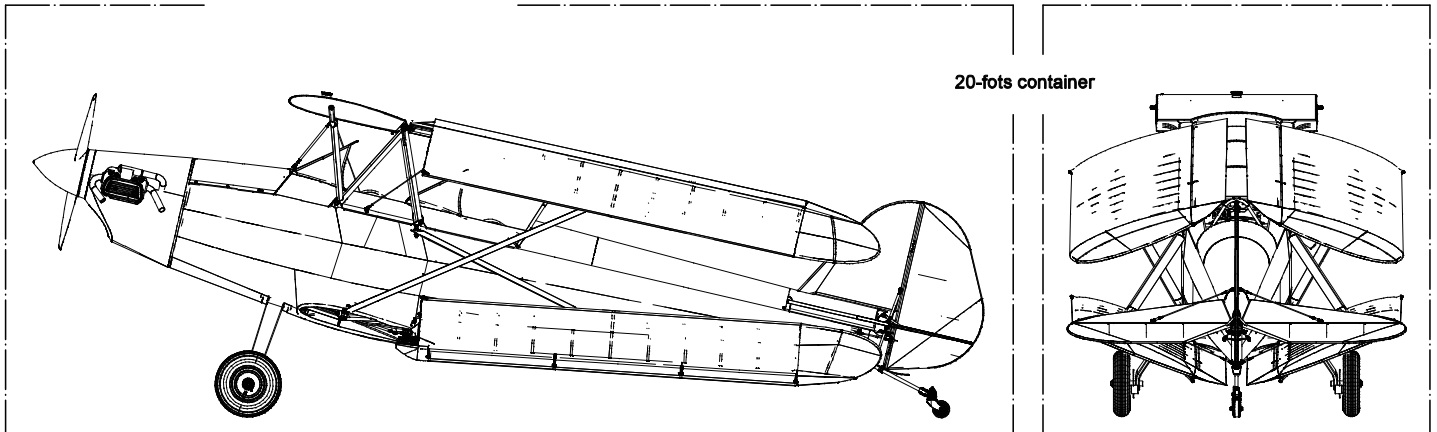


Broom F58

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

Anteckningar flygplansprojekt 1

Del 7 i Josef Melins berättelse



Status 2021-02-08.

Nu ligger byggandet på is tills vidare. En anledning är att temperaturen i verkstaden ligger mellan +7° och +12° nu när vintern kommit till Alingsås. Byggglusten stelnar en aning. Skall få en ny värmepump i veckan. En annan anledning är att jag med kort varsel fått en massa jobb med kort leveranstid.

En trappa upp

/

Att göra:
Jobba undan och vänta på värmen.

/

Status 2021-03-05.
Fortfarande mycket jobb. Nya värmepumpen kom samtidigt som det blev plusgrader ute, men nu finns den att tillgå vid behov. Elektrikern var här i

3 timmar montering av hyllsystem för både flyg- och jobb-relaterade saker på entresolplanet. Byggplatsen blir en trappa upp.

/

Status 2021-03-24.
Virus och framför allt den ofrivilliga flytten av företaget har dessvärre blivit orsaken till att en medarbetare på företaget har blivit tvungen att skaffa annat jobb. Det blir nog bra för både honom och mig, (han hittade ett bra jobb), men innebär mer arbete och mindre tid för flygplansbygge för min del.

Hade som mål att komma igång med svetsningen idag, men fick nöja mig med att byggplatsen blev användbar. Har monterat mer hyllor och satt ben på byggbordet som i den gamla lokalen hissades upp i taket på arbetstid och stod på bockar när det byggdes. Nu kan det stå permanent, vilket sparar tid.

Har blivit uppringd av två EAA-medlemmar senaste veckorna angående svetsning. Det blev en tur med svetsen på släpkärren till flygfältet här i Alingsås, för reparation av Göteborgs

fredags och drog sista kablarna till belysningen under entresolplanet, så nu är det slut på mörkersvarvning och andra udda sportgrenar här i verkstaden. Fixturen för vingbalkarna är klar och nu skall byggplatsen ställas i ordning.

/

Status 2021-03-06.





Dukat för svetning

segelflygklubbs Pawnee i måndags. Under våren kommer kanske en Kitfox hit för lite svetsning också. Ägaren tyckte jag kunde flyga upp och svetsa med hans svets, men jag vill gärna använda egna grejor som jag är van vid.

Tanken är ju lite kul ändå...

"DEN FLYGANDE SVETSAREN". Kanske en affärs-ide', men då måste jag först köpa en mindre och lättare svets och bygga färdigt flygplanet.
/

Status 2021-04-07. Trots svetstillstånd och certifikat ser mina svetsar fortfarande inte ut



Svetsräning

som på Youtube, märkligt... Svetsar med höger hand och svetsar med vänster hand. Det går faktiskt att lära "fel" hand att svetsa. Är tydligt högerhänt, men svetsar MIG/MAG med båda händerna sedan länge. Allt bli

Svetsräning



mycket enklare om man kan hantera både höger, vänster och allt däremellan med båda händerna. Tränar därför tig-svetsning också med vänster hand. Lite trixigare helt klart, måste ju hålla ordning även på tillsatsmaterialet. Men det blir bättre och bättre.



Elektrodspets

svetsträning med betalt!
/

Status 2021-04-08.

Fick en lektion i tigsvetsning för ett antal år sedan av en man som svetsar bla. rörkonstruktioner mycket bra. Han sa att det var enkelt. "Skruva bara upp amperen tills materialet blir lite blött, sen tänker du på en bra låt med rätt tempo och petar dit tillsatsstråden i takt med den.

Elektroden slipar du med lång ogival spets och en flat lätt brytning av spetsen i ca 45 graders vinkel. Slipmärkena skall ligga som lätt spiralformade räfflor. Alla som "kan" kommer att säga att det är fel, men det fungerar bäst."

Hade glömt det där med elektroden, men provade nu och kommer inte att slipa på annat sätt i fortsättningen.
/

Status 2021-04-15.

Ett litet hål på lämplig plats är bra vid svetsning av rörkonstruktioner som är slutna. Annars finns risken att sista biten av svetsen som försluter "trycktanken" slutar med ett litet vulkanutbrott orsakat av den uppvärmda luften/gasen. Ett fult hål och elektroden nedkladdad med smältan! Det lilla hålet läggs igen sist, med kort värmepåverkan.
/

Att göra:
Montera resten av hyllorna.

Första svetsen



Skärpa till mig och komma igång med byggandet igen!

/

Status 2021-05-05.

Hyllorna får vänta, nu skall byggandet igång!

Någon EAA-träff blev det ju inte i år heller, så det får bli en hel helg med

Handlade konserver och andra förnödenheter inför helgens byggpas i verkstaden.

Lämplig dryck med tilltugg inhandlades också till fredags- och lördagskvällen.

Det är mycket viktigt med återhämtning och vila mellan arbetspassen.

/

keringen. Bara att ge upp och vila upp sig till i morgon.

Kl. 20:40.

Smörgåstårta med räkor. Och öl. Det är inte det sämsta man kan hitta i kylskåpet!

En insikt gällande svetsarnas mer eller mindre lyckade utseende kom till mig mitt i fredagsmyset.

När jag svetsar utan att tänka på vad jag gör, då blir det vackra och bra svetsar. Slutsats: Man skall veta hur man gör, men inte tänka på det när man gör det.

/

Status 2021-05-08.

En hel dags svetsning är till ända, både vackra och rätt fula, (men bra), svetsar blev det.

Alla rörskarvar på fenan, stabilisatorn, sidorodret och höjdroden är klara. I morgon är det dags för ramen.

Hängde upp ramen i taket med ett par repstumpar innan jag åkte hem. Kan fungera, men med möjlighet att justera höjden på ett enkelt sätt. Och kanske någon form av "ögla" som bromsar lagom hårt när man roterar ramen kring sin längdaxel. Det får ju inte bli vingligt. Sover på saken så löser det sig säkert.

/

Status 2021-05-09.

Lösningen på svetsriggen för ramen blev inte särskilt högteknologisk. Gick vidare med idén att hänga ramen från taket.

Planer fanns på höj- och sänkbara bockar, med vridbara fästen, bromsskiva och låsanordning. Ca 8 till 12 timmars jobb. Man hinner svetsa rätt mycket på den tiden.

En tom och lite förstärkt trådrulle, (MIG), fastskruvad på ramens främre



Svets fena

flygplansbygge istället.

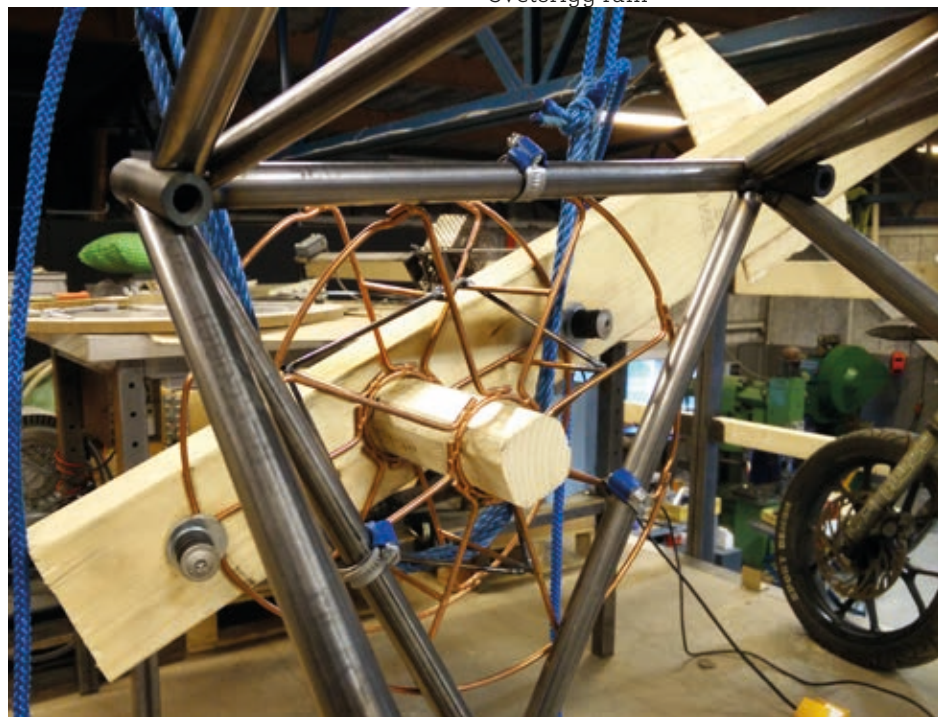
Förberedelserna har bestått i längre arbetsdagar denna vecka, med belöning i form av åter-byggstart redan på fredag morgon. Tillverkade nu på kvällen några fler fixeringsverktyg i form av två ihopsvetsade rundstänger.

De fungerar som någon slags enkla V-block. Skall användas som stöd för rören när jag svetsar och förhindra att rören "drar sig" alltför mycket. Mer tillsatstråd inhandlades i förmiddags. Trycket i gasflaskan är lågt, så den får jag inte glömma att byta i morgon.

/

Status 2021-05-06.

Bytte inte gasflaskan idag, gör det i morgon innan kl.15:00. Viktigt.



Svetsrigg ram



Knölig svets



del med tre slangklämmor. Nylonrep med en slags spännbandsknop, (jag vet inte vad den heter), som fungerar som ett block. Drar man i änden spänns repet och självlåser när man släpper. Rycker man till åt rätt håll så låser den upp. Två fästpunkter i taket vid främre delen av ramen och två fästpunkter vid bakre delen. Repen hänger som ett V, med ramen i. Bakre delen vilar direkt på repet och främre delen i trådrullen. Kompletterade med en triangulär momentarm i trä, försedd med fjäderbelastad friktionsbroms. Inte så snyggt, men fungerar fint. Tog högst 2 timmar.

Satte dit klämblocken med stagrör på ramen. Men när jag skulle mäta in och dra åt blocken upptäckte jag att de inte greppade som de skulle. Det beror på att jag glömt de sista momentet vid tillverkningen! Tillverkade blocken genom att klämma ihop de två ämnena i skruvstycket och sedan borra hål med rörets diameter i skarven mellan bitarna. Jag glömde att fräsa/slipa av några tiondelar på planet så bitarna kan klämma åt runt röret. Slipade och åkte hem.

Summering av helgens svetsning: Kunde blivit snyggare, men jag behövde inte slipa upp och göra om någon svets. Kanske skulle börjat med delar med tjockare gods? Stjærtfjädrarna innehåller mest rör med 0,71mm godstjocklek,

som är svårast att svetsa i.

Rör med godstjocklek 0,71mm. Det är svårt att svetsa tunnväggiga rör och 0,71mm är tunt! Passningen i svetsfogarna är väldigt noga, gapar det blir det gärna större hål, om man inte är helskräpt. Svetsar med tillsatstråd $\varnothing 1\text{mm}$. och ca. 25 ampere som 100% på pedalen.

Rör med godstjocklek 0,89mm. 0,89mm är också tunt, men känns oproportionerligt mycket grövre än 0,71mm. Inte lika noga med passningen i svetsfogarna. Gap = godstjockleken är inga problem, när man väl "fått ihop kanterna" i starten. Svetsar med tillsatstråd $\varnothing 1,2\text{mm}$. och ca. 30 ampere som 100% på pedalen.

Rör med godstjocklek 1,24mm. Inte tunnväggigt i sammanhanget och det grövsta i mitt bygge. Gap = godstjockleken + lite till går bra. Det är nästan en liten fördel med gap, då det blir lättare att få genombränning. Svetsar med tillsatstråd $\varnothing 1,2\text{mm}$. till $\varnothing 1,6\text{mm}$. beroende på gap och ca. 40 ampere som 100% på pedalen.

Räknar ut amperestykan så här för att hamna någorlunda rätt, sen finjusterar jag efter behov. 25 ampere x godstjockleken i mm. x 1,4. (Har hört att en bra tumregel är 25 ampere per mm.)

Stödarm på svetsbord

Fördelar med elektroden slipad med lång ogival spets och en flat lätt brytning av spetsen i ca 45 graders vinkel. Slipmärken som lätt spiralformade räfflor?

Slipningen tillåter större vinkel mot svetsfogen, än koniskt slipade elektrod. Den lilla brytningen av spetsen i ca 45 graders vinkel, verkar göra att lågan fungerar mer som om elektroden var slipad med konisk 60° spets (?). Den håller längre än en helt vass spets. På en koniskt slipad elektrod, vill lågan gärna "hoppa" från spetsen till hörnet mellan den raka och den koniska delen när det är trångt, tex, i vecket mellan två rör i snål vinkel. Det gör inte den ogivalt slipade spetsen, för den har ju inget hörn.

Det där med slipmärken i lätt spiralform kan jag inte uttala mig om, men eftersom det är lättare att slipa elektroden med lite vinkel mot slipskivan får de vara hur det vill med det.

/

Att göra:
SVETSA.

/



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

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



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.

Säljes

Opus-3 (Experimental)

Byggd 2000, 2:a flygtillståndet 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 högstbjudande.

Eget underhållstillstånd kan fås efter utbildning.

Lennartpersson28@gmail.com



Ikarus Flying Center



Den bästa klubbkärren enligt expertis!



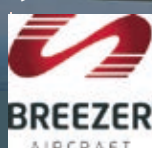
Ikarus C42. Europas ledande skol & klubbmaskin, tillverkad i Tyskland i över 1800 ex!

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:

Räddningsfallskärmar för flygplan

www.junkers-profly.de

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!

Elltech Tel. + 46 (0)70 583 23 82
Svensk och Norsk agent www.elltech.o.se - finn@elltech.o.se



Säljes: C42B Champion SE-VOP Pris 590.000:-

Champion= kolfiber, 2005 års modell, TT 1170 timmar
 Rotax 912ULS, 308 timmar, (100HK med Slipper Clutch), utbytesmotor från Lycon 3/4 2015.
 Duc propeller, ny installerad 23/3 2011, TT 690 timmar
 Horisontgyro.
 Positionslys på vingspets grön/röd/vit LED blitz och LED blitz på fena.
 Hjulcowling alla hjul.
 Glastak.
 Fallskärm Magnum 501 ny, inköpt 2020, 6 års intervall mellan upgrader. Totaltid 17 år.
 Filser ATR 500 radio.
 Transponder Filser TRT 800, mode S.
 Fuel Cat, mäter bränsleförbrukning, tryck, spänning, genomsnittsförbruk av bränsle, och kvarstående bränslemängd.
 Fartmätare km/kts.
 Vertikalkompass.
 Höjdmätare 3 visare.
 Variometer.
 Bank Indicator, och std. motorinstrument.
 Elektronisk höjdrim i spak.
 Headset HME110.
 Solavbländare.
 Bagagebox. 70L tank.
 Special design.
 Underhåll, service av maskinen via Staffan Ekström KSAK kontrollant och tidigare teknisk chef EAA. Alla gummidetaljer utbytta vid 5 års service 7/6 2020. Maskinen är väldokumenterad och luftvärdig. För tekniska frågor kontakta Elltech, Finn Jonassen, mobil 0705832382.
 Ägare av maskin: Urban Brink 070 2166872,

Säljes



Två Slick-magneter, 4370 & 4372

Två genomgångna Slick-magneter, hö/vå. 5 000 kr per styck.
 De kan hämtas, i annat fall tillkommer fraktkostnaden.
 En styck typ 66 GP 05 ANN, serienr. 010 652 15.
 Har en totaltid på 583:20 h, 500 h-inspektion utförd.
 En styck typ 66 GC 15 FNN, serienr. 010 622 30.
 Har en totaltid på 486:20 h, 500 h-inspektion utförd.

Kontakta Åke Olsson i Tumba, tel 070 655 09 17.

Till salu

Unik chans, unikt flygplan - Cozy III



Flyg billigt med ditt eget, fullt tresitsiga flygplan. Gärna högt och snabbt. Men har du INTE bråttom åker du 145-150 knop på låg höjd och förbrukar bara 28 liter per timme.

Lycoming O-320, 150 hk, 360 timmar. Fast träpropeller, autopilot. Flygplanet är rakt, välbyggt och mycket lättflyget. Unik stabilitet och komfort i kytigt väder.

SE-XRD står i hangar på Hässlö flygplats, Västerås, och kan beskådas och provflygas där. Nyservad och med nytt flygstillstånd blir hon din för futtiga 300 000 kronor.

Harald Kalling 073-047 79 34
 Magnus Sandqvist 073-087 15 88
 Jan-Erik Synnerman 070-668 42 74

Säljes

Flyginstrument

Gyrokompass / vacuum A.I.D./R.C. ALLEN U.S. / RCA !!A-8/J8000-05
 Nypris ca. 10000 Sek. gångtid 130h

Horisont Gyro / vacuum Sigma Tech. Ing. U.S. / 5000B-36
 Nypris ca. 14000 Sek. gångtid 130h

Variometer Sweringen Aviation / CHG F AEO: G3A
 Nypris ca. 7000 Sek. gångtid 119h

Girindikator / elektrisk Electric Gyro Corp. U.S. MID. / 1394 T100-7Z
 Nypris ca. 10000 Sek. gångtid 119h

Om intresse, lägg ett bud eller kontakta mig.

Kjell Malm
 070 3183710 / sms gärna
 alt. canard197@yahoo.se

VI HÅLLER DIG FLYGANDE

**Hjelmco Oil gratulerar Sturups flygplats.
Nu finns blyfri flygbensin
Hjelmco AVGAS 91/96UL hos Sturups Flygklubb**

Den nya tankanläggningen med
Hjelmco AVGAS 91/96 UL bekvämt placerad
bredvid klubbens anläggning för JET-A1



Runskogsvägen 4 B * 192 48 SOLLENTUNA
TELEFON 08-626 93 86
ORDERTELEFON 021-12 31 76