



EAA

 nytt

#3/2021

MEDLEMSTIDNING FÖR EAA SVERIGE • ÅRGÅNG 54



- Flygsäkerhet!
- Broom F58
- Veteranflyg
- Luftavfuktaren
- Köpes och säljes
- och lite till





Flygkalendern

2022

4-5 juni EAA Fly-in, som alltid, första helgen i juni!

I DETTA NUMMER BLAND ANNAT:

3 Ordföranden har ordet

4 Kansliet, Flygsäkerhet

7 Timmele Fly-in, RTC och besiktningsmannamöte

8 Kompositkurs, hur var den?

9 Luftavfuktare, efterfrågad så den kommer här igen.

10 Broom F58, har varit på fly-in.

12 EAA Fly-in, rapport.

14 Veteranflyg

16 HANGAREN, köp och sälj

Omslagsbilden



Mats Reher gillar Luscombe Silvaire.
Baserad på Skå-Edeby startar han här för
en flygtur innan kvällens samkväm tog
vid.

Foto: Lennart Öborn

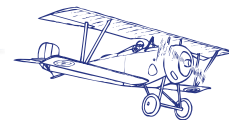
Har du ett avstannat projekt?

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 4-2021, 8 november
Nummer 1-2022, 31 januari
Nummer 2-2022, 2 maj
Nummer 3-2022, 5 september
Nummer 4-2022 7 november
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

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

EAA Sverige och EAA Chapter 222

POSTADRESS:

Hägerstalund, 164 74 Kista

TELEFON: 08-752 75 85

TELEFAX: 08-751 98 16

E-POST: eaakansli@eaa.se

HEMSIDA: www.eaa.se

PLUSGIRO: 66 45 96-4

KANSLIET HAR ÖPPET:

vardagar 08.00–16.00.

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

Årsavgift: 500 kronor.

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

Föreningsservice

Kontakta EAA kansli beträffande 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

Så var det dags att skriva min andra ledare som ordförande i EAA. "Rom byggdes inte på en dag" är ju ett uttryck vi alla hört, och det gäller inte minst EAA. Glädjande nog känns det som om saker kommer att kunna röra sig i rätt riktning, åtminstone enligt mig! Mårten Hagardsson, tar över rollen ny kursansvarig. Vi ska nu försöka göra den fysiska överlämningen. Den första kursen för säsongen har redan genomförts, en komposit-kurs under Lennart Perssons ledning och vi hoppas att det snart blir fler kurser i kalendern. Jag skrev i min förra ledare att jag fått presentera mig för våra parter på Transportstyrelsen (TS). Efter att jag fått ikläda mig min roll som ordförande har jag haft personliga möten med våra kontaktpersoner, och för första gången i mitt liv svarat på remisser. Känslan är att vi nog ska kunna närma oss "Rom" även om det tar sin tid.

Vi har till slut haft ett Fly In efter drygt 2 års uppehåll. Vädret var inte riktigt på vår sida även om metrologerna var mer pessimistiska än de faktiska vädergudarna. För min del blev det ett slags genrep inför ett förhoppningsvis mer välbesökt Fly In nästa år. Vi hoppas då att Fly Innet är tillbaka på ordinarie tidpunkt. Jag lärde mig i alla fall väldigt mycket om konsten att ordna event, ytterligare en erfarenhet i ordförandeskapet.

Vad händer mer i kulisserna? Jag skrev i förra numret av EAA-nytt om organisationen m.m. Jag och Sven har börjat föra diskussionen om framtidens tekniska verksamhet. Vissa av våra processer behöver förnygras, tittar vi

sedan 10, och kanske 20 år framåt även större delen av vår personalstyrka. Våra flygplan blir mer och mer avancerade vilket gör att vi behöver anpassa oss till den nya verkligheten. En av dessa frågor är IFR med X-klassade flygplan, där jag och tekniska verksamheten har ett stort jobb framför oss.

Jag nämnde ovan möten med TS, ett av de ämnen som passerat är haveristatistiken! EAA blev indirekt utpekade i statistiken som representerande "Bilaga 1" flygplanen. Den andra gruppen var KSAK som representerande UL. TS var dock snabba att erkänna att vi har inget att göra med den faktiska operationen av flygplanen men ändå.... Vi har så vitt jag vet inte haft några haverier beroende på tekniska orsaker och inte heller några personsador. Två saker som känns bra men tittar man på de skador vi haft är de flesta rätt onödiga och tyvärr kommer att påverka försäkringen.

Vi är inne i årets sista tredjedel, kvällarna börjar mörkna, men fortfarande finns det tid för många fina flygningar.

Passa på och nyttja dessa dagar men planera era flygningar väl, tänk efter före! Och låt oss få avsluta året skadefritt.

/Magnus L



"Äras den som Äras bör"

Måste få uttrycka min största beundran för "den nya given" inom EAA, med de Regionala Tekniska Cheferna. Vilken fin service, snabbt och korrekt bemötande. För att inte tala om vilken kunskapsbank här finns och som jag troligen bara börjat utnyttja. Efter hans hembesök hos mig och SE-KYX, höjer jag med största högaktning på hatten för - Paul Pinato.

**Bästa Hälsningar Sune Larsson
ESMG Ljungby/Feringe/Gislaved/
Småland**

Bilder till kalendern 2022

Har du några lyckade bilder på EAA-flygplan som kan passa i 2022 års kalender. Då skall du skicka in bilderna till redaktionen så kan de komma med i kalendern. Redaktionen väljer ut 12 fina bilderna av alla som skickats in, enligt tycke och smak.

Bilden bör i vara i liggande format och minst 3508x2480 så skall den gå bra att trycka i A4-storlek. Skicka in bilden till eea-nytt@eaa.se

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



Flyg säkert, var redo och preparerad

Nya medlemmar

5568	Peter Åberg, Lidköping
5569	Johan Rönnholm, Skellefteå
5570	Jonas Rönnholm, Skellefteå
5571	Dennis Thomsen Larsson, Åkersberga
5572	Jimmy Norrman, Strängnäs
5573	Mikael Skoog, Berghem
5574	Jon Ny, Malö
5575	Andreas Nordgren, Siljansnäs
5576	Thomas Lenninger, Vrena
5577	Jens Hellström, Växjö
5578	Göran Arvidson, Skoghall
5579	Kolja Gilli, Västerås
5580	Tomas Ramstedt, Frösön
5581	Ruben Madsen, Ulöhamn
5582	Tobias Svensson, Oskarshamn
5583	Svante Sjökvist, Lidingö
5584	Henrik Ström, Fotskäl
5585	Fredrik Andersson, Hässelby
5586	Nils Bjuggstam, Domsjö
5587	Jimmy Rönnqvist, Tyresö
5588	Hans-Åke Oxelhöjd, Matfors
5589	Sylvia Eriksson, Örsundsbro
5590	Fredrik Öhrberg, Bjärred
5591	Sten Ursing, Vagnhärad

Nya Byggtillstånd

1616	Just Aircraft Highlander Andreas Hellestig, Gagnef
------	---

1:a Flygutprovningstillstånd

SE-XJZ	MFI-9HB Christer Lundholm, Vallentuna
--------	--

SE-XTF	Bristell Mikael Sved, Upplands Väsby
--------	---

1:a flygtillstånd

SE-XTF	Bristell Mikael Sved, Upplands Väsby
--------	---

SE-XJO	Van's RV-7A Sune Johansson, Växjö
--------	--------------------------------------

Överförda till KSAK

SE-VUS	Jodel D18 Christer Pekkala, Örnsköldsvik
--------	---

Av Lars-Göran Johansson och tidigare publicerad i FFK-nytt

Att titta ut och se solen skina. Värmen stiger sakta upp på temperaturer som gör att kroppen börjar pigga till igen. Sommarkänslan är där! Viljan att sätta sig i flygplanet och susa iväg bland molnen, men vad har hänt under ett år av minimalt flygande? Är flygkänslan och precisionen är borta?

EASA hade i början av maj ett webinarium om att starta upp flygverksamheten igen efter vintern eller en pandemi. Flera intressanta personer från hela Europa berättade lite om hur de gör för att komma igång. Det fanns flera intressanta aspekter som jag skulle vilja delge er.

1) Hur mår flygplanet? Ska du flyga med ett flygplan som kanske har stått still i någon eller några månader kan en ordentlig daglig tillsyn behöva göras. Ta dig tid att göra den grundligt. Titta noga på sprintar, plastdetaljer och bromsskivor. Dränera planet ordentligt. Kontrollera att oljan ser bra ut och inte bara i mängd. Är batteriet laddat? Är navigationsutrustningen uppdaterad och är alla papper i ordning. Titta i Pilot Operating Handbook (POH) och följ den mer detaljerade checklisten vid daglig tillsyn. Känner du dig osäker så kontakta en CRI eller flyglärare så kan ni göra den tillsammans.

2) Hur mår jag? En bra regel att använda är "I'M SAFE". Har jag haft Covid-19 under perioden och har jag fått åter mitt medicinska intyg från läkaren sedan jag blev sjuk. Åter jag någon medicin nu som jag inte åt förut. Påverkar den mig. Hur är min relation hemma? Har pandemin påverkat mig ekonomiskt och så vidare. Om du konstaterar att du mår bra så är du redo att gå vidare.

I – Illness
M – Medication
S – Stress
A – Alcohol
F – Fatigue
E – Emotion

3) Hur är vädret som du ska ut och flyga i? Bara för att jag har ett Instrumentbevis så är det inte lämpligt att flyga i det sämsta vädret efter ett halvårs

uppehåll. En klok pilot väljer en dag som är lämplig för honom. Det behöver inte vara vindstilla men det är onödigt att öva första passet i marginalväder. På våren är sikten ofta bra men ofta kommer det regnskurar och åska med hagel. Vindarna blir byiga kan vara svåra att bemästra. Våga säga nej om vädret är för dåligt. Flygningen finns kvar till nästa dag.

4) Vad ska du träna? Tillsammans med en CRI eller flyglärare kan du träna på de moment som du känner dig osäker på. Ett bra övningsmoment för att snabbt komma i flygtrim är att träna "slow-flight". Som pilot behöver du då använda mer roder för att utföra dina manövrar. KISS – Keep It Simple Stupid Gör inte de mest avancerade flygningen först utan börja enkelt och bygg upp svårighetsgraden löpande.

5) Gör en ordentlig planering! Även om din flygning enbart ska utföras i flygplatsens närhet så gör alla moment. Gör en komplett driftfärdplan med en ORM och prestanda för att se om du fortfarande kommer ihåg hur du ska använda tabellerna. Hur mycket bränslereserv behöver jag. Hur långt har jag till en alternativ flygplats. Gör sedan en ATS-färdplan som du aktiverar och avslutar efter flygningen.

Genom att göra detta noggrant så blir det inte lika besvärligt nästa gång och du kommer känna dig tryggare som pilot att du gjort vad du kunnat för att göra din flygning så säker som möjligt.

För kom ihåg att det är alltid roligare att flyga säkert.

Redaktören uppmanar: Läs också Magnus Lundströms kommentarer på sid 6!



Incidenter, tillbud, haverier och flygsäkerhet En lägesrapport för 2021

När detta skrivs är det den 31 augusti 2021 och inom EAA:s verksamhet har det inträffat två haverier och två händelser sedan senaste EAA-nytt

Haveri i starten på Trosa 2021-05-16 med KTH Osgavia SE-XYP.

Piloten skrev följande perfekta analys av haveriet i starten;

Jag ställer upp på bana 12 och påbörjar start, kan konstatera i efterhand att detta var ett fatalt misstag då inte hela checklistan utförts pga. distraktionen av en Cessna 172 med en läckande bränsletank. Två punkter som definitivt missades var att fälla ut startklaff och att ställa propellerregulatorn i Take-Off mode, propellern står därför i Manual mode istället. Accelerationen kändes normal med tanke på vått gräsfält som är lite ojämnt. Vid normal lättningsskärp så träffar vi en ojämnhet och planet lyfter vilket jag tolkar som flygfart uppnått, vilket inte är fallet utan startklaff ute. Normalt håller jag noshjulet något avlastat (lite höjdroder) vilket lyfter nosen ytterligare. I detta läge skulle läget inte vara kritiskt om Take-Off var satt för propellern vilket gör stor skillnad i effektuttag. Att missa den ena av startklaff eller Take-Off mode är inte kritiskt, båda samtidigt så blir det kritiskt.

Jag kommer ihåg att vänster vinge går i marken och sedan nosen varpå nosstället viker sig.

Exempel på söndertuggat flygplan!

Haveriorsaken är helt klar och tillhör operativa orsaker, så någon teknisk haveriutredning behöver ej utföras.

Markskada på Ljungbyhed 2021-05-15.

En SAAB Safir SE-LAS stod parkerad på flygklubbens platta.

En UL som står bakom safiren startar sin motor som rusar upp i fullvarv och kör in och "tuggar" upp höjd och sidoroder på safiren.

Markskada på Eslöv 2021-06-29

"Upptuggad" vingspets på SE-ATO av SE-AMK, båda är J3 Cub.

SE-ATO stod parkerad först och SE-AMK ca.10 meter bakom.

Föraren till AMK startade sin motor och tänker varmköra på tomgång.

Piloten på ATO som inte har startat sin motor skrev följande; Då hör jag att AMK närmar sig och antog att piloten redan ska åka iväg. Upptäcker sedan att AMK saknar pilot och sekunderna efter brakar det till i ATO:s högra vinge och trasar sönder den. AMK:s propeller stannar av motståndet.

Med ordentliga avstånd hade inga av markskadorna uppstått.

Utelandningshaveri vid Sturup

Approach 2021-07-16 med en SAAB Safir 91 B SE-KYD.

Flygning från Avesta till Sturup. Vid Sturups Approach tänder lampan för lågt bränsletryck. Piloten skrev följande:

Genom att använda handpumpen lyckades vi få lampan att slockna, men den tändes igen. Motorn börjar nu gå orent och kraftlöst. Piloten deklarerade nöd till kontrollen och började cirkla i en båge för att preparera för en utelandning. Motorn stannade i svängen, valde en asfalterad smal väg och tog ut landställ och landningsklaff. Motorn bludrade på tomgång, fullt fokus på landningen på asfaltvägen. Flygplanet erhöll omfattande skador för vägen var smal.

Personskadorna som är viktiga blev små. Piloten ingen skada ena passageraren fick en mindre skada på höger knä och den andra erhöll ett skärsår över höger öga.

Misstaget till hela haveriet var att inte slå om till reservtanksläge omedelbart när lampan för lågt bränsletryck tändes. Låga flyghöjden och stressen bidrog till glömskan och tid att läsa nödchecklistan.

Hade piloten kopplat in reservtanksläge som ger 25 liter mer bränsle hade piloten kunnat landa på Sturup. Så det betyder att haveriet orsakades av operativa orsaker. Tekniska undersökningen visade att ca 25 liter var kvar i reservtanken, som inte kopplades in.

Lägesrapport från Staffan Ekström





Är det säkert

Vi har fått tillåtelse att publicera en artikel om att vara i flygtrim. Artikeln är skriven av Lars-Göran Johansson, Flygchef i FFK, och den har tidigare varit utgiven i FFK-nytt. Varför har jag bett att få dela denna artikel med er?

Jag deltog under sena våren tillsammans med representanter från de övriga delegerade verksamheterna och några fler föreningar i ett webmöte med Transportstyrelsen i det som heter Allmänflygsäkerhetsrådet, ett vackert ord! Mötet var mycket intressant men även lite utpekande mot EAA och KSAK! KSAK representerade UL-flygplanen och EAA fick till viss del stå till svars för "bilaga 1 flygplanen" d.v.s. de flygplan som inte har EASA/FAA typcertifikat, m.a.o. hembyggen, veteranflygplan o.d. vad avsåg olycksstatistiken. Vi ska dock direkt skilja på en sak mellan oss och KSAK, KSAK är ansvariga för UL-utbildningen medan vi inte utbildar eller gör PC med våra piloter. Det kan kännas bra att vi inte gör detta men vi får ändå TS ögon på oss och än mer HDI som idag hanterar vår EAA-försäkring. Staffan Ekström har på annan plats i detta nummer skrivit om våra haverier och händelser och vi kan kort konstatera att ett haveri, det senaste, är tekniskt och mer svårt att undvika än de övriga som inte borde ha skett och vi följt L-G:s ord fullt ut.

Vi började året med en Cub i hårdare vind än vad situationen tillät. Hade piloten inhämtat erfoderlig väderinformation och lagt på de marginaler han behövt och kanske tagit hänsyn till ett tidigare höstuppehåll?

Vi fortsatt med ett landningshaveri med en RV-8 på ett fält i för dåligt skick i vårvätan. Tillräckligt information angående fältet? Har jag hört vad jag vill höra? Borde jag pratat med ytterligare någon på fältet för att få en annan vinkling? Flygtrim? M.m., m.m....

Två fall där flygplan tuggat i sig varan-



dra! Har piloten tagit hjälp vid handstart? Har det varit tillräckligt med bromsklossar? Har det varit tillräckligt avstånd till andra flygplan?

Landning med en Safir med tom huvudtank men med en full outnyttjad reservtank med 25 liter!

Något fall av personskador ingen död, men med avsevärda materiella skador och miljonbelopp för vårt försäkringsbolag! Och dessa skador hade gått att undvika! Varför sker de då?

- Jag vill påstå att mycket av vårt flygande sker på slentrian.
- Jag flög maskinen sist så jag vet att det inte är några skador så jag behöver inte göra daglig.
- Jag brukar flyga här så jag vet att startsträckan räcker.
- Jag har landat här många gånger förut, jag vet fältförhållandena.
- Jag har själv skrivit Flyghandboken eller det är min flygmaskin så jag kan den (eller i.a.f. tror jag det).

Varför sticker bilaga 1 flygplanen ut? På flygklubben finns det något osynligt säkerhetsnät! Den som inte sköter sig blir tillsagd, och i värsta fall utesluten.

Många flygklubbar har ett krav på kontinuerlig erfarenhet, har du inte flugit på 3 månader ska du flyga med en instruktör innan du får flyga själv. När tog du senast dig med en instruktör i din flygmaskin för att du kände dig ringrostig? Piloterna växlar mellan flygplan och tvingas då och då att inhämta uppgifter ur flyghandboken. Flygklubbens flygplan går dessutom fler timmar per år vilket faktiskt gör att de ibland mår bättre än våra

flygplan med ny olja 4-5 gånger per år m.m. Jag kan rabbla upp mycket men akronymen I'M SAFE är tvetydig men säger väldigt mycket!

Avslutningsvis vill jag för din och vår olycksstatistik skull till att börja med be om en sak:

- Gör inför varje flygning en mental driftfärdplan
- Hur länge ska jag flyga
- Hur mycket bränsle behöver jag för den flygningen? Och hur mycket har jag ombord?
- Klarar jag vikt och balans inom godkänt område
- Har jag start och landningspres-tanda UNDER AKTUELLA FÖRHÅLLANDEN!

Flyg säkert / Magnus L



FLY-IN 2021

Timmele flygklubb

firade 60år vid den årliga flygträffen den 4 september. Vädret perfekt, svag vind i banriktningen. 15 flygplan anlände under dagen. Stor uppslutning av flygintresserade och närboende, gemytlig stämning. Klubben tackar alla som kom och gjorde dagen.

Mvh Gunnar Johansson medlem 352



RTC och besiktningsmannamöte

Helgen 10-12 september hade tekniske chefen Sven Kindblom kallat till kombinerat möte med de regionala tekniska cheferna och besiktningsmännen, på kansliet i Barkarby. Nästan samtliga tjugotalet besiktningsmän och regionala tekniska chefer närvarade och med tanke på att det var ett Covid-tag sedan sist, så det fanns det en hel del att diskutera.

Under fredagens RTC-möte lades bl.a. ett stort fokus på hantering av vikt &

balans samt vägning, förfarande och utrustning. Idag är det tydligt reglerat att all vägning ska ske i närvaro av kontrollanten, men för att slippa otydlighet och gränsdragningsproblem, togs beslutet att TC/RTC alltid ska konsulteras innan vägning.

Lördagens och söndagens besiktningsmannamöte avhandlade bl.a. den nya "BCL-M 5.2:an" och kriterierna för granskning och besiktning av importerade X-klassflygplan och vid ägarbyte.

Slingar lyftes som en ofta förekommande svaghet bland flygplanen och det bestämdes att vi ska ha ett ökat fokus på det vid kommande besiktningar. Vidare konstaterades vissa otydligheter i våra handböcker och hur de bör korrigeras, årets haverier gick igenom och avslutningskonstaterades att vi ska arbeta för en alternativ metod för kontroll av fart- och höjdmätare.

Mattias Jönsson



En kompositkurs i Arlöv

utanför Malmö gick av stapeln den 21-22 augusti, Den leddes av **Lennart Persson**. Det var fem deltagare, alla med varin arbetsplats för de praktiska övningarna. Kursen inleddes med hemstudier varför deltagarna var väl förberedda. Det visar också kursutvärderingen som slutade på snitt 4,8 av 5.

Här kommer ett rapport från **Bengt Bergström**

Sista helgen i augusti så avhölls kompositkurs under ledning av Lennart Persson som har erfarenhet från ett helt arbetsliv med komposittillverkning. Praktiskt nog så hade "Composite Design" lånat ut sina lokaler där företagets ägare Fredrik Wettermark tog sig tid att visa företaget och demonstrera moderna tillverkningstekniker såsom prepreg och vacuumbagging. Composite Design är underleverantör till både Koningsegg och Blackwing.

Kursen ger en grundläggande insikt i de olika material som används som t.ex. olika vävar av glas, aramid och kolfiber. Dess olika egenskaper, styrkor och svagheter, detsamma gäller de använda plasterna, vinylester, epoxi, distansmaterial mm. Förstudier av det teoretiska materialet hade anbefallts men på lördag förmiddag hölls en kortare teoretisk genomgång med uppdateringar etc. Vid den praktiska delen fick vi prova på olika lamineringsmetoder

samt att utföra reparationer flera olika typskador, bl.a. "stor skada på enkelskal", "djupskada där både laminat och kärnmaterial måste ersättas", "genomgående skada på ett höjdroder". Ett stort tack till Lennart Persson och Composite Design som lät oss hållas med dukar och plast, en hel del hann vi nog lära oss i alla fall även om vi bara skrapade på ytan i detta intressanta ämne.



Bengt plasar själv



Mäster instruerar



Mäster demonstrerar

Luftavfuktare till flygmotorer typ EAA.SE

En ofta efterfrågad beskrivning, här kommer den igen, 8 år sedan sist.

Av: **Staffan Ekström**

Torr avfuktad luft inne i motorn, varför är det så viktigt?

Ett av de större problemen som vi privatflygare av flygplan har är att vi flyger för sällan och resultatet blir korrosion i motorn speciellt på kamaxel och kamföljare. Reglerna säger att 12 år efter nytilverknin g eller grundöversyn (motorn skall ha varit helt isärtagen) skall korrosionskontroll utföras. Därefter gäller korrosionskontroll vart femte år. Många är de EAA:are som vid denna korrosionskontroll blir bedrövade då de upptäcker att kamaxel och kamföljare har korrosionsangrepp och måste bytas till nya delar. Några begagnade delar som är felfria går ej att finna. Den privatägare som parkerar sitt luftfartyg på hösten och till påsken skall börja flyga lever dyrt och farligt då risken är stor att motorn har invändiga korrosionsangrepp.

Funktionsbeskrivning av luftavfuktaren

Oljestickan skruvas ur motorn och den koniska gummiproppen trycks fast i oljepåfyllningsröret. Luften sugs genom PVC-slangen som mynnar i övre plastburkens gavel, därefter sugs luften genom ett lager kiselgelkuler som tar bort

fukten i luften. Torr kiselgel har mörk färg och fuktigt gel ändrar till en ljusare nyans. Kiselgelen kan torkas i en vanlig ung och då blir den åter mörkare. Under kiselgelen ligger ett dammfilter, 5-6 mm tjockt, som tar hand om eventuellt damm, och under filteret ett nät för att öka avståndet till botten där cirka 50st 3mm hål är borrarade för att medge lufttillförsel till nedre burken. Nedre burken innehåller en luftpump som går på 240 volt och ger cirka 50 liter/timme. Pumpen suger luften ur nedre burken och pumpar ut den i PVC-slangen som mynnar i den koniska gummiproppen som ör intryckt i vevhusventilationsröret.

Luftavfuktaren ansluts efter flygning och får stå på till nästa flygning som kanske sker efter en till två veckor. Vid längre planreade uppehåll skall du självklart konservera motorn också.

Ett enkelt räknexempel visar att vid ett flöde av 50 l/tim och en vevhusvolym på 25 liter så byts luften 2 ggr/tim vilket ger 48 ggr/dygn och på en 10-dagars period blir det 480 ggr., det duger bra enligt min åsikt för att hålla motorn torr invändigt. Kiselgelen kan ta upp fukt till max 27% av sin egen vikt, d.v.s. 750 gr kiselgel kan binda cirka 2 dl vatten, inte så dåligt.

Torkning av kiselgelen kan göras i ugnen hemma i 100-110 grader. Väg gelen innan torkning, under och efter så ser du hur mycket vatten som fanns i den. Torka under två till tre timmar eller tills den återtagit sin mörkare färg.

Material

*Luftpump 240 volt 50l/tim för luftning av akvarier, inköpes i djuraffär.

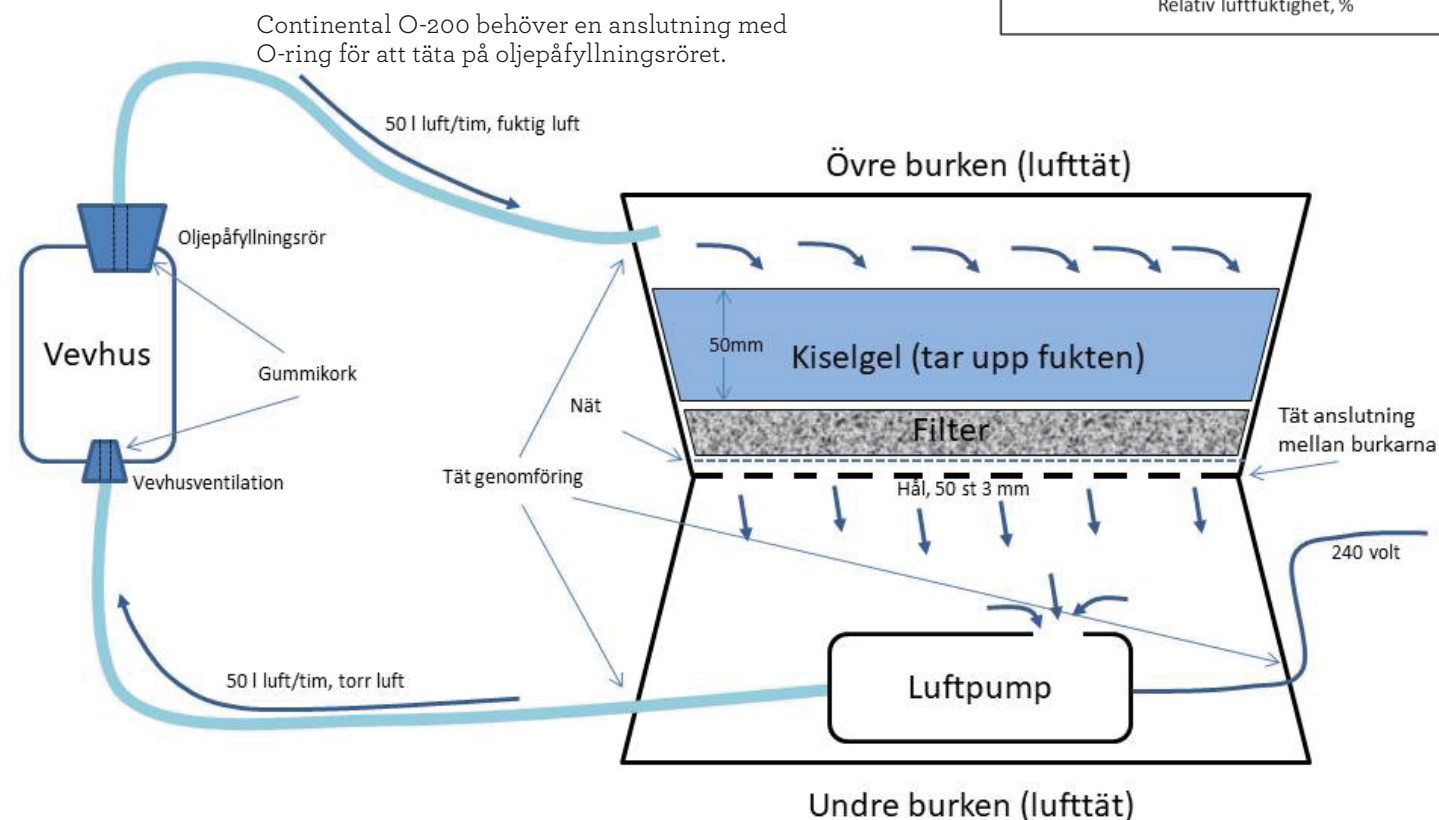
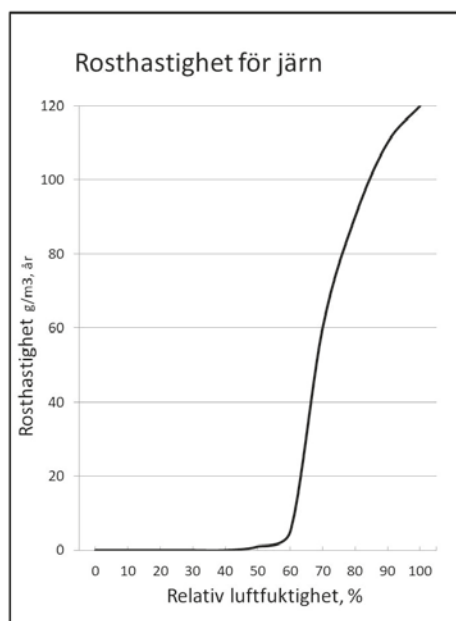
*Plastburkar, frys/micro-burkar 1,2 liter, ICA.

*Gummipropp till oljepåfyllningsrör, Kuntze har många dimensioner.

*Gummipropp till vevhusventilationsrör, Kuntze har många dimensioner.

*Slang 6/9 mm (anpassa till anslutningarna).

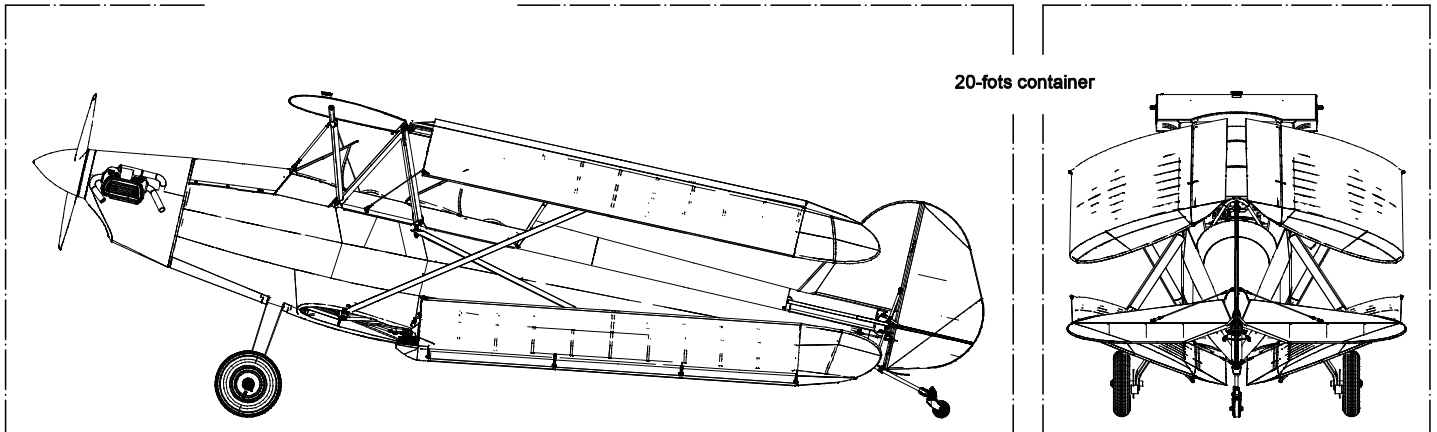
*Torkmedel Kiselgel med fuktindikator. Kiselgel kalas även Silikagel och normalt finner flygarna den i tändstiftspluggarna när motorn transporteras. Kan inköpas från Arigoteknik.



Broom F58

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

Anteckningar flygplansprojekt 1 Del 8 i Josef Melins berättelse



Status 2021-05-13.

Idag kom Kitfox-ramen till verkstaden på en släpkärra kopplad till ägaren Lars-Göran Karlssons bil.

Den har ryggsimmat i havet pga. en tidigare ägares misslyckade landning, (vid tillfället försedd med flottörer), med svåra rostskador i ramrören inifrån som följd.

Skall svetsa en del utbytta rör som Lars-Göran passat in. Tänker att det vore bra om rören hade varit tätsvetsade från början, då hade ju inte saltvattnet kommit in och ställt till med allt elände.

Tur att jag inte hann sätta upp resten av hyllorna, för om jag gjort det hade den inte fått plats.

/

Status 2021-08-22.

Har inte gjort särskilt mycket på mitt projekt under sommaren. Har inte haft lust.

Lyckades jobba in massor av timmar under maj och juni. Det räckte till 4 veckors semester i juli.

Varvade ner och var ledig. Hälsade på en av sönerna i Köpenhamn, dit han flyttat från Frankfurt.

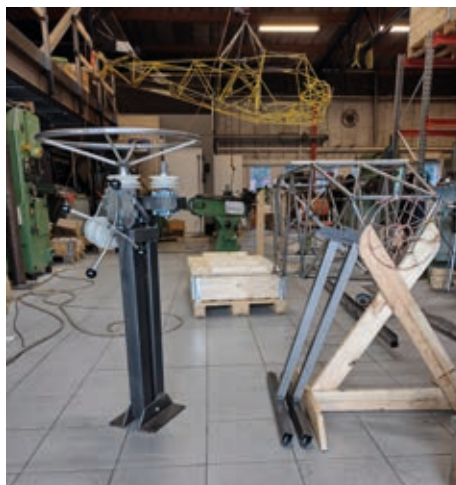
Det var 1,5 år sedan vi sågs på riktigt.

Kitfoxen är svetsad, men det är en helt egen historia.

Blev tillfrågad av EAA om jag kunde

visa upp mitt projekt på träffen 13-15/8 i Falköping, det ligger ju nära.

Jag sa ja och packade så mycket som fick plats i bilen och på släpkärren. Ramen, stjärtfjädrarna, div. fästen, verktyg, fixturer och maskiner, (notchmaskinen, profilvalsen och kapmaskinen). Byggbordet fick dessvärre inte plats.



Träbockar för EAA-träffen

Ställde upp grejorna i hangaren på fredagen.

På lördagen fick jag prova på att prata inför publik, i mikrofon, (premiär för mig)!

Förberedde mig genom planera vad jag skulle säga, men då blev jag bara mer nervös. Försökte att inte tänka på det

alls, vilket var omöjligt. När det väl var dags blev det improviserat och gick rätt bra.

Pratade på och svarade på frågor efter bästa förmåga. Fick en del frågor om hur jag räknat på det aerodynamiska som jag inte fick till några bra svar på, (kanske inte förstod frågan). Gjorde det enligt Erik Bratts bok "Praktisk Flygteknik" helt enkelt. Läs den!



Mycket saker och liten släpkärra. (På väg till Falköping)

(Har som tidigare nämnts lagt in "Praktisk Flygteknik" i Open Office, där jag kopplat ihop formlerna på en egen

flik till ett slags beräkningsverktyg. Detta beräkningsverktyg tillsammans med boken, gör det överkomligt att räkna ut det som behövs, för att få en flygmaskin att flyga. Författaren Erik Bratt lyckades ju rätt bra med sina konstruktioner.

Ovan nämnda beräkningsverktyg är gjort av mig, för mig, och är inte helt komplett. Ej heller användarvänligt för någon annan. För att det ska fungera bra för vem som helst, behöver det anpassas av någon som kan, till ett användarvänligt verktyg i lämplig programvara.

Träffade en EAA-medlem i Falköpings flygklubb på träffen, som ville ge det ett försök.

Om någon mer känner sig träffad och har möjlighet att hjälpa till med detta, så är det bara att höra av sig.)

Inte så mycket flygplan och folk pga. vädret, men väldigt roligt ändå. Mycket större intresse för mitt projekt än jag väntat mig.

Packade ihop och åkte hem på söndagen, med många tankar, intryck, idéer och nya kontakter.

Lite roligt är att jag minns det som om det regnade av och till hela tiden.

Plastade in och tejpade noga när jag packade för transport både till och från Falköping. Inte en droppe föll på hela vägen till eller från träffen !

På vägen hem slog det mig att jag kanske fått / får det att verka alltför komplicerat och svårt att ge sig på ett sådant här projekt.

Jag har ju fördelen att jobba med konstruktion och tillverkning av liknande saker och har dessutom en hel verkstad till mitt förfogande. En stor fördel, som är få förunnat. Är medveten om det och mycket tacksam för att jag är bortskämd med så bra förutsättningar.

Anledningen till att jag lägger så mycket tid och möda på beräkningar, dokumentation, fixturer, mallar, specialmaskiner, verktyg och övrigt som egentligen inte krävs, är att jag vill kunna tillverka och sälja byggsatser. Detta om projektet blir klart, bra och om efterfrågan finns.

Men om någon vill göra något liknande, om än bara i ett exemplar till sig själv, måste denne verkligen vara intresserad och tycka det är roligt och värt tiden och pengarna.

Tror att ett duk-klätt stålrörsbygge i den här stilen är det minst krävande, om man vill bygga själv från grunden.

När det gäller själva tillverkningen

behövs egentligen "bara" en svets, vinkelslip, handbormaskin och vanliga handverktyg. Lära sig hantera verktygen inkl. svetsen kan de allra flesta, om man har möjlighet och vilja att lägga tiden som krävs. Det behöver inte vara några dyra värsting-grejer. Ett garage eller annan lämplig bygglokal är förstås nödvändig, helst nära bostaden.

Vill man konstruera själv, får man börja på den nivå där man är, läsa på, gå kurser och lära sig det man behöver. Till hjälp har vi ju hela världens kunskap i våra datorer / telefoner, (med källkritik och hård gallring). Böcker och människor som kan och vill hjälpa till finns också.

Har själv lärt mig väldigt mycket, även ovidkommande saker som tex. att jag lider av lindrig scenskräck, men att publik, om än liten, och att prata i mikrofon, inte är så farligt.

/

Status 2021-09-04.

Var en sväng på verkstaden idag och jobbade vidare på att staga och rikta upp kroppen inför svetsningen.

All hantering av kroppen under flytten av företaget och resan till och från EAA-träffen i Falköping, har gjort att den slagit sig och blivit lite sned och vriden.

Använder linjaler, stum fiskelina med vikter i ändarna, en stor smygsvinkel av plattjärn, måttband och stora skjutmåtter för att se var det är fel. Vantskruv med stumt snöre, (packband för lastpallar), fungerar bra för att dra ihop där det behövs och gängstång med förlängningsmuttrar, där det behöver tryckas ut. Använder mina klämblock med stagrör, för att låsa ramsektionerna i rätt läge.



Fiskelina med vikter.



Bara några stag till...

Det är lite lurigt att rikta. Man ser ju tydligt var det sticker ut eller var det är snett, med hjälp av mätgrejerna. Bara att dra / trycka där felet visar sig? Nej det är inte säkert, för det mesta flyttar man bara felet till ett annat ställe. Det gäller att hitta orsaken till det synliga felet och åtgärda det vid källan.

Träbockarna jag snickrade ihop för visningen på träffen, blev så bra att jag hellre använder dessa vid svetsningen, (med små modifieringar), istället för lösningen med att hänga kroppen i rep från taket.



Stora skjutmåtten och stor smytvinkeln.

/

Status 2021-09-12.

Riktade ett par timmar idag. Sammanlagt har det blivit en hel dags riktande, mist. Det var inte bra att flytta kroppen i häftsvetsat skick.

Att göra:
Rikta klart och svetsa.



FLY-IN 2021

EAA Fly-in Falköping 2021

Magnus Lundström

Så har vårt Fly In för året gått av stapeln! Det var det första Fly In:et på över två år och det hölls den 13-15/8-21 i Falköping. Metrologerna var inte riktigt på vår sida i år medan vädergudarna var lite mer barmhärtiga. Trots halvdåliga prognoser så bjöd vår nerresa från Stockholm på rundande av endast två skurar, lördagen i Falköping var en blåsig lördag med två regnskurar men annars bra väder och söndagens hemresa skedde i god medvind och med ett molntäcke som gick att flyga både under och över. Det var om jag räknade rätt totalt 14 besökande flygplan och Fly In:et fick även ett danskt besök som kom inflygande efter att även de rundat några regnskurar. Som sagt inte så många flygmaskiner men ett antal bilburna gäster gjorde oss sällskap vilket resulterade i en familjär skara på knappt 40 middagsgäster som åt och drack gott till soundet av The Rox framträdande. Innan vi fick gå till bords fick vi lyssnat

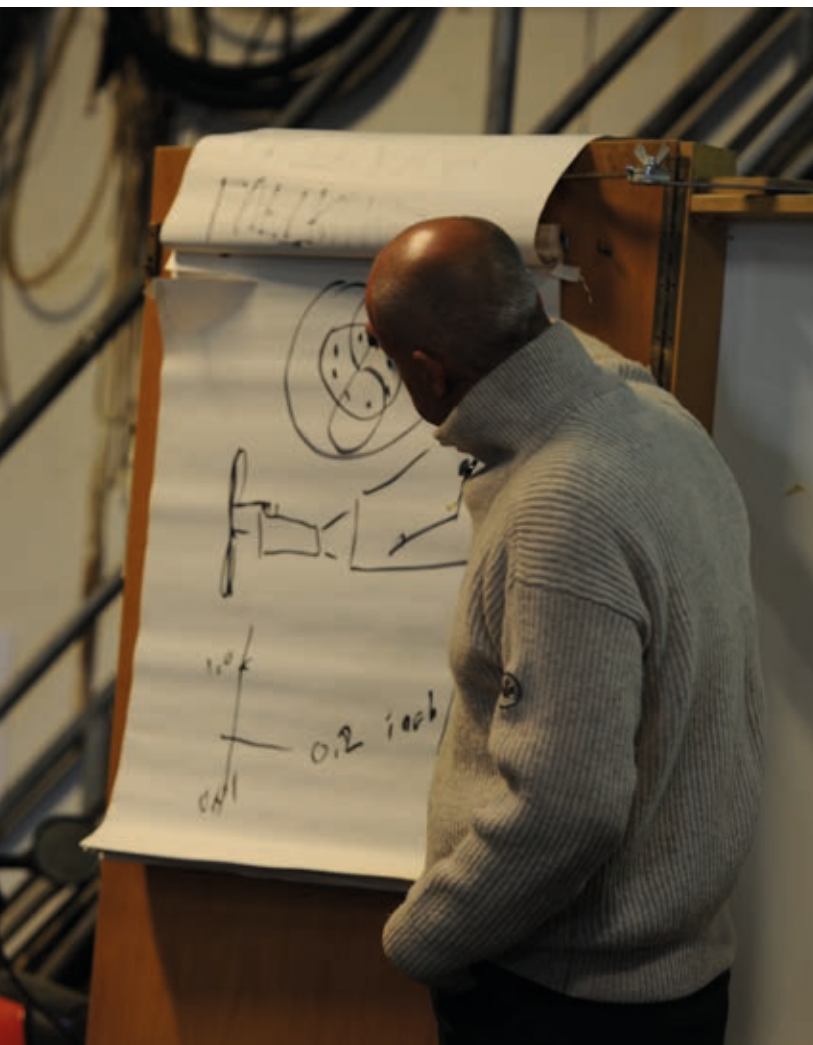
till ett, i mitt tycke, mycket intressant seminarium. Ett seminarium som sades mig vara det mest gedigna på många år. Efter ordförandes inledning så berättade Josef Melin om bygget av Broom F58 och han hade även med sig stora delar av bygget med jiggar och annat för senare beskådan. Lars Hjelmberg, Hjelmco, berättade om avvecklingen av AVGAS 100LL och jag lärde mig mycket om flygbensin, oktantal och hur det fungerar praktiskt. Kjell Franzén redogjorde sen om de nya avgifterna för veteranflyg, Björn Svensson, SFF, delade ut SFF:s vandringspris till Mårten Johansson för hans mycket fint restaurerade Cessna 185 SE-MIP, något som visade att även en Cessna kan vinna pris! Mattias Jönsson gjorde ett webbföredrag om EAA-portalen, vårt kommande IT-system och allt avslutades med en workshop med Pelle Englund och Per Sjöman som praktiskt visade hur man balanserar en propeller. Allt

var mycket intressant och givande för oss som var där.

Nedflygande samtidigt som mig var Bengt Bergström i SE-FIO och Bengt gjorde ett stort jobb på plats liksom Ann-Lis, Bosse Danielsson, Staffan Ekström och Kjell Franzén som bemanade EAA:s monter och gjorde min uppgift på plats rimlig och jag fick chansen att njuta lite av miljön.

Förutom vår interna insats så vill jag tacka Peter Karlsson och Falbygdens Flygklubb för deras gästfrihet och enorma insats vilken skapade ett så bra och väl fungerande arrangemang, Tack alla ni som var med och jobbade.

Nu är snart Fly In säsongen över men vi har redan börjat planera för nästa år och hoppas då vara tillbaka på ordinarie datum och utan restriktioner. Nu vet jag vad som förväntas av mig och jag tror redan nu att vi kan lova ett lika intressant seminarium så ta fram kalendern och skriv in Fly In och så hoppas vi på nytt publikrekord.





Veteranflyg



Blériot flyger på flygdag på Malmen 2010. Foto: Lennart Öborn

Kjell Franzén

Ny föreskrift för veteranflyg

Nu har äntligen bestämmelser om lättnader för veteranerna kommit till luftfarten. Övriga fordonsslag har haft lättnader sedan länge, dock i varierande grad måste tilläggas i ärlighetens namn.

Ska jag vara riktigt ärlig så fanns det för sådär 30 år sedan lättnader för tyngre veteranflygplan och för Annex I-luftfartyg över 2 ton finns det redan idag en avsevärd nedsättning av luftvärldighetsavgiften. För ett EASA-luftfartyg i DC 3:ans storlek är årsavgiften 77 000 kronor medan vår svenska DC-3 Daisy i dagsläget kommer undan med 7 200.



Daisy på Barkarby.
Foto: Lennart Öborn

Men nu finns det en föreskrift, TSFS 2021:44 "Transportstyrelsens föreskrifter om luftfartyg av kulturhistoriskt värde" som trädde i kraft 2021-07-01. Som arbetsnamn inom Transportstyrelsen används allmänt "K-märkning" och det kommer antagligen bli en gängse benämningen även hos allmänheten. Detta är både på gott och ont eftersom

beteckningen för tankarna till de krav och inskränkningar som häftar vid K-märkta byggnader men de finns inte finns här på samma sätt. För luftfartens del är det fritt att träda ur systemet när som helst utan några kvarvarande förpliktelser mot staten eller samhället.

Kraven för K-märkning är mycket njugare än motsvarande på fordonssidan men kan därmed kanske också få ett större värde i olika myndigheters och beslutfattares ögon. Grundregeln är att luftfartyget, alltså individen och inte typen, ska vara 75 år eller äldre. EAA S, liksom remissinstanser i övrigt ville se en lägre åldersgräns men vi är glada att Transportstyrelsen i varje fall tog fasta på vårt förslag att döpa om de aktuella

luftfartygen från "kulturhistoriskt intressanta" till "av kulturhistoriskt värde". Byte av ordval ger en ökad tyngd åt de luftfartyg som platsar in och får Transportstyrelsens välsignelse och K-stämpel.

Initialt ger detta kanske inte fler fördelar än de nu ekonomiska men i längden kan K-märkningen även i andra sammanhang visa sig värdefull.

Fördelar och nackdelar

Ja just det, vilka fördelar ger K-märkningen? De omedelbara ekonomiska hittar vi inte i TSFS 2021:44 utan de finns i avgiftsförordningen TSFS 2016:105 med

ändringen 2021:52, välj "konsoliderad utgåva" så får Du med alla gällande ändringar. Det finns både möjligheter och risker med att TSFS 2021:44 inte innehåller de lättnader och möjligheter som kan följa av K-märkningen. De initiala ekonomiska lättnader kan lätt tas tillbaka likaväl som de kan utökas och även andra typer av lättnader och möjligheter kan införas utan att själva föreskriften om K-märkning ändras.

Nackdelarna då? Ingen kommersiell verksamhet och minst halva året i Sverige. Luftfartyget ska också behållas i original så ombyggnad till "Hot rod" ryms inte inom regelverket.

Lite skummande på ytan

Jag tänker inte gå igenom föreskriften helt och fullt utan bara skumma på ytan. Funderar Du på om Ditt luftfartyg är berört måste Du själv sätta Dig in i TSFS 2021:44.

Om vi dock tittar lite närmare på föreskriftens innehåll, krav och villkor så ser vi först att den gäller både EASA- och Annex I-luftfartyg, såväl normal- som x-klassade. Att luftfartyget ska vara svenskregistrerat och av kulturhistoriskt värde är kanske inte något att säga om, men lägg märke till ordvalet "kulturhistoriskt" och inte bara snävt "flyghistoriskt". Detta ger ju större möjligheter att sätta K-märkning på luftfartyg som gjort betydande samhällsavtryck men som är yngre än 75 år. Föreskriften talar om kriterier som "Luftfartyg som bedöms ha bidragit till luftfartssystemets utveckling och historia i Sverige", "Har deltagit i viktiga historiska sammanhang" eller "Aktivt har bidragit till samhällets utveckling i stort". Det finns alltså flera möjligheter för handläggarna att välja

mellan än enbart ålder och flyghistoria. Jag vill dock vädja till Dig som tänker på att ansöka att vara relativt återhållsam med kreativiteten så att vi inte får en backlash!

Dagsläget

I skrivande stund den 9 september har 10 ansökningar inkommit till Transportstyrelsen. Den första inkom faktiskt samma dag som föreskriften trädde i kraft. Både jag och Transportstyrelsen hade dock väntat oss ett betydligt större antal. Det finns dock drygt 100 svenskregistrerade luftfartyg som är 75 år eller äldre, varav drygt 50 är luftvärdiga. Utöver detta har vi ett rätt stort antal luftfartyg som tjänstgjort i Sveriges försvarsmakt och det finns också ett antal nybyggda kopior av historiska luftfartyg som också kan komma ifråga för K-märkning.

En tröghet i starten beror kanske på att det inte finns någon officiell ansökningsblankett. Men hör av Dig till mig så får Du en inofficiell blankett som kan användas för att förenkla ansökan. Några luftfartyg är kanske inte heller luftvärddiga för tillfället. Gällande luftvärddighet är ett krav för att få ansöka. Jag kan här ge ett råd till Dig som står i begrepp att starta restaurering av ett ännu luftvärddigt luftfartyg. Ansök om K-märkning INNAN Du startar restaureringen, det tjänar Du mycket pengar på. K-märkningen förfaller nämligen inte även om luftvärddigheten tillfälligt upphör.

Det rörliga kulturarvet i politiken

Som jag tidigare rapporterat om så har det samlade rörliga kulturarvet, där EAA S ingår, aktivt försökt påverka politiken bland annat genom deltagande vid politikerveckan i Almedalen på Gotland. EAA S har aktivt deltagit genom Transporthistoriskt Nätverk (ThN) och TSFS 2021:44 är utan tvekan ett resultat av detta arbete.

Allt sedan Axel Oxelstiernas dagar har det funnits lagstadgat skydd för markfasta kulturföremål och på senare tid även för kulturmiljöer. Rörliga kulturföremål har dock inte samma lagskydd. Detta har ThN arbetat hårt för att få ändring på och har därvid fått riksdagens öra. Däremot har regeringen hittills varit kallsin- ning och avvisat riksdagens propåer om



lagskydd även för det rörliga kulturarvet. Dock har Riksantikvarieämbetet (Raä) fått ett uppdrag i frågan som ska redovisas till regeringen i november i år. Raä besök i Håtuna förra hösten i EAA S regi var en del i detta uppdrag och Raä rapport från detta besök går att hämta från Raä hemsida.

Frågan är dock inte helt politiskt död under tiden. I närtid har två riksdagsinterpellationer debatterats och besvarats av kulturministern den 9 september. Interpellationerna, protokoll och debatten kan ses på

Riksantikvarieämbetet besöker Håtuna.
Foto: Peter Liander

https://www.riksdagen.se/sv/webb-tv/video/interpellationsdebatt/vart-rul-lande-kulturarv_H810876

Enligt min mening så låter ministern väldigt positiv men frågan är vad hon har att sätta emot när det gäller till exempel bränslefrågan, som utan tvekan kommer att bli en knäckfråga för det rörliga kulturarvet. Alltså, vi vill se mer verkstad och inte bara vackra ord!

Götaverken GV-38 på Visingsö, 2020. Foto: Lennart Öborn





Information om radannonsering i EAA-nytt

Radannonser i EAA-Nytt kostar inget för medlemmar i EAA Sverige.

Underlag för annonsen skickas till eea-nytt@eea.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 Steen Skybolt



Registration SE-XNT, Country SWEDEN, City/Aerodrome ESSE Skå-Edeby

(Bilder)

DESCRIPTION: Unique 2-seat aerobatic biplane Steen Skybolt, built by current owner. One owner/builder only, aircraft as new with only 3.5 hours Total Flying Time!

ENGINE: Lycoming IO-360-A1B, 4 cylinder and variable pitch propeller & governor, 1266h SMOH

PROPELLER: Hartzell HC-C2YK-1BF, 1778h TT, 3.5 SMOH

AVIONICS: COM King KY197 TSO, XPDR King KT76A TSO.

REMARKS: Navlights Whelen A490TDF

REMARKS: Aircraft has dual-controls

Aircraft is under Swedish EAA flight test program.

OPTIONS: An extra spare engine in parts can be included in sale.

Extra open cockpit kit can be included

Interior 10(10), Exterior 10(10)

SUGGESTED PRICE TSEK 800 VAT free

First come first served...

CONTACT

Owner: Anders Hägglund, phone +46 705201109, email anders@skybolt.se



Säljes

Zenith CH300 (TRI-Z) SE-XYZ



Byggår 2006, Total flygtid 487 t
Motor Lycoming O360, 180 hp, TSO 860 t
Propeller McCauly BMS7660
Flygtillstånd till 31 dec 2021
3-sitsig, side-by-side + 1 baksäte
MTOW 885 kg, Tillsatsvikt 335 kg (Bränsle+pilot+pax+bagage)
Bränsle min UL91 200 liter, Range c:a 550 Nm (1000 km)
TAS 108 kt
Avionik: COM1/NAV Bendix King KX165 (25 Khz)/NAV med
VOR+ ILS, COM2 TRIG TY96 8,33 Khz, ADF KR86, DME Narco
195, Transponder TRT800 Mode S, Garmin 495 GPS
TruTrak Autopilot
Pris: 28.000 Euro

Tel 044-101449 076-1114149
bjorn.alfer@telia.com

Säljes

Andreasson MFI-9 HB, SE-XRL



Total gångtid 350h tillv.nu 105-918
Besiktigad sept 2020
Motor O-200 100 hk vid 2750 rpm, UL91/96
Propeller 3-bladig Warp Drive
MFI9HB byggd 1998 i Linköping av Bror Lindberg och S-O
Lundeborg
Tank 80 liter 80/87 oktan
Max last 20, max tillåten flygvikt 625 kg
Max marchfart VNO 103 kt, VNE 148 kt
Elektriska vingklaffar/flaps
VHF COM Becker, transponder finns men är ej monterad
Flygplanet finns i hangar i Landskrona på ESML
Pris 135 000kr

Kontakta Siv och Lars Rönne
sivronne@gmail.com lars.eco1@gmail.com
Siv 0763-151479
Lars +45 30 11 49 67

Säljes

AEROBATIC LASER 230



Nollad motor, nollade apparater och magneter. TT 327 timmar. 230 hp med startvikt ca 550 kg gör att den stiger som en kork i vatten. +/- 10 g för bara 550 000 kr.
Pekka.h@telia.com

Säljes

Stolp SA-700 Acroduster One

Experimental, Klar 1988 - TT 241 h

Aerobatic +-6 G

Engine AEIO-360-H1A, 180 hp - TT 576 h
(AVGAS 100LL eller 91/96)

Injector 42 h.

Propeller fixed wood MT 188R135-4G, 42 h
efter grundöversyn hos MT.

Smoke system från Smoke-System-Helper

Radio Trig TY91 -8,33 kHz

Transponder TQ KTX2 with ADSB

Avmap Ultra EFIS

Hooker Harness

Fallskärm ingår, nåt år kvar på den.

Pris 385 000 SEK

Jonas Larsson

070-6034829



Köpes

Landställ till Jodel 112 eller liknande med saxlänkar
eller förstärkta för användning med skidor.
Även skidor samt tillbehör är av intresse, oavsett
skick!

Telefon 0725796733

Mail: Patrik.jornen@hotmail.com

Patrik Jörnén

Bortskänkes

PA22 / Colt kropp



i gott skick bortskänkes
Ett bra objekt till en experimental (UL) maskin
i den nya 600 kg klassen eller annat.

Lars Göran Karlsson

Alvesta 18

73113 Kolsva

070 2943665

Ikarus Flying Center



Den bästa klubbkärren
enligt expertis!



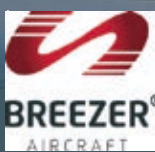
**Ikarus C42. Europas ledande skol &
klubbmaskin, tillverkad i Tyskland i
över 1800 ex!**

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

Elltech

Svensk och Norsk agent

Tel. + 46 (0)70 583 23 82

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

SKRUVS KEMITEKNIK AB

Proffs på färgborttagning!

**Köp RAPID+ Färgborttagare
-direkt från tillverkaren
-inga mellanhänder**

0470-77 45 40

www.skruvskemiteknik.se

Industribyn, 360 43 ÅRYD



Skylane UL



Dynamic



Ultralätt, X-klass, LSA och VLA

Bristell



Advantic



Flottörer



Propeller



Oljekylare



Light Sport Aviation Scandinavia AB

Sverige

Norge

Danmark

Finland

www.LSAS.se

info@LSAS.se

+46 – (0)70 575 9008

VI HÅLLER DIG FLYGANDE

**Vi gratulerar Eslövs Flygplats,
Eslövs Flygklubb och Skydive Syd
till den nya tankanläggningen med Hjelmco JET-A1.
Tankvolym 25.000 liter, självbetjäningsanläggning
med kortautomat för vanliga bankkort.**

**På bilden ses Fallskärmsklubbens Cessna Caravan tankas
med Hjelmco JET-A1 från den nya tankanläggningen**



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