



EAA

nytt

#4/2021

MEDLEMSTIDNING FÖR EAA SVERIGE • ÅRGÅNG 54



- Flygsäkerhet
- CHT/EGT instrument
- Broom F58
- Köp/Sälj
- Luciafika
- Kallelse





Flygkalendern

27-30 april Friedrichshafen, Tyskland

4-5 juni EAA Fly-in, som alltid, första helgen i juni! Arrangeras av Falbygdens Flygklubb på Falköpings flygplats

EAA Airventure i Oshkosh
AirVenture Dates

2022: July 25 - July 31

2023: July 24 - July 30

2024: July 22 - July 28

2025: July 21 - July 27

I DETTA NUMMER BLAND ANNAT:

3 Ordföranden har ordet

4 Kansliet, Flygsäkerhet

7 Kallelse till årsmöte 2022

8 CHT/EGT. Anders Waller man har ett egendesignat instrument!

10 Broom F58, svetsar.

12 Kontroll av fartmätare och höjdmätare

14 Veteranflyg

18 HANGAREN, köp och sälj

Omslagsbilden



Tisdagsträff på Edsbyns flygfält. Petter Tore har varit ute på en liten tur till Bollnäs Flygklubb. 2021-08-03 — med Tord Backeby och David Larsson på Edsbyns Flygklubb - ESUY.

Foto: Thomas Woxberg

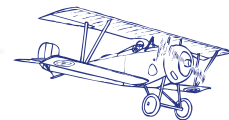
Har du ett avstannat projekt?

Någon vill överta det, få det i luften!
Sätt in en annons i EAAnytt 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 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

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:

Måndag - Onsdag 08.00-16.00.

Medlemskap räknas per kalenderår och er-

hålls genom inbetalning av årsavgiften till

föreningens Plusgiro. Medlemmar som till-

kommer 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 medlem-

skap 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

gångar/år och att inträde kan lösas till flight

line på Oshkosh och Sun 'n Fun.

Ordförande har ordet



Så var
det dags
att skriva
ledare
nummer
3 som
ordfö-
rande i
EAA,
tiden

går!

För min personliga del har tiden efter sommaren snarast präglats av återhämtning och förvaltning. Vårt Fly In tog hårt på mina krafter, jag lärde mig mycket och nu vet jag vad och hur saker ska skötas och delegeras. Det har varit besiktningsmannamöte, vi har klarat av det första styrelsemötet för hösten, styrelsen har börjat planera för nästa års Fly In. Sven, med mig som hejklack, har börjat med årets kvalitetsrevision och jag har jobbat lite med ärendet "IFR med X-klass", kort sagt det jobbas mycket bakom kulisserna som inte syns.

Jag nämnde ordet återhämtning. Det mesta i livet går i cykler, upp och ner, efter regn kommer solsken o.s.v. Efter ett färdigställt projekt SE-EFF, en MFI-9, så har det varit svårt att motivera sig att gå ut i garaget trots att "drömpjektet", en Vans RV-6 står där plåtfärdig, den där drömmaskinen som ska bli exakt som jag vill ha den! Arbetet att komma in i EAA har varit större än vad jag tänkte mig och det är inte det enda projektet jag har vid sidan om och efter att som yrkespilot varit tillåten så måste jag nu även vika tid till jobbet! Almanackan börjar bli full! Men så händer det! Det där lilla som behövs, gnistan för att tända elden, så kommer den! Jag fick ut och flyga lite RV och sen fanns motivationen där! Min sambo hade dessutom sett maskinen passera över hustaket och redan till middagen kom ordern "nu måste den bli färdig". En sådan order går ju inte att vika undan

för så nu ser jag fram emot en vinter med idogt byggande, så kanske till sommaren 2023, vem vet?

Med tiden är förändras saker och ting, vi blir äldre, det kommer in nya medlemmar och kansliarbetet, även det, förändras. Vi måste bli fler som jobbar inom EAA och vi måste hela tiden tänka på tillväxt och förnyring. Vår organisation har under många år inte stått i fokus och vi har stora jobb att göra administrativt, mest i tekniska verksamheten, men även i föreningsverksamheten, och vi behöver bli fler som jobbar. "För mycket ord och för lite verkstad" är en devis som ibland speglar mina känslor, vi behöver bli fler själar med kunskap och kompetens som drar lasset. Efter snart ett år i rollen som ordförande har jag skapat mig en bild om oss som pusselbit i olika sammanhang. Jag har mött Transportstyrelsens olika avdelningar och fått syna gången och hur frågor hanteras, jag vill påstå att vi har en bra relation till TS och att TS generellt är positiva till oss och vill skapa möjligheter och lösa frågor, i gengäld förväntas vi agera brett och vara en "influencer" i pilotkollektivet.

Vi har nu passerat ett drygt år av Covid och Corona och livet börjar så sakta hitta tillbaka till någon form av normaltillstånd, kanske inte identiskt med tiden innan men ett normaltillstånd. För EAA betyder det ett behov av att träffas, kurser, Fly In, m.m. vi hoppas på en vinter med mycket aktivitet och många fina isar och plogade flygfält.

Jag avslutar som förra gången, vi är inne i årets sista del, 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



LUCIA-KAFFE

Nya medlemmar

5592	Björn Compier, Åkersberga
5593	George Palmér, Nacka
5594	Magnus Lind, Hässleholm
5595	Thomas Pyls, Lidköping
5596	Staffan Lindberg, Älmhult
5597	Ismo Oinas, Tjällmo

Nya Byggtillstånd

1617	Van's RV-14 Lars Jonsson, Bromma
1618	SD-1 Minisport Thomas Sörquist, Göteborg
1620	MERA-01 Ulf Ringertz, Stockholm

1:a Flygutprovningstillstånd

SE-XTN	Van's RV-8 Johan Sverkerson, Harplinge
--------	---

1:a flygtillstånd

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

PÅ EAA's KANSLI

Onsdagen den 15/12 kl. 18.00

bjuds det på Luciakaffe på EAA's kansli på gamla **Barkarby flygfält**.

PÅ ESLÖVS flygfält

EAA Södra har glädjen att kunna återuppta traditionen med luciafika och bjuder därför in till **Eslövs flygfält, onsdag 15 december kl. 18:00**.

Platsen är "Slottet" vid de södra hangarerna, d v s till höger då man kommit in på flygfältet.

Såväl styrelsen som tekniska verksamheten finns representerad, så förutom förplägnad och julstämning kommer det att ges lite information om läget i föreningen och lite planer framåt.

Mattias Jönsson



PÅ LFK's klubbhus

REGION ÖST

Lucia-kaffe i region öst onsdagen den **15 december klockan 18.00**.

Plats **LFK klubbhus på Pilotgatan 10, Linköpings flygplats**.

Vi är tacksamma för intresseanmälan via Facebook-gruppen "EAA, Experimentflyg i Östergötland". Om Du vägrar FB så kontakta Anders Wallerman eller Björn Rystedt. Har Du andra frågor om träffen så kontakta Anders eller Björn. Medlemmar, tidigare och blivande medlemmar och andra intresserade är välkomna!

1. Förutom kaffe med mingel så ska vi få
2. Info av Kjell Franzén om de nya föreskrifterna från Transportstyrelsen om "Luftfartyg av kulturhistoriskt värde" och en statusuppdatering av ansökningar och beviljade "K-märkningar".
3. Vi vill också ta en diskussion om hur det står till med EAA Sverige och vart föreningen är på väg.
4. Vi tar också upp frågan om återupplivning av Chapter 222, där huvudstyrelsen tyckt att om vi Östergötland tycker så får vi också ta ett större ansvar för genomförandet. Det kan alltså bli frågan om att välja en eller ett par förhandlare och genomförare.

Välkomna
Kjell, Anders och Björn



Incidenter, tillbud, haverier och flygsäkerhet En lägesrapport för 2021

När detta skrivs är det den 8 november 2021 och inom EAA:s verksamhet har det inträffat ett haveri sedan senaste EAA-nytt.

Haveri i starten på Sjöbo/Sövde 2021-08-22 med autogyro typ Sparrowhawk SE-HYY.

Piloten skrev följande perfekta analys av haveriet i starten; Vid pre-rotation accelererade jag som vanligt upp tills jag fick indikering på RRPM (rotorvarv) på 240. Då ökade jag på motoreffekten och förde stickan framåt för att få en normal rotation. Nosen reste sig trots att jag förde spaken framåt och maskinen fortsatte uppåt i en brant vinkel.

Då jag förstod något var fel så drog jag av gasen i hopp om att kunna få maskinen ner på backen igen men istället vek den sig åt vänster och kraschade på vänster sida från ca 5-7 meters höjd.

Efter genomgång av maskinen efteråt kunde jag konstatera att RRPM indikatorn hade visat allt för högt värde, då en gyrokopter uppför sig så när rotorvarvet är alltför lågt - troligen bara omkring 200 när den indikerade 240 varv.

Ingen brand uppstod och jag blev lyft ur vraket av tillskyndande och transporterad till Ystad lasarett för kontroll och omplåstring. Vädret var CAVOK med svag vind från öst.

Stråk 12 användes.

Haveriorsaken är tekniskt fel på rotorvarvräknaren, någon ytterligare undersökning behöver inte utföras från EAA:s sida.

Facit i år är för närvarande fyra haverier med operativa orsaker. Ett haveri med teknisk orsak. Två haverier som klassas som händelser (påkörda på marken ingen pilot ombord). Andra händelser som kan hända är rasade hangartak efter för stor snölast. Nu har vintern redan kommit i norra Sverige.

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

Nr 4. Att alltid kontrollera vindriktningen som vindstruten

visar inför landningen på ett obemannat flygfält. Råder det redan flygtrafik i varvet kan upplysning inhämtas på radion. Även om Du startat lite tidigare från flygplatsen kan vindriktningen ha ändrats på kort tid (sjöbris, termikväder osv.) gå inte in i den fällan. Är det ingen trafik på fältet ingen svarar på radiofrekvensen, utför alltid kontroll av vindstruten. Genomför därefter standard trafikvarv som råder för flygplatsen.

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

Fortsatt säkert flygår 2021 önskar Staffan Ekström.



ÄR VI SÄKRA I EAA?

Av Magnus Lundström

I förra numret skrev jag om skador och haverier, att TS konstaterat att vi är överrepresenterade i statistiken och för en kort tid sedan nåddes jag även av ryktet att HDI, vårt försäkringsbolag, också noterat den stora mängd skador som våra flygplan varit ute för i år, dessa skador är inte till vår förmån!

I FFK-nytt skrev Kärchefen Thomas Alexandersson följande under rubriken:

Vem ansvarar för flygsäkerheten i FFK?

Det kontinuerliga och konstant pågående arbetet med flygsäkerheten i FFK har prioritet 1 – varje dag året om. Men vem ansvarar för att flygsäkerhetsarbetet bedrivs dagligen i hela verksamheten? Jo det gör Du och Jag och alla andra medlemmar i FFK! Många gånger pratas det om att man HAR hög flygsäkerhet i olika verksamheter, men hur får man då hög flygsäkerhet? Jo, genom att de som är involverade GÖR flygsäkerhet genom att ta sitt ansvar och bidra aktivt.

Det finns en rad saker som påverkar säkerhetskulturen i en verksamhet. Inställningen till säkerhet, attityder kring säkerhet, viljan att bidra till

säkerhetsarbetet, värderingar, kunskap och kompetens, m.m. Det vill säga att det är din och min vilja att bidra till säkerhetsarbetet, dina och mina värderingar kring säkerheten, etcetera. Det är alltså vi som verkar inom FFK som bidrar till, och gör säkerhetskulturen.

I dessa rader skulle man rakt av kunna byta ut FFK till EAA, det är just så det är, Du och Jag är flygsäkerheten!

Vad är flygsäkerhet? Jag brukar påstå att det är arbetet att skjuta incidenter och haverier så långt in i framtiden som möjligt, för de går inte att undvika!

Inom den kommersiella luftfarten har uttrycket TEM används under många år.

• Threat and Error Management

Vad betyder nu detta? Jo att innan jag gör något, fundera igenom konsekvenserna och vad som måste bli mitt nästa steg om det inte går som tänkt. Att definiera hot "threats" och att bygga ett "error management" d.v.s. skapa en plan för när det inte går bra. Vårt regelverk definierar till viss del hot och har till viss del byggt alternativplaner. Vi ska alltid ha reservbränsle när vi landar, d.v.s. får vi ett pådrag på final ska vi klara ett extra varv runt. I gamla

BCL fick vi inte använda hela banlängden ifall förutsättningarna vi räknat på inte var korrekta. Tyvärr är BCL en svunnen tid och vårt nuvarande EASA-regelverk bygger mycket mer på att vi själva ska skapa marginaler och skyddsnät. Vi måste själva bygga planer, fastställa en avdragspunkt i en start, är fältet för mjukt och jag inte kommer lätt har jag redan tagit ett beslut innan jag påbörjar start, m.m. Vill vi översätta TEM till svenska kan vi kort säga "tänk efter före".

Regelverket finns av en anledning och vi SKA följa det, men vi behöver även anpassa oss till det nya, att själva skapa marginaler i våra operationer. Vi måste även ta hela vår erfarenhet in i våra flygoperationer, är det lämpligt att starta och landa på ett gräsfält som är så mjukt att jag inte kan köra bil på det? För köra fast med bilen är ju pinsamt! Eller? Är det pinsamt med söppastopp på motorvägen? Är det bättre i flygplanet? Kort sagt, tänk efter före!

Flygsäkerhet är till viss del att lära av andras misstag. 2021 är snart till ända och 2022 står för dörren. Låt oss under detta år tänka efter, skriva in titeln "Risk Manager" på visitkortet och låta oss göra nästa år till ett säkert och så skadefritt år vi kan, för det var ju just det, att skjuta skadorna så långt fram som det går!

EAA-portalen

Som tidigare meddelats pågår ett arbete med att införa en ny webbaserad medlems- och projektdatabas, EAA-portalen. Den ursprungliga tanken var att använda den danska Projektportalen rakt av, men då det visade sig att våra datamängder är betydligt större än vad våra danska vänner har, konstaterade vi att en större omkonstruktion av databasen behövde göras.

Detta arbete har dock varit betydligt mer omfattande än vad vi kunde föreställa oss, vilket också har påverkat tidplanen en hel del. Dock kommer vi att få ett system som inte bara kommer att vara snabbare och säkrare, utan också betydligt mer flexibelt för framtida utveckling.

Som det ser ut nu siktar vi på en lansering för kanslifunktionerna (d v s ersättning av den nuva-

rande databasen) under första kvartalet 2022. Steg två, som bl.a. innehåller ett gränssnitt för alla medlemmar, är planerat ett kvartal senare - mycket beroende på hur väl den första lanseringen faller ut.

Mattias Jönsson



Kallelse till årsmöte 2022 i EAA Sverige

Tid: 2022-03-12 klockan 13.00

Plats: EAA kanslibyggnad, f d Barkarby flygfält

Förslag till dagordning:

1. Mötet öppnas
2. Val av ordförande och sekreterare för mötet
3. Val av justeringsman som jämte mötesordföranden justerar årsmötets protokoll
4. Val av rösträknare
5. Godkännande av fullmakter och fastställande av röstlängd
6. Fråga om kallelse till årsmötet skett i behörig tid och ordning
7. Styrelsens verksamhetsberättelse
8. Verksamhetsledarens redogörelse för den tekniska verksamheten
9. Resultat och balansräkning
10. Revisionsberättelse
11. Fråga om ansvarsfrihet för styrelsen
12. Val av styrelseledamöter och styrelsesuppleanter
13. Val av revisor och revisorssuppleant
14. Tillsättande av valberedning
15. Presentation av budget för 2022 och fastställande av årsavgift för 2023
16. Föredragning av inkomna motioner och styrelsens propositioner
17. Eventuella förslag till stadgeändringar
18. Övriga frågor (ej för beslut)
19. Mötet avslutas

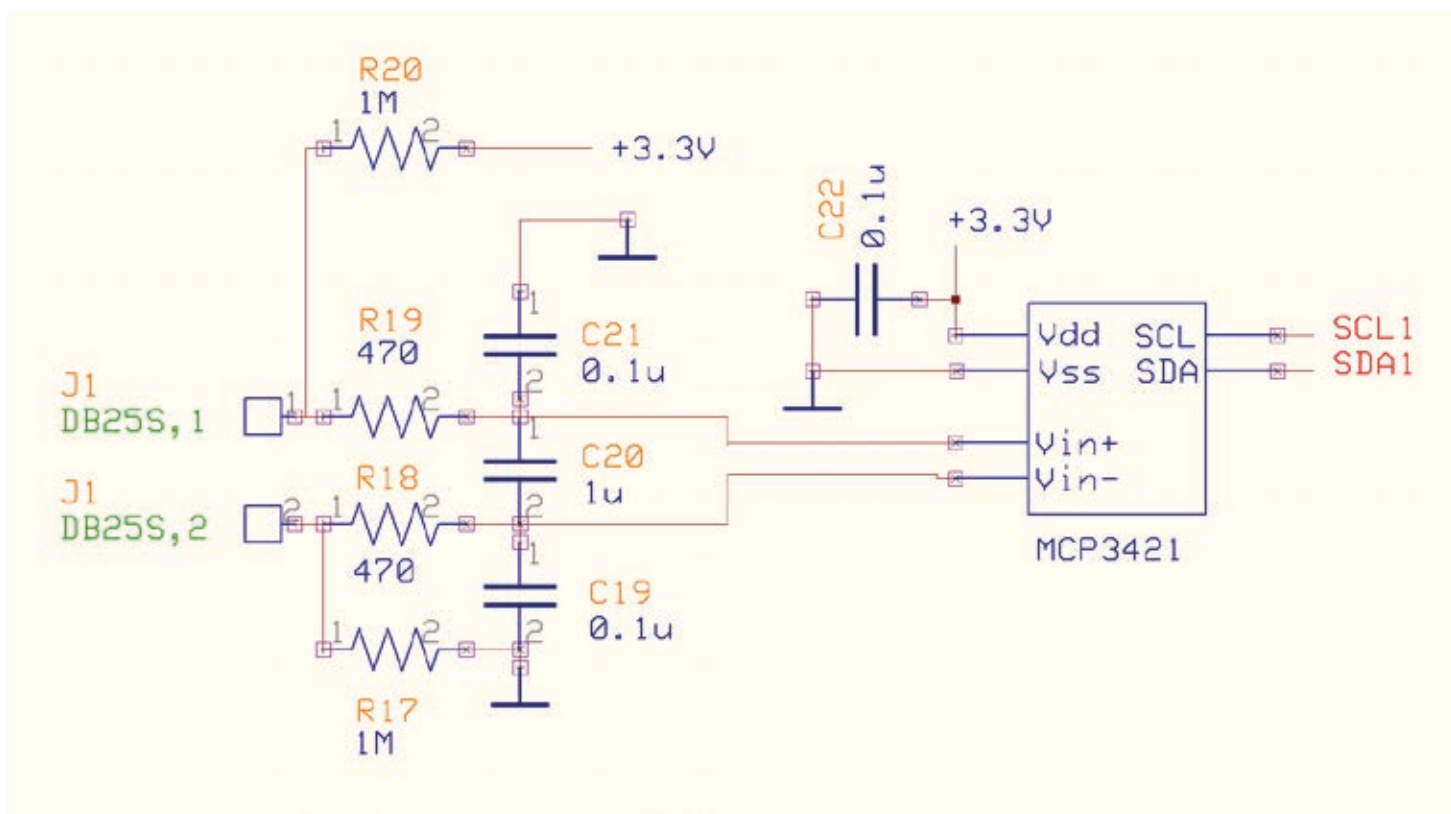
Motioner skall vara inkomna senast 30 dagar före årsmötet för att tas upp på mötet.

Vi bjuder på fika/förfriskningar.

Välkommen!

Ett experiment med termoelement

Anders Wallerman byggde sitt eget instrument för CHT och EGT



När jag byggde mitt flygplan för flera år sedan saknade jag ett instrument för cylindertemperatur (CHT) och avgastemperatur (EGT). Trots att det finns många att köpa fick jag för mig att göra ett eget. Här beskriver jag väldigt kortfattat hur jag gjorde, och hur utfallet blev, som tips ifall någon annan vill göra samma sak.

De sensorer vi brukar använda på våra flygmotorer för CHT och EGT är termoelement. För den som inte är så bekant med termoelement så bygger de på en fysikalisk egenhet hos metaller. Om man utsätter en bit metall, en kabel t.ex., för en skillnad i temperatur så att ena änden är varmare än den andra bildas en temperaturberoende spänning mellan ändarna. Temperaturberoendet är olika för olika legeringar, så genom att dra två kablar med olika legeringar till mätpunkten får man en mätbar temperaturberoende skillnad i spänningen mellan de två kablarna vid instrumentet. Finns mycket att läsa om det här på nätet om man vill fördjupa sig.

Spänningen är dock rätt liten. För de termoelement jag använder för EGT (de har en särskild kombination av legeringar som kallas

K-element) blir spänningen c:a 16 mV vid 400 °C, t.ex.

Det finns många olika lösningar för att mäta spänningen, bland annat flera specialiserade IC-kretsar för termoelement, men jag fastnade för att använda en A/D-omvandlare kallad MCP3421 för det. Tillverkaren rekommenderade den bl.a. för just termoelement eftersom den innehåller en förstärkare som gör den särskilt lämpad för att mäta de små spänningarna. Jag följde helt enkelt tillverkarens förslag på hur den skulle användas. Den är enkel att använda, den behöver bara ett filter på ingångarna och sedan levererar den resultatet digitalt över en sorts serieledning som kallas I2C – perfekt för att läsas av med en liten dator. Jag kopplade enligt figur 1 (ovan).

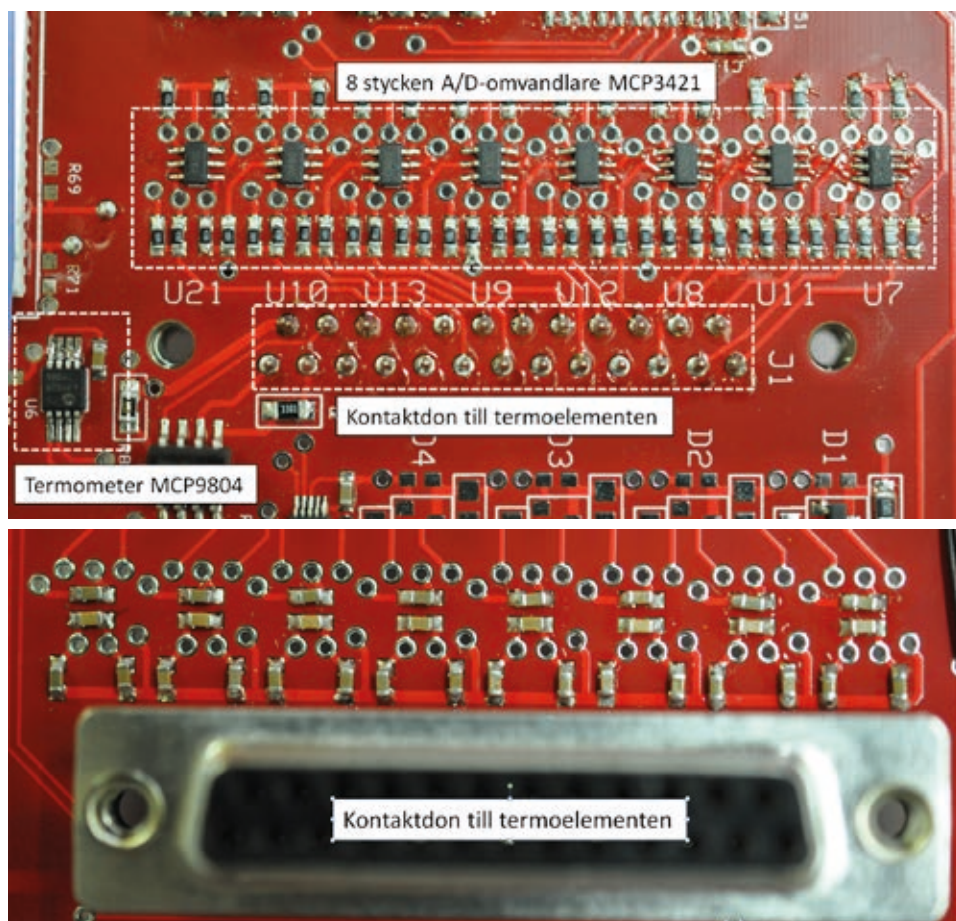
Signalen kommer in från vänster, ingångsfiltret består av motstånd R18 och R19 samt kondensatorerna C19, C20 och C21. Motstånd R17 och R20 är bara till för att kunna detektera om det blir avbrott i termoelementet – i så fall åstadkommer de att det blir maxutslag. Kondensatorn C22 är avkopplingskondensator för matningsspänningen till om-

vandlaren. Det är allt som behövs för att mäta ett termoelement.

Det räcker dock inte att bara mäta skillnadsspänningen från termoelementet, eftersom den bara beror av skillnaden i temperatur mellan mätpunkten och A/D-omvandlaren. Man måste också mäta omgivningstemperaturen. Till det använder jag en MCP9804 som är väldigt enkel att använda – den behöver bara matningsspänning så levererar den sin temperatur, också den på I2C.

Kretskortslayout som i figur 2 (ovansida) och figur 3 (undersida). Jag satte alla kondensatorer på undersidan, A/D-omvandlarna och motstånd på ovansidan. Allt så nära kontakten för termoelementen jag kunde för att reducera risken för störningar.

Totalt åtta stycken A/D-omvandlare – en för CHT och en för EGT för varje av mina fyra cylindrar. Dessutom tillkommer omgivningstermometern, också den nära kontakten. Värdena läses sedan ut från A/D-omvandlarna med en liten dator, och översätts till temperaturer. Det finns översättningstabeller på nätet för olika sorters termoelement, och det var bara



Figur 2 överst, och 3 ovan.

att programmera för att slå i rätt sådan för att få rätt temperatur. Jag testade alltihop genom att sätta ihop två termoelement – ett kopplat till en A/D-omvandlare och ett som följde med min multimeter – med hjälp av lite aluminiumfolie och värma med varmluftspistol. Sedan kunde jag jämföra mitt alster med multimetern, för varje CHT och EGT. I de temperaturer jag kan komma upp i med den metoden skiljer sig apparaten bara som mest några enstaka grader jämfört med multimetern.

Figur 4 visar resultatet vid rumstemperatur – då är det ingen temperaturskillnad mellan termoelementet och kretskortet, och därmed är spänningen ifrån termoelementet noll. Resultatet vid rumstemperatur är således vad omgivningstermometern mäter. Figur 5 visar resultatet med lite värme, typiskt blir det någon grad eller så fel, vid mätningar upp till några hundra grader.

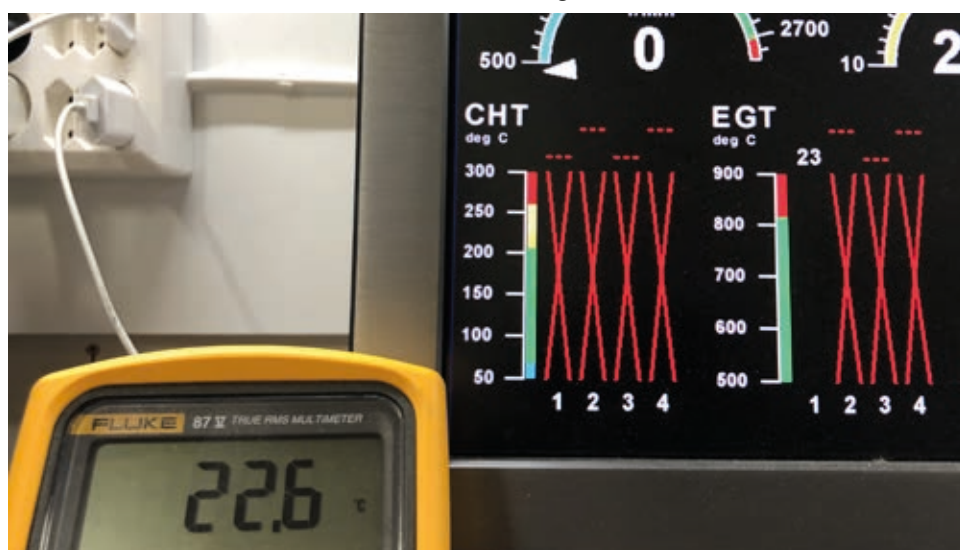
Efter att jag monterat apparaten i planet gjorde jag ett till test – jag provade med motorn igång på marken, väntade tills temperaturerna stabiliserat sig, och drog ur kontakten med termoelementen och kopplade in dem till multimetern i stället, ett efter ett. Provade

även med ett lånat instrument avsett för just termoelement. Även då var skillnaderna små mot apparaten, visserligen blir skillnaderna vid de höga avgas-temperaturerna större i grader sett men procentuellt sett ungefär detsamma.

Jag är rätt förvånad över att det fungerar så pass bra. Eftersom sensorerna är jordade i motorn samt att jag till viss del drog termoelementkablarna parallellt med tändkablarna, måste det rimligtvis komma in en hel del störningar – men de är väl lika på båda ledningarna så att det tar ut sig plus att de sväljs av filtret på ingången antar jag.

Nuförtiden kan man ju ifrågasätta nyttan med att göra en sådan här grej själv, när det finns så pass mycket färdigt att köpa relativt billigt. Men är det hembygge så är det... det är i alla fall roligt och lärorikt.

Figur 4 nedan, och 5 nederst.

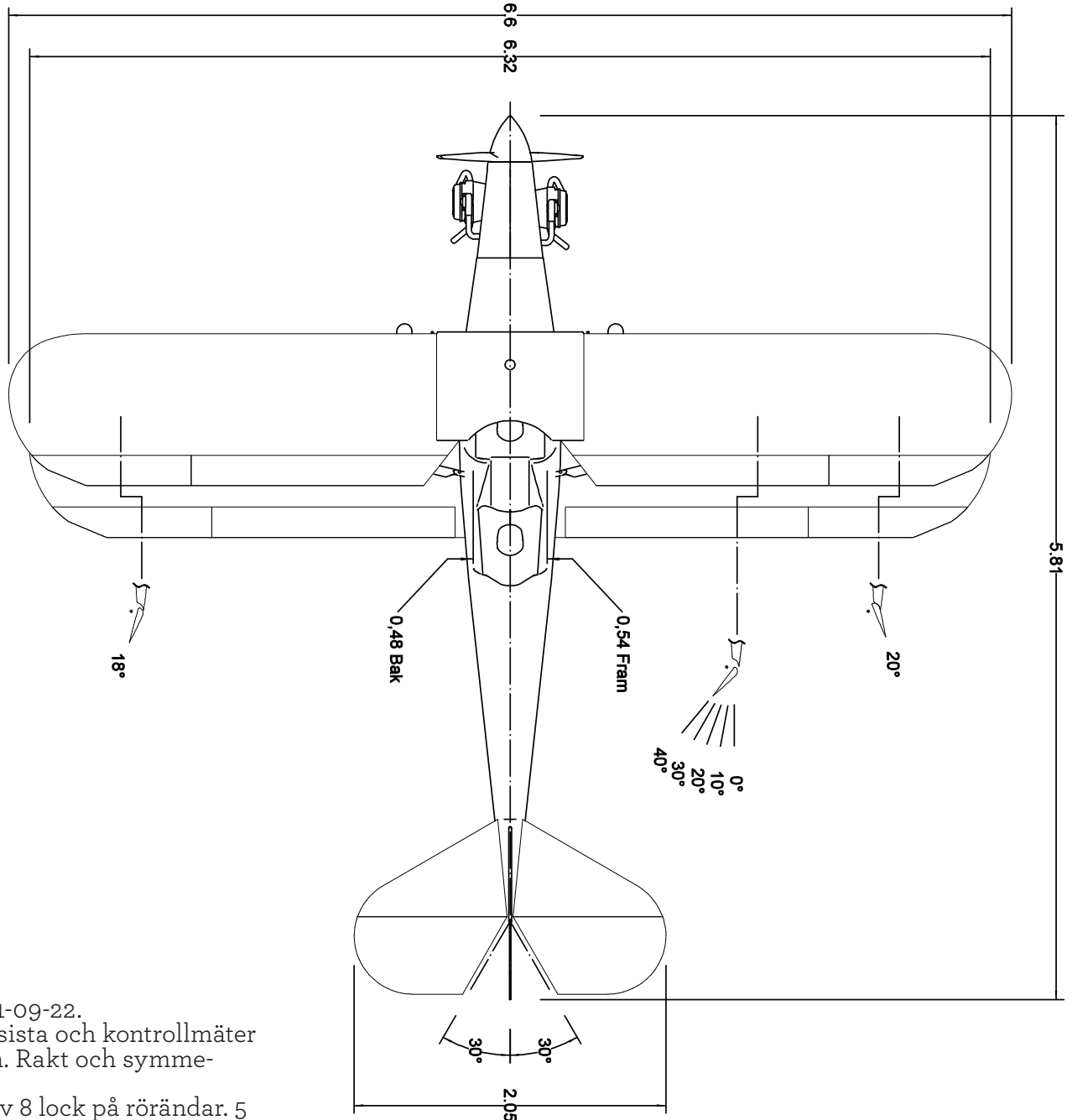


Broom F58

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

Anteckningar flygplansprojekt 1

Del 9 i Josef Melins berättelse



Status 2021-09-22.

Riktar det sista och kontrollmäter hela ramen. Rakt och symmetriskt.

Svetsar 6 av 8 lock på rörändar. 5 blir bra, den sjätte bränner jag håll på. Bygger igen med tillsats, men det blir för varmt och porigt. Är trött och åker hem. Slipar upp och svetsar om en annan dag.

/

Status 2021-10-03.

Har svetsat inte mindre än 11 timmar de senaste 3 dagarna. Det blir förhoppningsvis några timmar till i morgon efter arbetsdagens slut.

Mycket konstiga arbetsställningar blir det, en del akrobatiska faktiskt. Är nöjd med svets hjälmen jag fick tag på för svetsningen av detta projekt. Den är liten, lätt och har stort glas. Hjälmens och min lilla TIG-brännare gör definitivt svetsningen lättare.

/

Status 2021-11-06.

Byggandet har stannat upp för tillfället. Nu är det jobb för hela slanten, åtminstone fram till jul. Har klämt in några svetspass på bygget, men det blir inte bra när jag är stressad.

TIG-brännaren är upphängd tills vidare.

/



Kontroll av höjd och fartmätare

EAA har utrustning för att kontrollera höjd- och fartmätare. Det skall enligt reglerna göras senast 24:e månaden sedan föregående kontroll. EAA's kontroll omfattar bara instrumenten. Tätheten av statiska och dynamiska systemen måste du själv kontrollera, det skall vara tätt för att allt skall vara rätt. Om du vill att EAA gör kontrollen av instrumenten måste du montera ur dem ur flygplanet och skicka dem till EAA's kansli. Justering av mbar-skalan görs om så behövs och är möjligt, inga andra justeringar.



- Kontakta gärna kansliet innan ni skickar instrumenten.
- Förpacka instrumenten väl, samma emballage kommer att användas när instrumenten returneras!
- Lägg i en lapp med din adress, telefonnummer och e-postadress.
- Betalningen som, är 500 kr/höjdmätare och 300 kr/fartmätare plus returfrakt. Fakturan läggs i paketet.
- EAA avsäger sig allt ansvar om paketet eller innehållet är skadat efter frakt.

Kansliet sköter logistiken. När instrument anlänt meddelar kansliet kontrollanten att sådana finns att kontrollera. Efter kontrollen tar kansliet hand om att skicka instrumentet i retur. Om du själv vill bekosta returfrakten, lägger du den i paketet tillsammans med dina kontaktuppgifter.

Adressen är:
EAA Sverige
Hägerstalund
164 74 Kista

Packa väl!

När ni sänder in höjdmätare eller fartmätare till Kansliet för kontroll, tänk på hur ni förpackar dem. Ni får tillbaka instrumenten i samma förpackning! Förpackningen skall tåla behandlingen under transporten t.o.r. om instrumenten skall klara sig oskadade. Se till att instrumenten inte kan klämmas eller stötas så att de skadas, använd inte för liten förpackning och använd rikligt med fyllnadsmaterial. Kansliet har inga kartonger, lådor eller annat, bara tejp för förslutning!

Ikarus Flying Center



Den bästa klubbkärren enligt expertis!



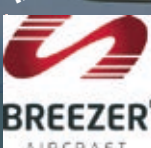
Ikarus C42. Europas ledande skol & klubbmaskin, tillverkad i Tyskland i över 1800 ex!

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

Elltech

Svensk och Norsk agent

Tel. + 46 (0)70 583 23 82

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



Mårten Hagardson landar med Jodel D117
Foto: Thomas Woxberg

Veteranflyg



Av Kjell Franzén

Fortfarande inget skydd för veteranflyget

Transportstyrelsens nya föreskrift om luftfartyg av kulturhistoriskt värde är bara ett delmål då det ännu saknas ett lagstadgat skydd eller hänsynskrav för våra veteraner. Transporthistoriskt Nätverk (ThN) jobbar fortfarande hårt för att det ska komma in ett hänsynskrav för det rörliga kulturarvet i kulturarvslagstiftningen. Det fasta kulturarvet har varit lagskyddat sedan Axel Oxelstiernas tid och olika andra kulturarv som miljöer, rörliga föremål för fast användning, mm har tillkommit efterhand men något skydd för det rörliga kulturarvet har det inte blivit än. Vad ThN vill se är att det skrivs in ett hänsynskrav så att det rörliga kulturarvet blir skyddat för ingrepp som förhindrar eller

Vid mötet med Raä och SMTM var alla ThN 11 medlemsorganisationer representerade. Med fanns också representanter för Raä och SMTM.

Foto: KarolinaMatts

omöjliggör fortsatt användning av det rörliga kulturarvet som vi känner till det.

Ett led i detta arbete är bearbetning av politiker som riksdagsledamöter och myndigheter. Två centrala myndigheter i detta område är Riksantikvarieämbetet (RAÄ) och Statens Maritima och Transporthistoriska Museer (SMTM). Den förra har fått en ny chef och den senare är en relativt nybildad myndighet och leds nu av en gammal bekant till ThN, förre riksantikvarien Lars Amréus, som flera gånger har deltagit i ThN seminarier vid politikerveckan i Almedalen.

Som ett led i påverkansarbetet höll ThN i oktober ett möte



Den nye riksantikvarien Joakim Malmström och bakom honom överantikvarie Knut Weibull.

Foto: Kjell Franzén

med SMTM och Raä där den nye riksantikvarien Joakim Malmström presenterade sig och framförde sin syn på det rörliga kulturarvet. Han hade en mycket positiv syn på detta men framförde med skärpa att Raä som myndighet måste följa de lagar som finns och är förhindrad

att påverka riksdag och regering. Alla initiativ i den vägen måste komma från "marknaden", alltså i vårt fall främst via ThN. Budskapet var klart, vi måste fortsätta att bearbeta riksdagsledamöter och regering.

ThN har under många år varit aktiv i Almedalen under politikerveckan. Vi har där i debatter och seminarier haft med många riksdagspolitiker och även politiker av högre rang som kulturministern, riksdagens talman, Transportstyrelsens generaldirektör och riksantikvarien, men alla har snabbt blivit "före detta". Nuvarande kulturministern hoppas vi på nästa gång, när det nu blir.

Vad behöver vi?

Vi behöver egentligen inte mer än att få fortsätta som vi alltid gjort. Alltså en regel i Kulturarvslagen som talar om för myndigheterna att nya regler och förbud inte ska drabba det rörliga kulturarvet. En hänsynsregel brukar det uttryckas som.

Det finns mycket som helt skulle omöjliggöra fortsatt användning av veteranluftfartyg som 100 procent förbud mot fossilt bränsle, skärpta krav på utsläpp och buller, inskränkningar i rätten att anlägga nya flygplatser, även små flygstråk, mm. Listan kan göras lång på otrevligheter som kan drabba oss om man inte tar hänsyn till kulturarvets särart och villkor!

Vi behöver också flygplatser. Det är mycket oroande att flygplats efter flygplats läggs ner. Jag tror att det snart finns fler museijärnvägar än flygplatser öppna för veteranflyget.

Flygplatser med ett förflutet i den infrastruktur som staten byggde upp i trafikflygets begynnelse, de så kallade flygstambanorna, borde få kulturarvsstatus. Det finns några få av dessa flygplatser bevarade, bland annat Visingsö, som är i praktiskt taget ursprungligt skick.

Det är redan idag svårt att få tillstånd till att anlägga en ny flygplats och vi kan räkna med att det blir än svårare i framtiden. De bullerrestriktioner man sätter kommer kanske utestänga bullrande veteranflygplan. Flygande Veteraners Daisys bannlysning på Bromma är ett varnande exempel hur det kan gå om man börjar tillämpa nya regler på gamla flygplan.

Nätverk för veteranluftfartyg

Tyvärr är det så att veteranflyget är dåligt organiserat i Sverige. EAA Sverige har bara god koll på de luftfartyg som har byggtillstånd för restaurering och de som står under EAA S tillsyn, d.v.s. x-klassade. Hur det i övrigt är med medlemmarnas luftfartygsinnehav vet vi mycket lite. Det behövs bättre samverkan mellan ägare av veteraner, kanske inte en egen förening men däremot möjligen ett nätverk för veteranluftfartyg. Nätverket borde då omfatta ett vidare begrepp än enbart de som blir K-märkta av TS. Möjligen alla de luftfartyg som undantas av EU i grundförordningens Annex I som "historiska luftfartyg".

Veteraner?
Foto: Dmitrij Karpenko

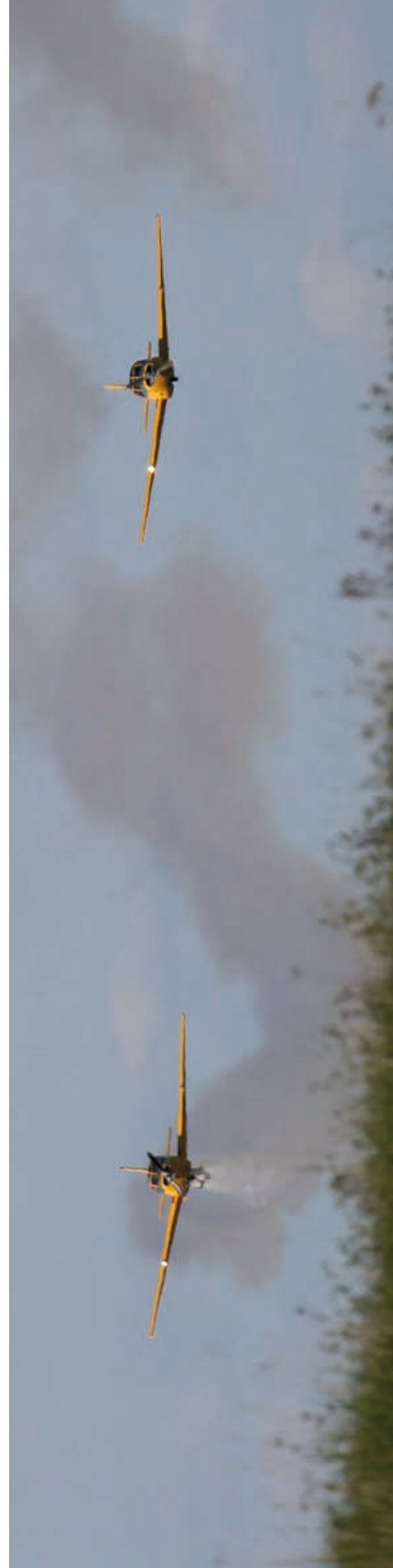




Foto: Dmytrij Karpenko

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

Motordelar från Bell 47 G4
Lycoming VO 540 B1 B3.
Continental A65, samt en
massa nya delar till Bendix S6
magneter.
Hjul nav Super Cub.
Glasfiberdelar till RV-4.
Startmotor till O-360 12V.
Kom med vettiga bud på gre-
jorna.
Bjarne Isaksson.
0705820866



KÖPES

Klocka och fartmätaren till SK12 FW 44 Stieglitz renoverings projekt som på bilden.



MVH Niclas Amren
0731824480
Niclas.amren@gmail.com

Broom F58, projektet söker kontrollant.

Josef Melin söker ny kontrollant. Vill du vara del i ett ovanligt spännande byggprojekt har du chansen nu! Projektet pågår i Alingsås. Kontakta Josef enligt nedan.

Mail: broomab@telia.com
Telefon: 0761 604 605

Säljes

Rotax 912-UL, 80 Hk Översedd TSOH 0:00 timmar.

Rotax 912-ULS, 100 Hk Översedd TSOH 0:00 timmar.

Rotax 914-F4, Renoverad med mycket nya reservdelar.

Rotax 503-UL, okänd gångtid.

Kontakta Yard Johansson tel 0171-414039 för mer information och pris.

Säljes Flygradio



Ocertifierad ICOM A220 till salu 10 000:-SEK
Oanvänd i original kartong.

Yard Johansson
Tel 0171-414039
e-mail; info@lycon.se

Säljes

Verkstadsutrustning Lycoming och Continental motorer.

Jag säljer nu min verkstadsutrustning för underhåll/- översyn av Lycoming och Continental motorer.

Den innehåller bl.a. följande; Specialverktyg till Cylinderarbeten, en mängd olika brotschar för byte av både ventilstyrningar och ventilsäten.

Lycoming O-435 specialverktyg (till Saab Safir).

Slipmaskin för att plana avgasport.

Arbetsbänk med vändbar hyllar för cylindrar.

MIRA fräs med olika stål, lång axel special anpassad till Lycoming och Continental ventilsäten. Lång Sioux slipmaskin med ett stort antal nya slipstenar samt hållare för slipstenar till ventilsäten.

Verktygshållare för att anpassa och skärpa slipstenar till ventilsäten.

Sunnen heningshuvud med slipstenar till cylindrar.

Verktyg för att byta bussningar i motvikter på vevaxlar.

Cirka 20 kg cylinderfots nycklar i olika utförande och dimensioner. Stressplattor till cylindrar mot vevhus.

Pressverktyg, dornar, specialbrotschar, mätverktyg mm, mm.

Bromspropeller- 4 blad.

Lite reservdelar Lycoming och TCM, se <https://lycon.se/rotax/sv/369-reservdelar>

Säljes som ett paket, allt eller inget/-priset är 160.000:-SEK.

Är du seriöst intresserad? ring 0171-414039 eller sänd e-mail till info@lycon.se

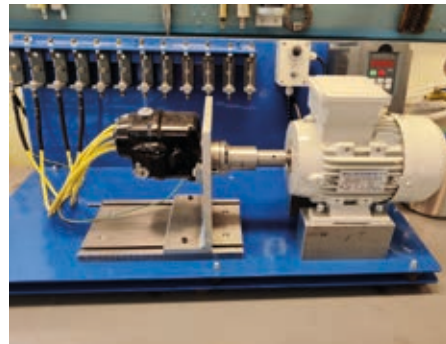
Yard Johansson

Säljes

Jag säljer nu min verkstadsutrustning för underhåll och översyn av magneter.

Den innehåller bl.a. följande; Specialverktyg till Bendix och Slick.

Testbänk



Bosch Magnetiseringsutrustning



Kraftaggregat reglerbart 0-40 volt, 0-100 Amp DC samt Växelström 0-130 volt och 0-1 Amp.



Reservdelar TCM och Slick. TCM Master Service Manual X4000, äldre utgåva.

Priset är 50.000:-SEK

För frågor ring 0171-414039 eller sänd e-mail till info@lycon.se

Yard Johansson

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**