



EAA

 nytt

#1/2022

MEDLEMSTIDNING FÖR EAA SVERIGE • ÅRGÅNG 55



- *Inför årsmötet*
- *Ercoupe renoveringen, uppdatering*
- *Broom F58, svetsar och giggas*
- *Flödermätare, lite elektronik*
- *Egen konstruktion med motortrubbel*
- *Veteranflyg*





Flygkalendern

27–30 april AERO 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

6 Inför årsmöte 2022

10 Projekt Ercoupe, en uppdatering

12 Broom F58, projektet rullar på

15 Mäta bränsleföde, elektronik!

16 Egen flygplansdesign och en motor som inte vill

18 Veteranflyg, Kjell kåserar

20 HANGAREN, köp och sälj

Omslagsbilden



Praktavia Sprite, en engelsk design gjord för amatörbygge. Den vann år 1968 en design tävling i UK arrangerad av tidningen Pilot. Enligt Wikipedia har 8 exemplar byggts. Här är en av dem på Sywell (EGBK), UK - England 3/09/2021.

Foto: Derek Heley

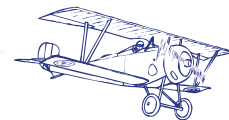
Har du ett avstannat projekt?

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 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

POSTADRESS:

Hägerstalund, 164 74 Kista

TELEFON: 08-752 75 85

E-POST: **eaakansli@eaa.se**

HEMSIDA: **www.eaa.se**

PLUSGIRO: 66 45 96-4

KANSLIET HAR ÖPPET:

Måndag - Onsdag 07.00–15.00.

Andra tider kan förekomma. Ring gärna innan besök.

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.

Föreningservice

Kontakta EAA kansli beträffande Flyghandbok, etc.

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, förenings tidskrift, 12 gånger/år och att inträde kan lösas till flight line på Oshkosh och Sun 'n Fun.

EAA Sverige är inte en del, chapter, av EAA USA.

Ordförande har ordet

Så var det dags igen! Jag sitter här i slaskigt vintermörker, skidorna installerade på flygplanet och ett par plusgrader ute och tanken går till någon radioreklam som passerat förbi om "det nya vanliga"! Förr i tiden hette det "ur led är tiden" efter snart två år i pandemi vet vi snart inte vad som är "normaltillstånd". Frågor som för 24 månader sedan knappt existerade är idag naturliga, "Tänkte på lunch, jobbar du hemma eller borta?", "Ska vi hitta på något i helgen eller är du i karantän?" Hela vårt samhälle håller på att rätta in sig i ett nytt normaltillstånd. Att rätta in sig och vara anpassningsbar har varit grunden för människans fortlevnad och ofta har de som vågat vunnit och de som inte vågat har fått kämpa för sin överlevnad. Det här resonemanget gäller även vårt EAA. Efter snart ett år som ordförande börjar jag få ett grepp om verksamheten, ansikten på namnen och lite insikt i verksamheten.

EAA skapades i en era av möjligheter, människor fick det gott ställt, myndigheter gav oss tillstånd, kunskapen växte, utbudet av projekt växte, kort sagt, det blåste medvind. Tyvärr har jag under detta år kommit till insikten att vi tappat bort att vara anpassningsbara, vi har levt i förvaltning och inte i utveckling. Vi sitter kvar i ett kansli flera mil bort från närmaste flygplats, med manualer i pappersformat med digitala versioner i scannade PDF som det inte går att ändra i. Min första PC köpte jag 1993 och inte långt därefter min första programvara för att digitalisera dokument, men vad hände i EAA? Vi har ett enormt administrativt arbete framför oss de närmsta åren och som topp på det hela så vet vi att vår klippa, Ann-Lis, kommer inte att ta hand om oss för evigt, kansliet kommer inte att bli k-märkt och skyddat för tid och evighet. Jag skriver inte att det kommer att hända saker, det MÅSTE hända saker om vi ska bestå i en värld som kräver anpassningsbarhet.

Just en sådan fråga ligger på bordet nu, IFR med X-klass. Jag har mötts av flera personer som menar att vi lägger massor av energi för ett fåtal flygplan. Jag tror tvärt om, det här kan var en del av vår överlevnad! Vi återuppbygger, renoverar och klassar om existerande flygplan, men tittar vi på nybyggena, som till antalet är få, så är det UL, STOL och hotta resemaskiner. Analoga instrument går knappt att köpa idag så vad blir det? EFIS! Som kan

massor, och så sätter vi in en sån och sen en sån och vips, massor med lullull. EASA förenklar möjligheten att ta Instrument Rating och varför ska vi inte tro att de som ska vara VÅR tillväxt inte nyttjar denna möjlighet, våra teknikfreak. Vi måste inte bara anpassa oss, vi måste ligga före och just nu är vi på väg att bli varvade på 10000m loppet. Jag nämnde UL, vi tror att en stor andel framtida byggen kommer att bli 600kg UL, eller bygg den som 600kg X-klass och få den mörker, IFR och avagodkänd! Vi måste vara attraktiva.

Jag skrev ovan om att våga och hajade själv till över mina ord. Våga hör inte ihop med flygning eller? Anpassningsbar känns mer som en pilotterm, den ligger bra i munnen, men våga? Det finns många betoningar på ordet våga, våga börja bygga, våga be om hjälp, våga säga nej, våga avbryta en landning. Vi måste våga! Jag bodde i Skåne 1986-89, skåningar har alltid varit ett släkte för sig själv, fräga Snapphanarna. Men skåningarna har vågat, har ifrågasatt, har varit beredda att anpassa sig och vi är så glada att ha dig i styrelsen Mattias. I grunden tror jag att vi har fler sådana här celler ute i landet och, ni vågar, EAA är för litet, gör er röst hörd. Vi går mot nytt IT-system, reviderade manualer, nya befattningshavare, m.m. och snart är det årsmöte, spännande! Det är beslutat att vi ska ha årsmöte på plats på Barkarby men kan ändå inte låta bli att säga, "i värsta fall får vi anpassa oss". Fly In i Falköping i juni samma där och kurserna har jag lite pandemiidéer till nästa styrelsemöte om 1,5v.

Jag hör generellt väldigt lite från er medlemmar, jag tolkar det som positivt, kan tolkas som om ni gett upp, vad vet jag inte, men av er jag träffar får jag oftast positiv feedback och av den negativa är det ofta tiden som kritiserar, "varför händer det inget". Jag säger som jag sagt tidigare "Rom

byggdes inte på en dag" men fortsatt våga höra av er.

/Magnus L





Nya medlemmar

5598	Ola Blixt, Sollentuna
5599	Magnus Fransson, Örnsköldsvik
5600	Håkan Kindström, Vadstena
5601	Leonid Xhoshi, Skärholmen
5602	Nils Sievert
5603	VCraft Aeronautic, Ekerö
5604	Lars-Göran Molin, Degerfors
5605	Anders Sterner, Täby

Nya Byggtillstånd

1622	Auster J56 Marcus Bergström, Piteå
1005	Bellanca Tommy Sjödin, Åhus
684	Stinson Marcus Lidman, Piteå

1:a Flygutprovningstillstånd

Inga

1:a Flygtillstånd

Inga

Ang. förnyelse av flygtillstånd

Snart börjar flygsäsongen och det börjar bli dags för förnyelse av flygtillståndet för ditt flygplan. Tänk då på att luftvärdighetsdeklarationen inte får vara äldre än 30 dagar om du har ett flygtillstånd som du själv förnyar. Vid förnyelsen vill vi ha en kopia av det när du förnyat det samt en kopia av luftvärdighetsdeklarationen. Vi vill även ha tillbaka "påminnelsen" om förnyat flygtillstånd. Är det så att du har förnyat det två gånger och ska få ett nytt så ska flygplanet besiktas innan vi eller besiktningsmannen utfärdar ett nytt.

Ann-Lis

Medlemsavgift för 2022

Med 4-2021 av EAA-Nytt fanns det med ett inbetalningskort för medlemsavgiften. Många av er har redan betalat, men är du en av dem som ännu inte gjort det skulle vi uppskatta om du kunde göra detta snarast möjligt. Summan är 500 kr och sätts in på pg 66 45 96-4. Glöm inte att ange ditt medlemsnummer. Det är det som står på tidningen bredvid ditt namn. 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. Är det något du undrar över får du gärna ringa mig på telefon 08-752 75 85 eller skicka ett mejl eaakansli@eaa.se

Ann-Lis

Korrosionsproblem Piper

NTSB har uppmärksammat korrosionsproblem hos äldre Piper och liknade. I det här fallet rör det sig om framkant balken i rodret. De har främst pekat ut PA12, PA14, med Cubbar är ju nära besläktade varför de också kan förväntad råka ut för liknande problem. Hela bakpartiet har ju ofta visat sig vara ett problemområde på Cubbar. Rapporten finns att läsa

<https://www.nts.gov/investigations/AccidentReports/Reports/AIR2202.pdf>

TC/Sven Kindblom

Fler påminnelser

I nummer 4-2021 fanns det med blanketter för Årsbyggredovisning och flygutprovningaredovisning. Några av er som ska lämna in dessa rapporter har ännu inte gjort det. Vi ber er därför att skicka in dem till kansliet snarast möjligt. Glöm inte att även er kontrollant ska skriva under blanketten. Det går bra att skicka dem på mejl till eaakansli@eaa.se. Har ni inte kvar blanketterna så hör av er så skickar jag nya, eller så finns de på hemsidan under fliken Biblioteket, blanketter. Är du nybliven ägare till ett flygplan vill vi gärna ha in en kopia av Nationalitets- och Registreringsbeviset. Detta för att vi ska kunna ha rätt ägare i vårt register. Det går bra att mejla till eaakansli@eaa.se

Ann-Lis





Incidenter, tillbud, haverier och flygsäkerhet En lägesrapport för 2022

När detta skrivs är det den 31 januari 2022. Inom EAA:s verksamhet har det inträffat ett haverier på det gångna året sedan senaste EAAnytt

Haveri vid landning på Kjula 2021-11-13 med Lancair 360 SE-XNC.

Piloten skrev följande analys av haveriet vid landningen:

Lördagen den 13 november 11.30 lokal tid nödländade jag med SE-XNC. Anledningen var att landningsstället krånglade. Enbart främre och höger ställ kom ut och låste sig, vänster ställ ville inte låsa. Därför landade jag på två hjul. Landningen gick bra utan personskador men flygplanet blev naturligtvis skadat. Åtgärder: Anledningen är inte helt klarlagd ännu men troligtvis beror det på fukt i elsystemet för landningsstället.

Facit för år 2021 blev fyra haverier med operativa orsaker.

Två haverier med tekniska orsaker.

Två haverier som klassas som händelser (påkörda på marken i ett fall ingen pilot ombord).

I alla fyra haverierna med operativa orsaker var helt onödiga.

De två händelserna en på Ljungbyhed där ett UL flygplan som på parkeringsplatsen startade motorn på fullgas och körde in på två stjärtpartier på två parkerade SAAB Safirer, som erhöll plåtskador. Det betyder tre skadade flygplan på Ljungbyhed, helt i onödan.

Den andra händelsen hände månaden efter då körde två Piper J3 Cub ihop på Eslövs flygfält. Resultat blev två

skadade fina flygplan på Eslöv också på hangarparkeringsplatsen helt i onödan. En liten notis är att inga haverier eller skador har hänt norr om Mälaren.

Årets glädjande resultat är att ingen blivit svårt skadad eller omkommen under 2021, det är det viktigaste.

På det nya året 2022 har det inte hänt någon skada eller haveri.

Låt oss göra det nya året till ett säkert och så skadefritt år vi kan.

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 2022 önskar **Staffan Ekström**.



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!



Verksamhetsberättelse för EAA Sverige för år 2021

EAA Sverige har under 2021 haft följande styrelse:

Ordförande:	Magnus Lundström
V. ordförande:	Sven Kindblom
Sekreterare:	Lennart Öborn
Kassör:	Hans-Olav Larsson
Ledamot 1:	Mattias Jönsson
Ledamot 2:	Tomas Backman
Ledamot 3:	Vakant
Ledamot 4:	Bengt Lind
Ledamot 5:	Vakant
Suppleant:	Bengt Bergström
Suppleant:	Mårten Hagardson
Suppleant:	Andreas Hindenburg

Styrelsen har under verksamhetsåret haft 6 protokollförda möten.

Revisor under verksamhetsåret har varit Susanna Bergman med revisorssuppleant Valentin Buhus.

Valberedning inför årsmötet 2022 består av Dmitrij Karpenko – sammankallande samt Per Widing och Ulf Höglén

Föreningens rörelseresultat för 2021 visar även i år på ett uppskattat resultat på ca. 222tkr (exakt siffra presenteras på årsmötet).

Kansliverksamheten har liksom tidigare år hanterats av Ann-Lis Olsson.

Ansvariga för den tekniska verksamheten har varit Sven Kindblom (verksamhetsledare och teknisk chef). Flygchef har varit Karl-Erik Engstrand med Henric Idensjö som biträdande flygchef.

Medlemsantalet har minskat något till 1053 mot 1067 förra året.

EAA-Nytt har utkommit med fyra nummer. Redaktör har varit Lennart Öborn.

Årets huvud-Fly-in kunde efter att i två år ställts in äntligen bli av. Helgen 13 – 15 augusti hölls det på Falbygdens flygplats. Trots det dåliga vädret kom det ca 14 besökande flygplan och ett antal bilburna gäster.

Även i år fick flertalet kurser ställas in på grund av den pågående pandemin. En kompositkurs samt en dukkurs har dock kunnat genomföras.

EAA Sverige är medlem i

- EFLEVA (European Federation of Light, Experimental and Vintage Aircraft) som organiserar huvuddelen av amatörbyggare- och veteranflygorganisationer i Europa.
- Transporthistoriskt Nätverk (ThN), en sammanslutning av 10 riksorganisationer som verkar inom det rörliga kulturarvsområdet
- Föreningen ECOFLIGHT som är en organisation som främjar utveckling av elflyg.

EAA Sverige har genom Staffan Ekström, Magnus Lundström och Bengt Bergström deltagit i Allmänflygsäkerhetsrådets möten som arrangeras av Transportstyrelsen. I detta råd medverkar även övriga organisationer inom "allmänflyget".

EAA-försäkringen (i samarbete med HDI Global Specialty SE, f.d. InterHannover) har även i år haft förmånliga premier.

Barkarby 2022-02-01

Magnus Lundström
Ordförande

Lennart Öborn
Sekreterare



Årsrapport EAA:s tekniska verksamhet för 2021

Under 2021 har antalet gällande byggtillstånd ökat och uppgår nu till 121 stycken. Under året blev det 8 st. nya byggtillstånd mot 4 st. 2020.

Gällande flygutprovningstillstånd har minskat mot förra året.

Antalet gällande flygtillstånd har även det minskat under året.

År	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Gällande byggtillstånd	390	148	232	157	164	113	100	92	121
Gällande flygutprovningstillstånd	52	47	38	36	32	27	26	24	11
Gällande flygtillstånd	304	262	265	294	287	241	295	317	293

Tillstånd för 23 st. modifieringar och reparationer, motor- och propellerarbeten har också getts ut under 2021. Efter att Håkan Karlsson lämnade posten som TC 2020 har Sven Kindblom tagit på sig rollen som TC. Detta är en temporär lösning då det av flera skäl inte är önskvärt att en person innehar både TC-rollen och även är verksamhetsledare.

Under året har vi även återetablerat regionala tekniska chefer. Detta har uppskattats av medlemmarna och varit ett bra stöd för EAA:s tekniska organisation.

Följande personer har under 2021 varit engagerade i EAA Sveriges tekniska verksamhet:

Verksamhetsledare: Sven Kindblom

Teknisk Chef: Sven Kindblom

Regionala tekniska chefer: Bo Andreasson, Nils-Erik Nilsson, Staffan Norberg och Paul Pinato

Flygchef: Karl-Erik Engstrand

Biträdande flygchef: Henrik Idensjö

Teknisk Sekreterare: Ann-Lis Olsson

Chef haveriutredningar: Sven Kindblom

Kvalitetschef: Greger Ahlbeck

Bullermättningschef: Greger Ahlbeck

Bullermätare: Hardy Häggman

Kvalitetsrådet har under året bestått av: Sven Kindblom (ordförande), Greger Ahlbeck, Håkan Karlsson, Staffan Ekström, Karl-Erik Engstrand och Ingmar Hedblom.

Besiktningsmän: Göran Aggestig, Dan Borgström, Staffan Ekström, Anders Forslöf, Lars Hersgren, Kenneth Holm, Hardy Häggman, Håkan Ljungberg, Henrik Martinsson, Nils-Erik Nilsson, Staffan Norberg, Paul Pinato, Sven-Erik Pira, Stefan Sandberg, Sören Schmidt, Bengt Sjö Dahl, Lars-Gunnar Söderlind och Lars Thorsén.

Under 2021 har 113 st. (förra året 151 st.) besiktningar genomförts.



Haverier, skador och incidenter

Fem av händelserna var utan personskador, en händelse där piloten fick en lindrig hjärnskakning, en händelse då passagerare fick skärsår i ansiktet, och mindre skada på ett knä.

Fem av händelserna var av operativ natur.

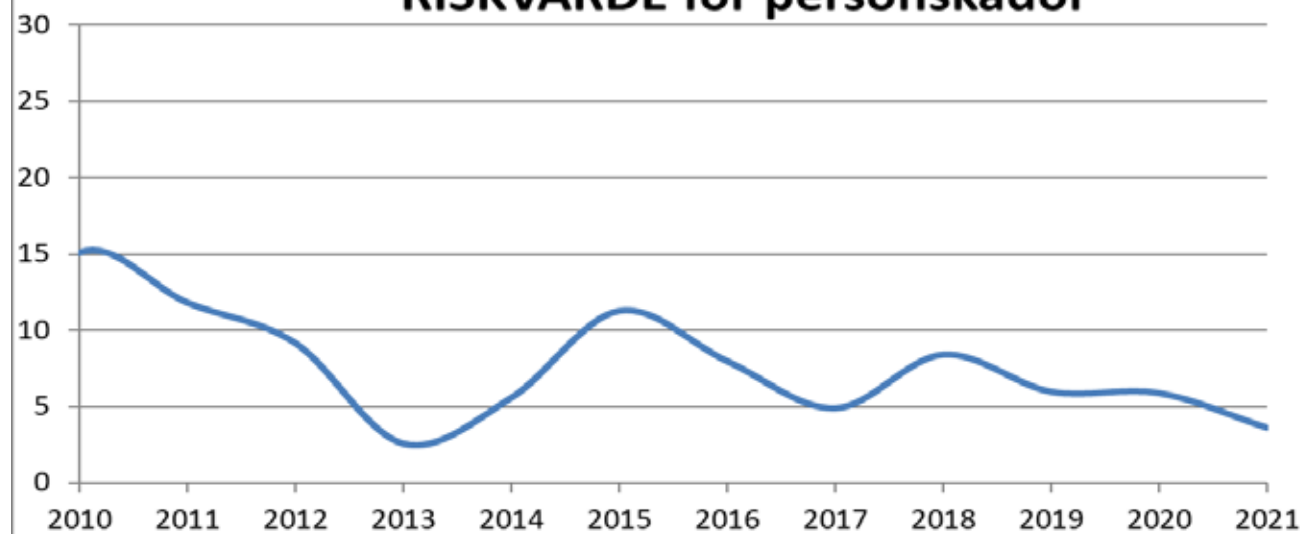
Vid en händelse, klassad som markskada, blev två parkerade EAA-flygplan påkörda av ett UL-flygplan, som ej kunde kontrolleras av piloten.

Två haverier är klassade som Teknisk orsak varav ett skedde i samband med landning och det andra i samband med start.

Alla dessa händelser har bearbetats och redovisats i EAA-Nytt löpande under året.

ÅRTAL	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
ANTAL bearbetade händelser	11	12	5	10	7	9	8	8	6	5	6	8
RISKVÄRDE	15,12	11,84	9,2	2,6	5,6	11,3	8,01	4,92	8,43	6,01	5,92	3,65

RISKVÄRDE för personskador



Riskvärdet räknas ut på följande sätt:

Händelsens allvarighetsgrad gånger risken att den på nytt kan hända ger riskvärdet för respektive händelse. Alla riskvärden summeras och ger årets riskvärde.

Kvalitetsrevisioner

De föreslagna åtgärderna i samband med kvalitetsrevision 2020 är inte helt genomförda men beräknas vara klara under våren 2022.

Den planerade revisionen av godkännande av större modifieringar och reparationer, som skulle genomförts under tredje kvartalet, planeras att genomföras under våren 2022.

Sven Kindblom
Verksamhetsledare



Projektgruppen Ercoupe: Frans Landerberg, Håkan Ottosson, Bengt Johannesson, Dag Skride, Lars-Ewert Lindström och Claes Axelsson.

Projekt Ercoupe hos Göteborgs Veteranflygsällskap – en lägesbeskrivning

220114

Projekt Ercoupe hos Göteborgs Veteranflygsällskap – en lägesbeskrivning

I EAA nytt nr 1 2020 kunde man läsa ett utförligt reportage om ett mycket intressant projekt, som Göteborgs Veteranflygsällskap jobbade med, nämligen att renovera en Ercoupe 415-D till flygande skick. Flygplanet, SE-BFY, som ägs av Björn Svedfelt med välkända Svedinos Bil- och Flygmuseum i Ugglarp, är en historiskt mycket intressant, amerikansk, tvåsitsig flygplantyp från 1947. Att flygplanet var försett med noshjul var bara det en nymodighet, men det som gjorde det verkligt unikt var själva styranordningen – det finns nämligen inga sidoroderpedaler i maskinen. Genom en mycket finurlig teknisk lösning är skev- och sidoroder sammankopplade, så man styr enbart med ratten. Flygplantypen blev härigenom kolossalt lättflugen och dessutom säker.

Renoveringsprojektet startade 2015, och målet var att maskinen skulle bli flygklar under 2020, man skulle åtminstone kunna göra de första

skutten med den. Men så kom coronapandemin och ställde till det, byggverksamheten vid GVFS gick ner på lågfart, och projektet försenades av förståeliga skäl. Trots detta har bygggruppen kommit långt med Ercoupen, det är inte så mycket som återstår, och målet är nu att maskinen skall bli flygklar under 2022, givet att det inte blir en ny våg med pandemin som än en gång sätter käppar i hjulet. Arbetet bedrivs i Sällskapets utrymme i flygupplevelsecentret Aerozeum i den tidigare militära berghangaren vid

Säve utanför Göteborg.

Här följer en sammanfattning av vad som gjorts på senare tid och vad som återstår:

- Elsystemet har demonterats och ett nytt har ritats och reviderats efterhand som det byggts upp. Systemet har kompletterats med säkringar på varje tänkt förbrukare, en detalj som saknades i originalet. All el byggs upp med kontrollerat och godkänt flygmateriel (från Arigo). Batteri med rätt kapacitet kom-

Bengt Johannesson monterar det nya elkablaget.



mer att installeras på plats i ventilerad plåtlåda.

- Instrumenten skall kollas innan installation, vi vill gärna ha originalinstrumenten i maskinen.
- Huvudbromscylintern har varit ett problem pga läckage. Efter att ha renoverats med originalpackningar och O-ringar läckte den fortfarande. Prov gjordes med en annan, renoverad cylinder, men problemet kvarstod. En ny cylinder köptes därför från USA och monterades efter en mindre anpassning, och nu är cylindern tät. Nästa steg är att lufta systemet för full bromsverkan.



En helt ny huvudbromscylinde är monterad.

- Vingarna är nyrenoverade och dukade med Ceconite efter konstens alla regler.
- Roderlinorna har kontrollerats utan anmärkning. Det finns endast rakt dragna linor, lätt kontrollerade och återmonterade.

Frans i dukningstagen.



Bengt kontrollerar roderlinorna.

- Landställerna är totalrenoverade med nya belägg och renoverade hjulcylindrar. Däck och slang är i mycket gott skick och kräver inga ytterligare åtgärder.

Ett demonterat landställ, blåstrat och klart för montering.



- Rutorna återstår att ses över. Vi har en ny frontruta som skall monteras när elsystemet är klart. Sidorutorna bak skall poleras, och de öppningsbara sidorutorna skall ses över för god funktion i sina spår.
- Utsidan av flygplanet skall poleras, vilket blir en åtgärd mot slutet. Dessutom kommer ny dekor att sättas på i samråd med ägaren Björn Svedfelt och efter en diskussion internt i gruppen.
- Vi kommer att behålla utförandet med kopplade roder, dvs att sidoroder och skevroder är hopkopplade. En konverteringsmöjlighet att installera pedaler för sidorodret finns, men det kommer vi inte att göra.

Detta är läget just nu. Vi ser fram emot att förhoppningsvis ta ut maskinen för motorkörning någon gång i vår, och att den under året skall bli flygklar.

Text:

Ulf Delbro och Frans Landerberg.

Foto:

Dag Skride och Daniel Karlsson.

En systemmaskin till GVFS renoveringsobjekt, Ercoupen SE-BFX i mycket fint skick deltog i EAA:s fly in i Falköping 2021. Den kom från Strömsund i Jämtland och flögs av Sven-Erik Pira.

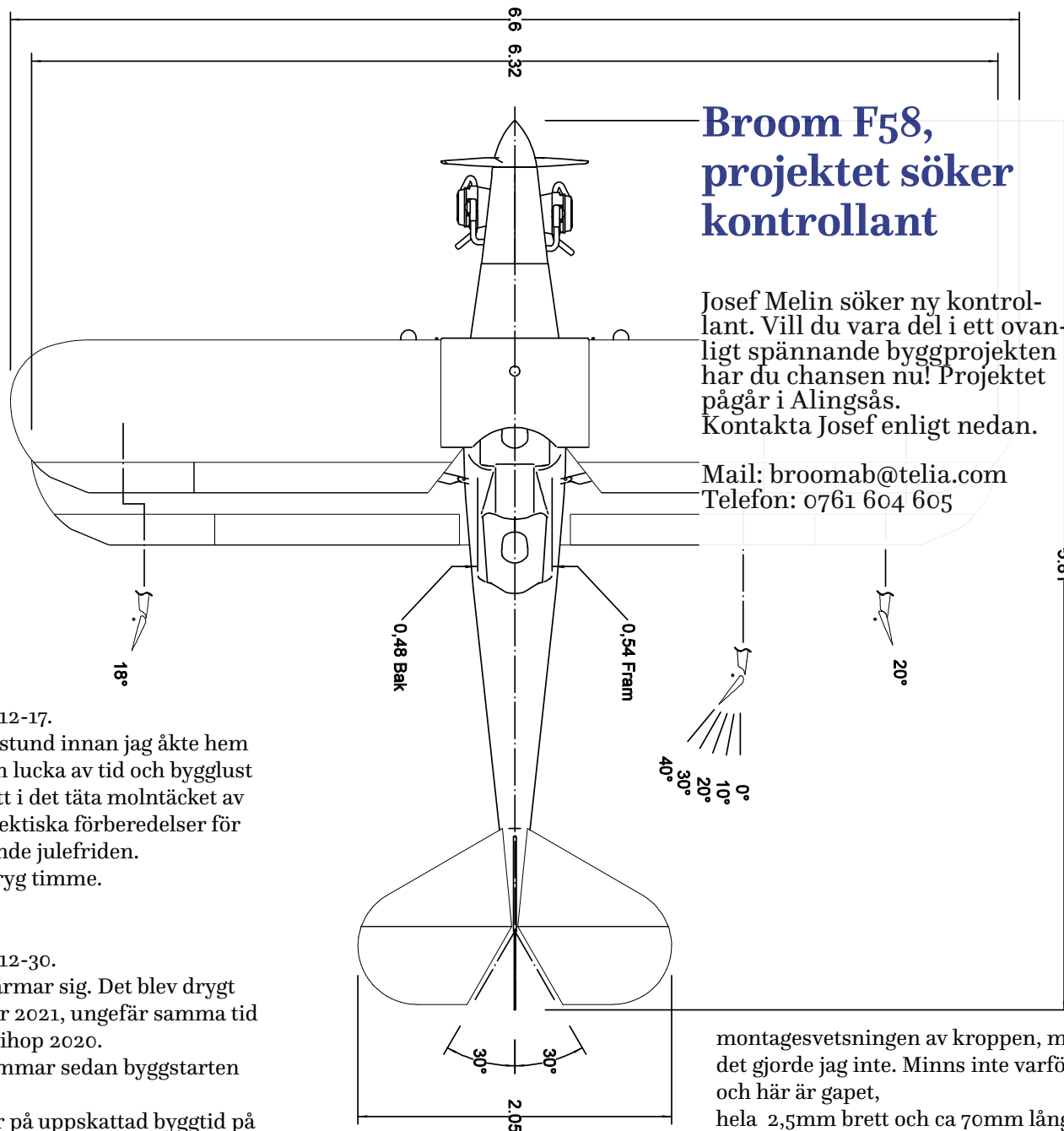


Broom F58

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

Anteckningar flygplansprojekt 1

Del 10 i Josef Melins berättelse



Status 2021-12-17.

Svetsade en stund innan jag åkte hem idag. En liten lucka av tid och bygglust uppstod, mitt i det täta molntäcket av arbete och hektiska förberedelser för den kommande julefriden. Varade en dryg timme.

/

Status 2021-12-30.

Årets slut närmar sig. Det blev drygt 60 timmar år 2021, ungefär samma tid som jag fick ihop 2020.

Totalt 227 timmar sedan byggstarten 2019.

När jag tittar på uppskattad byggtid på liknande byggen, (källa: Kits & Planes på "Aircraft Spruce"), känns det som mitt projekt borde hamna någonstans runt 1500 timmar. Med nuvarande ca 75 timmar i snitt per år, tar mitt bygge ca 20 år! Mer fritid står högst på önskelistan, med bibehållen inkomst, förstås.

Svetsade ihop det största gapet hittills, naturligtvis borde jag ha kapat och passat in nya rör redan vid

montagesvetsningen av kroppen, men det gjorde jag inte. Minns inte varför och här är gapet, hela 2,5mm brett och ca 70mm långt.



Godstjocklek 0,71mm.

Tänkte klippa till en plåtremsa och lägga 2 svetsar. Sedan fick jag för mig att det var värt ett försök med bara tillsatstråd.

Om det inte skulle lyckas blir det ju bara en lite bredare plåtremsa. Det blev ingen plåtremsa alls, för det gick alldeles utmärkt med 2mm tjock tillsatstråd och 31 ampere. Det brann hål i kanten efter halva sträckan, men jag släppte av på gasen, fyllde igen och körde klart. Satt och betraktade svetsen en lång stund. Lite stolt och nöjd bestämde jag att det fick bli årets sista svets.

/

Status 2022-01-02.

Nytt år med både bekanta och nya utmaningar.

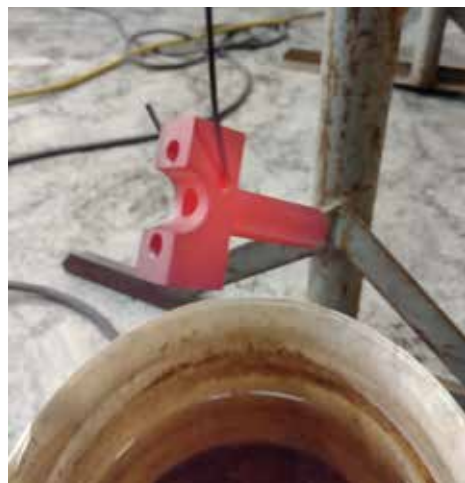
Svetsade de sista rören med godstjocklek 0,71mm. Lite kvar, men då med grövre gods i ena sidan av fogen. 0,89mm och uppåt är mycket enklare för mig. Har en del rör-skarvar kvar i främre delen av kroppen, sedan är det dags för plåtfästen och några fästen av typen "hylsa genom hål i rör". Behöver en borrarjigg för borrarning genom rören för hylsan.

/

Att göra:

Konstruera och tillverka borrarjigg.
Svetsa resterande rörskarvar på kroppen.

/



Status 2022-01-07.

Jobbade på självaste 13-dagen, till förmån för ledig fredag.

Den lediga dagen blev en dryg halvdag på verkstaden med svetshjälmen på, tills hela bakre delen av kroppens rörskarvar var färdigsvetsade. I stort sett hela bakre delen av kroppen består av rör med godstjocklek 0,71mm.



Status 2022-01-19.

Alla rörskarvar på kroppens huvudram är färdigsvetsade. En del spökerier i form av porer, ställde till det på ett oväntat sätt. Har lite teorier, men måste testa lite för att verifiera och förhoppningsvis komma fram till orsaken.

Demonterade alla svetsstag och kontrollmätte några nyckelmått. Det slog sig mindre än jag vågat hoppas, helt försumbart även för en



verktygsmakare.

Vägsde och konstaterade att svetsarna tillförde ca 200gr i vikt.

18,6 kg i häftsvetsat skick och 18,8 kg helsvetsat. Också det mindre än uppskattat.

Undrar hur mycket mer vikt det blivit om jag MIG-/MAG-svetsat i stället för TIG?

/

Status 2022-01-22.

Först sovorgon, sedan spruta nr:3 i vänsterarmen. Därefter inpassning och svetsning av plåtfästen för landningsställ. Avslutningsvis god mat och filmkväll i soffan med frun. Bra lördag.

/

Status 2022-01-25.

Bockade ett par plåtfästen med lurig form, till landningsstället. Olika radier utan raka partier. Jag använde skruvstycke, diverse skrotbitar med lämplig form samt handkraft.

/





Status 2022-02-04.

De senaste 3 dagarna har jag passat in och häftsveltsat den sista plåten till landningsstället, följt av fler plåtfästen.

/

Status 2022-02-06.

Tillverkade borrjiggen av en bit 4130-rör 5/8" x .156 uppborrad till 9,5mm och ett par blötjärnsbitar.

Härdade borrstyrningen. Nu kan jag borra centrerade och vinkelräta 3/8"-hål i 3/4"-rör.

/



Status 2022-01-30.

Hemma efter ett par timmar på verkstaden. Idag blev det mer inpassning och svetsning av fästena till landningsstället.



Status 2022-01-26.

Mätte in och häftsveltsade fästen för landningsstället. Det gick bra, men med en liten olycka som drabbade den ivrige svetsaren. För att få en ledig hand för att tex. lossa en tving eller liknande, brukar jag sätta tillsatstråden på tvären i munnen. Det blev på fel håll med den korta och fortfarande varma tråden mot överläppen. Det fräste och luktade bränt.

Ikarus Flying Center



Den bästa klubbkärran enligt expertis!



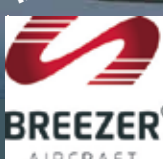
Ikarus C42. Europas ledande skol & klubbmaskin, tillverkad i Tyskland i över 1800 ex!

www.comco-ikarus.de

Breezer B400 UL



Sportigt touring-UL med stor tillförlitlighet.



Breezer B400 UL

Finns även som EASA godkänd LSA maskin för 600 MTOW

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

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

Mäta bränsleflöde

Av Anders Wallerman

I förra numret av EAA-nytt skrev jag om att jag gjorde ett eget instrument för att mäta CHT och EGT när jag byggde mitt flygplan. Sedan dess har jag kompletterat instrumentet med flera funktioner. Till exempel har jag lagt till möjligheten att mäta bränsleflöde. Här beskriver jag väldigt kortfattat hur jag gjorde, och hur utfallet blev, som tips ifall någon annan vill göra samma sak.

Den så kallade "röda kuben" är välkänd bland oss alla, gissar jag. Den heter FT-60 Flow Transducer, och är gjord av Electronics International, och är en flödesgivare för bränslesystemet. Är väl rätt många av oss som har en sådan installerad. Jag monterade min mellan den mekaniska bränslepumpen och motorns fuel servo.

Den röda kuben har tre anslutningar: matningsspänning, jord samt en mätsignal. Mätsignalen är en fyrkantsvåg, med ett visst antal pulser per genomlopp volymenhet. Signalen är en så kallad open-drain, det vill säga att den jordar ledaren vid en puls.

Jag kopplade enligt figur 1. Jag valde att använda en optokopplare. Databladet för den röda kubens föreslår att man belastar

spänning. Därefter används en vanlig schmitt-trigger (U20) för att se till att signalen ser bra ut efter optokopplarens fototransistor.

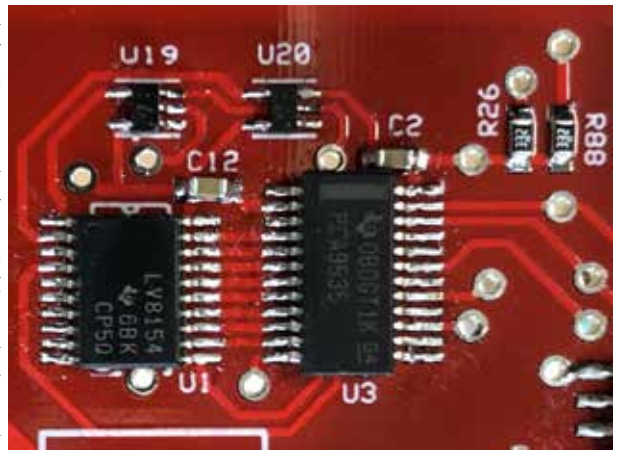
När jag skriver det här kan jag nästan höra alla läsare tycka att det här var en onödigt komplicerad lösning – och det är det nog också. Man behöver nog inte använda en optokopplare utan bara använda signalen från kuben direkt – men det finns en anledning:

Jag har en varvräknare i form av ett klassiskt Van's-instrument i planet. Det instrumentet har en givare som sitter på motorns varvräknaruttag (heter det väl?) och som liknar den röda kuben i det att den ger ut pulser när motorn går. Den kan jag läsa av på samma sätt – men i det fallet vill jag att den gamla varvräknaren skall vara kvar opåverkad, så genom att använda en optokopplare så kunde jag isolera mig ifrån det befintliga instrumentet, men ändå läsa av pulserna. Sedan var det lika så gott att göra likadant med den röda kuben.

Nåväl, i figur 1 kommer det alltså ut pulser med amplituden 3,3 V (F L O W - PULSE i figuren). Nästa steg är att se till att de går att läsa ut med en liten dator. Jag gjorde som i figur 2. U1 innehåller två stycken separata 16-bits-

räknare, den ena klockas av den röda kubens pulser (FLOWPULSE), den andra av varvräknarens pulser (RPMPULSE). Genom signalerna GAL, GAU, GBL och GBU kan man välja ut åtta bitar från räknarna, vilka presenteras på CTR0-CTR7.

Dessa ledare är kopplade till en s.k. I/O-expander (U3). Med hjälp av denna kan man läsa av CTR0-CTR7 via en serie-länk kallad I2C (I2C1_SCL och I2C1_SDA). Denna serie-



länk är sedan kopplad till datorn (och är samma som används för att läsa av givarna för CHT och EGT som jag skrev om tidigare). I/O-expandern ger inte bara möjlighet att läsa av signaler, den kan även styra signaler, och ger datorn möjlighet att styra räknaren via signalerna GAL, GAU, GBL och GBU och därmed välja vilken del av räknarna som läses av.

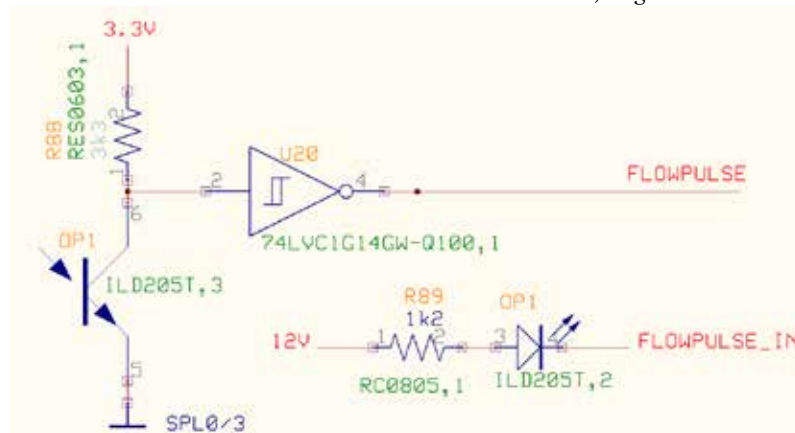
På detta sätt kan alltså datorn läsa av de två räknarna, med åtta bitar i taget. En viktig detalj är att datorn kan använda signalen RCLK för att läsa en ögonblicksbild av räknarnas värde, vilken sedan läses av. Hade det inte gått, hade räknarnas avlästa värde kunnat ändras samtidigt som de läses av, och det hade varit svårt att programmera datorn att kompensera för det.

Den röda kuben ger 68000 pulser per gallon, eller c:a 17964 pulser per liter – ganska många, alltså. Det innebär att räknaren kommer att slå om till noll och börja om efter knappt fyra liter, och det gäller att programmera datorn för att ta hänsyn till det.

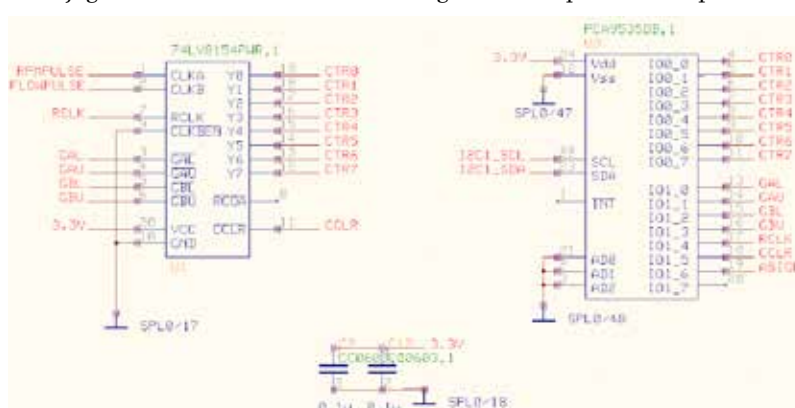
Ovansidan på kretskortet där räknaren och I/O-expandern sitter finns i figur 3. Där syns också de två schmitt-triggerkretsarna, den ena för flödespulserna och den andra för varvtalspulserna.

Jag har ännu bara hunnit göra några enstaka flygningar med flödesgivaren, men det ser ut som att flödesgivaren ger ett bra resultat. Jag kan bara se att det blir som mest några enstaka liter fel på en timmes flygning eller så, men jag skall vid tillfälle göra en ordentlig kalibreringsflygning. Är lite osäker på vilken noggrannhet man kan förvänta sig, det tycks bero mycket på var i bränslesystemet givaren monteras.

Som jag sade i min artikel om CHT- och EGT-mätare så kan man ju ifrågasätta nytan 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.



signalen med c:a 1 mA, vilket det blir, lite knappt, genom motståndet R89 och optokopplarens (OP1) lysdiod (FLOWPULSE_IN är kubens signalledare). Jag valde att använda samma reglerade 12V till detta som jag använder till kubens matnings-



D-Motor – en inte helt färdigutvecklad flygmotor



Kort bakgrund:

År 2013 anlände vi till Ljungbyhed (ESTL) med prototypen HB-3 "Gladan", vilket är 2-sitsig konstruktion med skjutande propeller och i viktclass LSA (600kg MTOW). Flygplanet är utrustat med en Jabiru 2200A motor på 80hk, och är tillverkat i plåt och komposit. Konstruktionen är framtagen i samarbete med mekaniska verkstäder och företag inom komposittillverkning. Konstruktör/byggare är Hans Olofsson.

På Ljungbyhed inleddes ett år av markprov samt inledande flygprov, för att därefter flygas över till Morup (ESGF) där fortsatt flygutprovning nu genomförts (ca 80 timmar).

Flygplanet uppvisar fina flygegenskaper och har hittills provats under "normal kat".

För att förbättra kylning, stig och

startprestanda

bestämmdes att

prova en annan motor. Valet föll på den belgiska tillverkare D-motor international med typen D-motor SF26. Denna motor på 93hk är helt vätskekyld med bränsleinsprutning som är elektroniskt styrd av en ECU. Med motorn följer en 24 månaders garanti från första start eller 300 timmar.

Efter installation av den nya motorn så provkördes denna hösten 2019. Motorn startade lätt och gick jämnt under ca 7-10min, på provade varvtal upp till 2000rpm. Provtiden begränsas bla. av att kylaren sitter under flpl framför propeller, med god effektivitet under flygning, men begränsad sådan under markkörning (typ taxi /uppvärmning).

Motorns data (varvtal, oljetryck, bränsletryck, oljetemp, kylmedietemp, CHT, EGT, utetemp, spänning) visade

normala värden under provet. Dessa registrerades av en EIS varje sekund.

Inledande provkörning följdes av ytterligare 3 med samma goda resultat. När motorn levererades kom dess ECU med en testprogramvara (v.3.99) som senare skulle bli uppdaterad. En uppdatering ingick i motorleveransen och gjordes våren 2020 utan kostnad och

med hjälp av motortillverkaren till produktions version 3.10.

Nu börjar problemen:

Efter det att nya programmet till ECU (med sk. MAP filer) så blev motorn svårstartad och gick ojämnt, med varierande varvtal och med för rik blandning. Ominstallation av programvaran hjälpte inte. Ett antal nya försök från motortillverkaren förändrade inte situationen. Prov utfördes med olika MAP filer (data för tändning och insprutningstider) utan att lösa uppgiften med ojämn gång/start. Den 31 juli 2020 erbjöd (Kurt G. På D-motor) att deras representant Jörgen skulle komma förbi och lösa problemet. Jörgen var på hemväg från Lage@Flygfabriken i Sundsvall. Vid detta besök 2/8-2020 gjordes en grundlig genomgång av motorn, samt prov av tändning förbikoppling av flygplanets bränsleledningar/elsystem byte av ett antal komponenter mm. Ingen förbättring § kunde noteras. Detta besök följdes av ytterligare 2 besök under 2021 utan att någon lösning kom fram. Motorn förblev svårstartad och gick ojämnt med ofta för rik blandning. Under alla prov visade motorn normala värden på oljetryck och olje/vattentemp. Under de 3 besöken har ECU, kablar, sp ridare, vinkelgivare mm. bytts ut, utan framgång. Nu bestämde jag att skicka



ner motorn till tillverkaren i Belgien för att provköras i testbänk. Allt ovan skedde inom den motorgaranti på 24 månader från första start som följde med köpet.

Efter div. Frågor om hur bänktestet framskred fick jag ett mail där tillverkaren sa att motorn under uppvärmning hade visat onormala oljetryck (utan att precisera närmare). För att undersöka orsaken hade motorn tagits isär för undersökning. Härvid hade skador upptäckts på Oljepump, ramlager och cylindervägg.



Total gångtid på den nya motorn var nu mindre än 1,5 timmar. Nu inleds diverse förklaringar från tillverkaren att motorn blivit fel installerad och att garanti ej gäller för de skador som "upptäckts" i deras provrigg. Jag erbjöds i detta läge att få köpa en ny motor för ca 70000 sek som en goodwill. Detta har jag avvisat. Vid samtal med andra som har installerat och flyger med en D-motor i Sverige har det framkommit ytterligare problem med motortypen. Ett stort antal sprickor i cylindertopp efter drifttid mindre än 100 timmar, störningar i tändning med åtföljande motorstopp under flygning. Dessa har åtgärdats från tillverkare med nya komponenter utan modifiering och så har problemet återkommit igen (spricka i cylindertopp 4ggr). D-motor i Belgien har nu kommit med ett svar på hur de problem som upptäckts skall lösas. Motorn kommer i fortsättningen inte att säljas till privatpersoner utan endast till OEM tillverkare. Motorn är tydligen felfri, det är vi flygplans byggare som installerar felaktigt och som orsakar problemen!!

Nu lite blick framåt!

En förstudie på ett elektriskt alternativ med namn E-Gladan pågår sedan 2 år. Du som har kunnande som är relevant (teoretiskt, praktiskt mm.), hör gärna av dig.

Vid pennan: civ.ing Hans Olofsson
7074hans@gmail.com (0706520305)



Veteranflyg

av Kjell Franzén

Denna gång tänkte jag kåsera något om nuläget, framtiden men också ge lite perspektiv på svensk luftfart för 75 år sedan.

Det historiska perspektivet

Jag tror jag börjar med perspektivet! Föreskriften om luftfartyg av kulturhistoriskt värde (TSFS 2021:44) trädde i kraft den 1 juli 2021. Ett av kriterierna i denna föreskrift är att luftfartyget ska vara 75 år eller äldre. Vad hade vi då för luftfart för 75 år sedan? Jag har i min hand ett Meddelande från Luftfartsmyndigheten (MFL) från 1 november 1946, alltså mycket

flygklubbar eller privatpersoner. Tveksamheten beror bl.a. på att SAAB registrerade sina civila luftfartyg, Safir och faktiskt också SE-APD, en Handley Page Hampden (brittiskt bombflygplan) på sin verkställande direktör R Wahrgren, som inte ens hade flygcertifikat.

Helikopter var just bara uppfunnen och vi hade ingen i Sverige, i varje fall ingen registrerad. Intressant nog konstaterade myndigheten i ett annat MFL från 1947 om anläggning av flygplats att "Enär helikoptrarna ännu befinna sig på ett tidigt utvecklingsstadium, kunna f. n. endast avgivas allmänna rekommendationer för anordnandet av helikopterflyg-

nehavare.

Vi kan alltså konstatera att luftfarten i Sverige inte var av större omfattning 1946 och det är tur att föreskriften har en rullande åldersgräns för det är först under åren därefter som luftfarten i Sverige får luft under vingarna.

Kulturarvsperspektivet

TS avgiftslättnader är ett litet steg på vägen men ändå måste den stora vinsten för veteranflyget vara den dag då ett veteranluftfartyg blir betraktat som kulturarv. Dit har vi inte nått än! Här måste vi tyvärr konstatera att flygsidan är för liten och för oorganiserad för lyckas åstadkomma det på egen hand. Vi måste ha draghjälp av



nära det datum som nu är aktuellt för den rullande 75-års gränsen.

Jag konstaterar då att vi vid denna tidpunkt hade 204 registrerade luftfartyg. Av dessa var 162 luftvärdiga och 105 av dessa var lätta luftfartyg. Runt 50 av dessa var registrerade på

platser", Den första helikoptern registrerades först 1947. Om vi tittar på pilotkadern så var antalet privatflygarcertifikat den 1 november 1946 401 stycken och utöver detta fanns 93 C- och 185 B-certifikat. Bara en var över 50 år - detta i jämförelse med dagens certin-

ångbåtar, järnvägslok, segelskutor och veteranbilar, företeelser som ligger gemene man och politiker närmare om hjärtat.

I regleringsbrevet för 2020 gav regeringen Riksantikvarieämbetet (Raä) ett uppdrag som rör historiska transportmedel. Uppdraget var

formulerat enligt följande: "Riksantikvarieämbetet ska i samverkan med Statens maritima och transporthistoriska museer samt det civila samhällets organisationer, däribland Arbetslivsmuseernas Samarbetsråd och Transporthistoriskt Nätverk, verka för ökad kunskap och kunskapsspridning om historiska transportmedel i syfte att främja ett bevarande av detta kulturarv. Riksantikvarieämbetet ska redovisa insatser och resultat av arbetet till regeringen (Kulturdepartementet) senast den 30 november 2021." Det studiebesök hos veteranflygarna i Håtuna, som jag tidigare berättat om, var ett led i detta uppdrag och Raä har rapporterat uppdraget till regeringen och kallar rapporten kort och gott **"Historiska transportmedel Återrapportering av regeringsuppdrag"**. Risken att även denna rapport blir begravnad i regeringens stora arkiv är ju stor trots att det ju faktiskt är ett uppdrag från regeringen själv. Transporthistoriskt Nätverk (ThN) förbereder därför en skrivelse till den

ute på remiss. ThN håller på med ett gemensamt svar för nätverkets 11 medlemsorganisationer. I underremissen till ThN konstaterar EAA S att nedstängningarna inom kultursektorn inte drabbat EAA S eller våra medlemmar särskilt hårt eller kanske inte alls ekonomiskt. Vi har visserligen fått ställa in ett fly-in och det har varit få flygdagar att flyga till. Men å andra sidan är det oftast inte någon ekonomisk vinning eller täckning för självkostnaden för EAA S medlemmar att delta i flygdagar.

Ekonomiska möjligheter inom gällande regelverk

Återstartsutredningen ovan för mig till de ekonomiska möjligheter som finns för veteranflyg att få igen en del av de kostnader som är förknippade med vår hobby. Alltså inom ramen för gällande regelverk! Gällande regler medger vissa inkomster av bl.a. introduktionsflygningar, flyguppvisning och samfinansierade

organisation för att främja flygsport och fritidsflyg eller dra till sig nya medlemmar. Det finns dock villkor att vinsten stannar eller används inom organisationen. Hur en sådan organisation kan skapas inom veteranflyget borde diskuteras och prövas. Men det får bli en senare fråga.

Bild:

SE-AWS. En av de första veteranerna som förklarades som "av kulturhistoriskt värde". Flygplanet, en Fairchild F 24 Forwarder byggd 1943 hade tjänstgjort i USAAF och i RAF innan det registrerades på Firma Sportflyg med ägare Gösta O'Konor 1946. Andra svenska ägare är Paul Pinato som restaurerat planet till "nyskick" d.v.s. som det såg ut under åren i krigstjänst. En anekdotisk historia är att vid EAA Chapter 222 första fly-in i Dala-Järna 1965 gjorde vi ett studiebesök i hangaren eller snarare skjulet



nya kulturministern med i stort sett samma innehåll som till de föregående kulturministrarna och hoppas på bättre respons denna gång. Det stora på kulturområdet är annars just nu Återstartsutredningens betänkande *Från kris till kraft – återstart för kulturen* (SOU 2021:77) som är

flygningar för privatpersoner. De två senare medger i stort sett endast ersättning för självkostnaden eller som i senaste fallet att även piloten är med och finansierar flygningen. Introduktionsflygningar har dock ingen ersättningsbegränsning förutsatt att ersättningen går till en

där AWS då stod och kom att stå många år framöver tills Paul tog över flygplanet. Uppe på takstolarna i samma hangar/skjul låg f.ö. resterna av den Thulin/Bleriot som Micael Carlsson tog om hand och restaurerade. Foto: Lennart Öborn



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

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

Rally 180 T

180hp. Bogserkrok för segelflyg.
Luftvärdig till den 11/2
Står i Sorunda/Nynäshamn
Pris: 190 000;-
För mer info ring
Berndt Österholm
070 69 611 65



Säljes

Elektrisk bogseringsutrustning för



Säljes

CHT givare till 18mm stift.



Felköp helt ny. Kvitto finns från Lycon.

Pris 400:- inkl. frakt
Ingvald Ramde 070-3314505
ingvald52@gmail.com

Hoffman propeller.



Har suttit på en IO360.
Kom med ett vettigt pris

Mina kontaktuppgifter.
Jan Johansson
073-0358673
Eva@vuonatjviken.com



flygplan. Magnetic typ GA22-05
Kom med ett vettigt pris.

Säljes

Diverse delar till Super Cub



4 st höjdroderhalvor
1 st stabilisatorhalva
5 st motorkåpor till PA-11 och PA-18
övre och undre, höger och vänster.
Till PA-18:
2st vingtank
2st h-klaff
1st.skevroder
2st landställben
2st nya tanklock (med stös och
al-fläns för tillv. av tankar)
Kom med vettiga bud.
Per Hallin 0707 314881 eller
per.hallin@gmail.com

Overhaul kit magneter.



2 kit Tempest, AB-474-D Bendix
Magneto Deluxe Repair Kit for S4R(L)
N-20 and 21 Series. P/N 07-00856
(Aircraft Spruce)
Säljer för halva priset mot dagens
pris.
Per Hallin 0707 314881 eller
per.hallin@gmail.com

Crewbag, Pierre Classic Line
Pilot Bag 48 cm. Sparsamt
använd. nyskick 1000:- (halva
priset !)
Per Hallin 0707 314881 eller
per.hallin@gmail.com



SAI KZ-3 U2 1946



Slutat flyga och säljer därför min kära
KZ-3:a. Mycket trevligt side by
side-flpln. i gott skick.
TT: 3575 hrs, Motor : Cirrus Minor
2, 100 hp
Trig TY 91 radio m. David Clark
headset
Transponder: Garmin GTX 327
GPSMAP 295
En demonterad extra motor ingår. F.n.
är flygplanet inte luftvärdigt men 100-
timmars görs till våren. Arbetar på
artikel om historik m.m. för
flygplanet till nästa EAA-nytt.
Prisidé: SEK 150 000
Per Hallin 0707 314881
per.halli@gmail.com

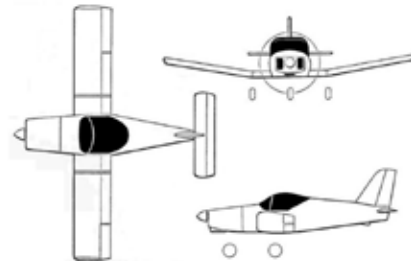
Fyrlängad Skånegård med 400 meter gräsbana



Vi säljer nu vår vackra gård.
Har flugit och bott här i över 40 år och
här bildades Skånes Veteranflygför-
ening i hangaren. Innehåller bonings-
hus på ca 250 m2 med 4 sovrum. Stora
utrymmen med olika verkstäder.
Nybyggt garage, ca 65 m2. I hanga-
ren kan minst 2 flygplan få plats.
Inarbetad B&B rörelse sedan 10 år
tillbaka innehållande 5
uthyrningsenheter.
Se bilder på vår hemsida
www.fasterebbasbnb.com
Kommer att läggas ut till försäljning
av mäklare i april-maj. Hade såklart
tyckt det hade varit kul om någon
flygare tog över. Annars är det tyvärr
stor risk att »Lomma International«
plöjs upp.
Har du frågor hör gärna av dig till
Per Hallin 0707 314881 eller
per.hallin@gmail.com

Säljes

Till salu: Praktavia Sprite.



Experimental ej riktigt färdig-
byggd flygplan. Instrument och
det mesta som behövs för
färdigställande finns samt en
Lycoming O-290-D2.
Det här är ett mycket intressant
projekt.

Nu bortgångne Nermi Akol i
Leksand fick sitt byggtillstånd
1981-06-05 från EAA med
tillverkningsnummer 204-152.
Kroppen är till 95% färdig och
vingarna till 85% färdiga.
Börje Strömberg var teknisk
granskare i början och var
väldigt nöjd med utförandet.
Anders Ljungberg var på besök
många gånger med kommentar
– "ett av de bästa metallbyg-
gen jag sett".
Byggtillståndet är för närva-
rande vilande.
Fotoalbum med cirka 140 bilder
från bygget finns.

**Tycker du att det låter bra
ring Toffe och fråga mer
070-6445476**

Säljes Rotax motorer

Rotax 912-UL, 80 Hk Översedd
TSOH 0:00 timmar.
Rotax 912-ULS, 100 Hk Över-
sedd 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 informa-
tion och pris.**

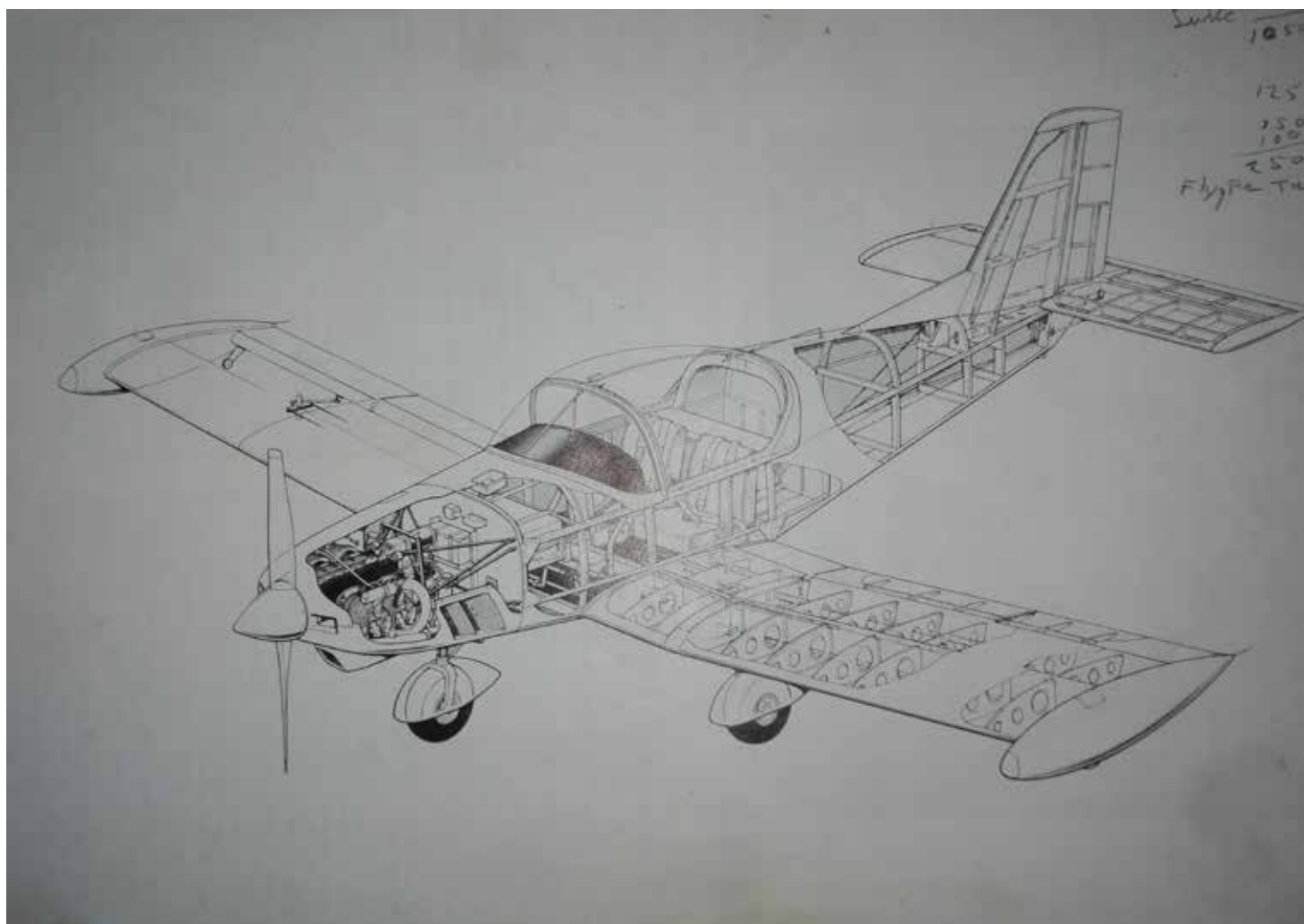


Praktavia Sprite

Foto: Derek Heley

Praktavia Sprite är ett helmetall 2 sits flygplan, lågvingat med skjutbar huv, vingen är i tre sektioner med centersektionen som plattform för kropp och landställ vilket gör att flygplanet kan monteras klart innan yttervingarna finns (kan då även bogseras på väg).

Sprite är en mycket robust konstruktion tomvikt cirka 850lbs, begränsad aerobatic 1400lbs, full aerobatic 1050lbs. Beräknade prestanda med 125hp: maxfart 135mph, cruise 120mph och stall 56 mph. Se annons på föregående sida.



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

Vilket miljöbränsle använder du?

Det finns bara ett original 91 oktanigt UL bränsle



Lars Hjelmberg i PA-28-161 under inflygning till ESSB.
Foto: Anders Nilsson.

Jag har flugit på blyfri flygbensin Hjelmco 91/96 UL[®] i mer än 30 år!



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