



EAA

 nytt

#3/2022

MEDLEMSTIDNING FÖR EAA SVERIGE • ÅRGÅNG 55



- Broom F58, bygget fortskrider, spännade!
- Götaverken GV-38 med Le Bond flyger!
- RV, noshjulet
- Stig Andersson, 95 år, avslutar flygandet
- Hangaren, mycket att köpa!





Flygkalendern

2023:
3-4 juni EAA Fly-in, som alltid, första helgen i juni!

EAA Airventure i Oshkosh
AirVenture Dates
2023: July 24 - July 30
2024: July 22 - July 28
2025: July 21 - July 27

Omslagsbilden



SE-AMY, De Havilland DH-82A Tiger Moth startar från Skå-Edeby en vacker sommardag. Ägare är Ulf Källman.
Foto: Lennart Öborn

I DETTA NUMMER:

- 3 Ordföranden har ordet
- 4, 5 Kansliet, EAA-portalen
- 6 Flygsäkerhet
- 7 Chapter 222, Veteranflyg
- 8 Noshjulsproblem?
- 9 Rapport från Rotax-kurs
- 10 Götaverken GV-38 med Le Bond motor flyger igen
- 12 Stig Andersson, 95 år, slutar flyga
- 14 Broom F58, produktiv sommar
- 17 EAA Fly-in 2022
- 20 HANGAREN, köp och sälj

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 ea-nytt@eaa.se

Senaste datum för material för kommande nummer.

Nummer 3-2022, 5 september
Nummer 4-2022 7 november
email: ea-nytt@eaa.se



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 ea-nytt@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.

Föreningsservice
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, föreningens 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.

ORDFÖRANDEN HAR ORDET

Då var det dags för en ledare igen! Den här gången på andra sidan puckeln på det vi kallar flygsäsongen! Varför kallar vi det så? Jag har många av mina finaste flygningar på vintern, klar luft, kallt och bra prestanda, och så får jag montera på skidorna :o) En ny dimension och en ny utmaning, men den fungerar även i Stockholmsområdet. Jag förstår att många säger vädret när jag säger flygsäsong, men där har vi EAA:are en fördel. Vi har två säsonger! En bygg- och underhållssäsong också! Det föranleder tanken in på en andra reflektion. Många av de trådar jag hör talas om på expeditionen handlar om icke egenbyggda flygplan. Vår EAA-värld började med entusiaster med träbitar och duk, utan kit, utan höga prestanda och utan internet. EAA har gått från entusiaster till ett sätt att få ett billigare flygande och ett mer individualiserat flygande som alla olika modeller på Experimentalmarknaden kan ge. Detta innebär att många hittar sitt "drömflygplan" på nätet och så är det bara att köpa och ta hem! Så enkel är dock inte verkligheten! Ett egenbyggt flygplan granskas som modell, de tekniska lösningarna och byggaren. Bygget har sen en kontrollant, besiktas och flygutprovas. Inget av detta har vi någon som helst kontroll över vid en import, vissa flygplan går rakt in, vissa behöver modifieras och något flygplan accepteras över huvud taget inte in på svenskt register. (Likaså om du säljer, enligt TS får vi inte ha flygplan i vårt register med icke svenska ägare bosatta utanför Sverige). Skillnaden mellan egenbyggt och köpt speglar sig även ofta i kunskapen om sin flygplanindivid och dess komponenter. Bygger man sitt flygplan så bygger man på vägen upp en stor kunskap, för skapades den dessutom till stor del genom våra EAA-kurser, idag gäller internet med dess bisida av brist på källkritik, inslag av egna idéer och ibland rena felaktigheter. Det som gäller i ett annat land gäller inte i Sverige eller kanske t.o.m. inte är tillåtet! Många komponenter som ni hittar där ute kan visst installeras men måste då granskas och godkännas, ett modifieringstillstånd inhämtas och slutrapporteras. Grundspekifikation ska sen uppdateras liksom flyghandboken och i vissa fall ska det även flygutprovas. Jag har själv med, den Jodel, jag köpte förra sommaren hållit på med att få allt rätt. Det sitter en ny instrumentpanel, flyttad 15cm, finns inget modifieringstillstånd och FHB är inte upprättad, det samma gäller de nya bromsarna där de gamla trumbromsarna är utbytta till skivor, Maskinen är omvägd så där är allt rätt förutom att det inte finns någon

transponder varken i grundspekifikationen eller i FHB, alternativen inte driftsatt, förmodligen p.g.a. lite kunskapsbrist, och inte heller där FHB upprättad.

Jag hamnade i ett samtal under Fly In:et i Falköping. TS håller ögonen på oss vad gäller alla papper, till stor del har de inte kunskap om våra flygplan och det är just därför vi är en delegerad verksamhet, men papper är de duktiga på och det är lättkontrollerat. Vi haverrar inte p.g.a. papper! Vi måste hålla våra flygplan i gott tekniskt skick, det är då vi överlever! Det är därför vi måste igenom processen ovan. DU kanske är jätteduktig, men även DU kan ha otur när DU tänkt! Missat någon del, missat någon bestämmelse, missat något operativt krav! Låt oss få teorin och verkligheten att stämma överens. Ta vintern och läs din FHB, grundspec, m.m. kolla om allt stämmer med verkligheten. Stämmer det inte ta ut ett modifieringstillstånd och besikta igenom det med din kontrollant och eventuellt besiktningsman och uppdatera papperen. EAA vill inte detta för att vi vill göra det jobbigt för dig, utanför att vi är rädda om dig och ditt certifikat. Stämmer inte detta så flyger du runt med ett icke luftvärdigt flygplan vilket kan resultera i certifikat repressalier, inte från EAA men om du mot förmodan får en inspektion.

Vi är, som skrivet, i ett säsongsskifte. Vi har passerat ett välbesökt Fly In, och jag har börjat planera för nästa Fly In detta trots att jag inte vet om jag blir omvald. Är du intresserad av en plats i styrelsen? Nu när alla möten sker som hybridmöten på kansliet och Teams så har ni alla chansen att engagera er. Fundera på vad du kan göra i styrelsen eller för att utveckla vår förening och vår verksamhet. Anmäl redan nu ert intresse till valberedningen eller kansliet eller mig, vi behöver medlemmar som vill engagera sig på alla sätt. Har ni idéer hur vi kan utveckla vårt Fly In? Varför var det så få som stannade på middagen? Vi får väldigt lite feedback i styrelsen så jag planerar för en liten medlemsenkät i decembermörkret. Eller varför inte dryga ut hösten och gå en kurs, träffa nya vänner, hitta andra att flyga till och hälsa på och dessutom öka din kunskap!

Intill dess, flyg säkert och tänk efter före!
/Magnus



Nya medlemmar

5622	Bengt Larsson, Vansbro
5623	Malmens Veteranflygklubb, Linköping
5624	Adam Englund, Åtvidaberg
5625	Alf Ingesson-Thoor, Karlsborg
5626	Carl Karlman, Strängnäs
5627	Michael Blomkvist, Ekerö
5628	Mattias Markstedt, Skellefteå
5629	Fredrik Fagerberg, Förslöv
5630	Adam Högstedt, Dalby
5631	ZEA Group AB, Höganäs

Nya Byggtillstånd

1633	Coltina Starlight Marina Berggren, Linköping
------	---

Återupptagna byggtillstånd

956	Tiger Moth Mats Ekman, Alvesta
-----	-----------------------------------

1:a Flygutprovningstillstånd

SE-FIF	MFI-9B Henrik Idensjö, Huddinge
SE-XRJ	Highlander Andreas Hellestig, Gagnef
SE-XSY	MERA 01 Ulf Ringertz, Stockholm
SE-AHC	GV-38 Göteborgs Veteranflygsällskap

1:a Flygtillstånd

SE-FIF	MFI-9B Henrik Idensjö, Huddinge
SE-IUU	PZL-104 Wilga 35 Lars Ingvarsson, Malmköping
SE-XXS	Carbon Cub EX2 Tomas Ramstedt, Frösön
SE-XZF	RV-7A Bernt Johansson, Malå
SE-YYE	Rans S6 Per Lemon, Erikslund
SE-VKR	EV-97 Eurostar Ulf Eriksson, Kulltorp

Bilder till kalendern 2023

Har du några lyckade bilder på EAA-flygplan som kan passa i 2023 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 vara ungefär 2500x3500 så att den gå bra att trycka i liggande A4-storlek. Skicka in bilden till aaa-nytt@aaa.se. Även i år har redaktörn dåligt med egna bilder så Era bilder är välkomna!

Kurser

Nu har årets första kurs gått, en RO-TAX-kurs, läs mer om den på annan plats i EAA-nytt. Nästa kurs gå i skrivande stund kommande helg, en kompositkurs i Skåne under Lennart Perssons ledning. Kvar är just nu plåt och el-kurs, gå in på portalen och läs mer och anmäl er. Vi jobbar just nu på datum för duk-, trä- och underhållskurs, håll ögonen på FB, hemsida och portalen där information kommer.

Hälsar Mårten och Magnus

EAA städer 1

Vi säljer vårt tält, bedömt 11*6m i kraftig presenningsduk, knappt använt.

Prisidé 15.000:-
Bud till aaakansli@aaa.se



EAA städer 2

Vi säljer vårt släp DEH444

- **Fabrikat** Sävsjösläpet
 - **Modell** Sslv 1100 4
 - **Fordonsår / Modellår** 2009 / 2009
 - **Registreringsnummer** DEH444
 - **Senast besiktigad** 2022-06-10
 - **Nästa besiktning senast** 2024-05-31
- Värderat till 30.000:-
Bud till aaakansli@aaa.se



Fly In 2023

Vi undrar om det finns någon därute intresserad av att arrangera 2023 eller 2024 års Fly In. Ni bör ha en bana anpassad för alla våra medlemmars flygplan, lunch och middags faciliteter samt en lokal lämplig för seminarium och middagsföreläsning. Föranmälan gärna till 25/10-22 med ett definitivt åtagande 31/12-22. Datum för Fly In:et blir 3-4/6-22.

EAA-PORTALEN

Flygtillstånd i EAA-portalen

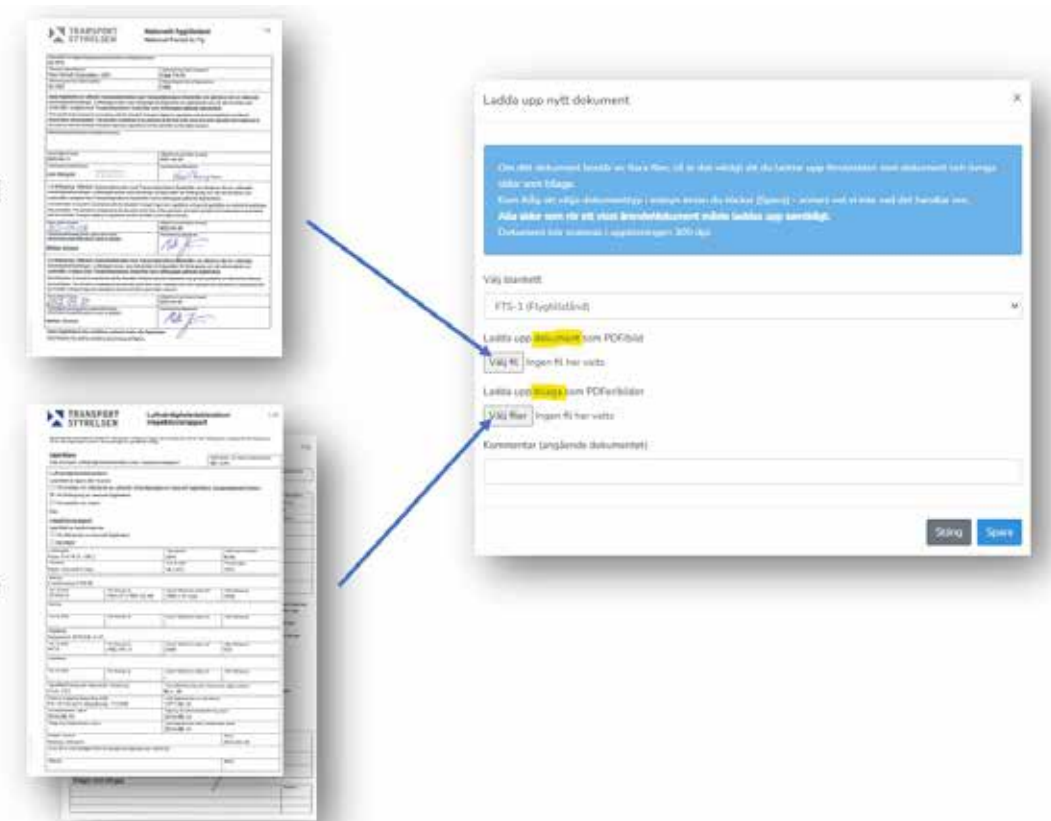
I skrivande stund har närmare 250 tillstånd/förlängningar hanterats i EAA-portalen och det absolut vanligaste ärendet är förlängning av flygtillstånd. Hur detta ska gå till beskrivs steg för steg i en av de instruktionsfilmer som man hittar via hemsidan. Dock ser vi att lite ytterligare klargörande kan behövas:

- Notera att dokumentet (FTS-1) som ska laddas upp i EAA-portalen endast är Flygtillståndet.
- Luftvärdighetsdeklarationen är en bilaga till huvuddokumentet och ska laddas upp separat.

Vill man kan även bifoga den ifyllda påminnelseblanketten som bilaga, men det är inte obligatoriskt: Denna blankett kommer snart att ändra utformning, eftersom uppgifterna redan finns i Luftvärdighetsdeklarationen. Sannolikt kommer alla med aktiv inloggning i EAA-portalen framöver att få påminnelsen – eller faktiskt flera påminnelser – via e-post. Allt för att minska och snabba upp administrationen för kansliet. Notera att man kan ladda upp flera filer samtidigt som bilaga: Välj flera filer samtidigt genom att hålla ned Ctrl (Cmd på Mac) och klicka på de filer du vill ladda upp.

Mattias Jönsson

Endast Flygtillstånd

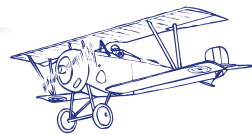


Luftvärdighetsdeklaration

Endast Flygtillstånd som dokument (en fil) och LVD som bilaga (en eller flera filer)



Instruktionsfilmerna hittar man enklast via hemsidan www.eaa.se



Incidenter, tillbud, haverier och flygsäkerhet

En lägesrapport för 2022

När detta skrivs är det den 5:e september 2022 och inom EAA:s verksamhet har det inträffat två haverier och en propellerskada under året.

Vi vill dementera den tidigare beskrivningen av haveriet med SE-XYM, och här ge den korrekta beskrivningen. Vi ber om ursäkt för de faktafel som redovisades i förra numret av EAA-Nytt.

En Van` s RV-7A SE-XYM havererade på Höganäs flygfält 2022-03-09. I samband med bedömningslandning landade flygplanet normalt på bana 32. Noshjulet vek sig efter utrullningen. Skador på flygplanet; nosställ och propeller. Två personer om bord men inga personskador. Haveriet klassas som tekniskt och inte som operativt.

En Rans S10 S SE-XXN havererade på Uddevalla flygfält 2022-04-16. Föraren skrev följande; Vid inflygning och landning på stråk 21 på Rödkärrs flygplats, ESGU, skedde ett genomsjunk vid normal sättningspunkt så att landstället kollapsade. Prop strike på motorn och trasig propeller. Omfattande skador på flygplanet men inga personskador. Haveriet klassas som operativa orsaker.

Lägesrapport från
Staffan Ekström

Har projektet stallat?

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
eaa-nytt@eaa.se

Flygsäkerhetsarbete i flygsäkerhetsrådet

Vårt numera fastställda flygsäkerhetsmål att arbeta mot fram till 2025 är:

”En kontinuerlig minskning av haverier, omkomna och allvarligt skadade. Mäts som ett glidande frekvensbaserat 6-årsmedelvärde”

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

Följer vi de här fem punkterna minskar de onödiga haverierna markant för varje år.

Nr 1. Vi måste hela tiden vara beredda att vända, alternativt gå till en närbelägen flygplats och aldrig flyga in i dåligt väder.

Nr 2. Vi måste alltid utse en avdragspunkt före start och vara förberedda att vid den punkten utföra motoravdraget, om inte farten stämmer vid avdragspunkten.

Nr 3. Att alltid vara beredda att vid landning på finalen utföra pådrag och gå om på 300 fots höjd, om inte **allt stämmer**. Flygplan med fast ställ, fast propeller och utan klaffar att manövrera kan utföra pådraget säkert även på lägre höjd. För att **allt ska stämma** betyder det att Du på finalen håller banans centrumlinje exakt i linje dvs. upphållningen ska fungera perfekt. Farten skall vara enligt flyghandboken, ingen överfart på 3 till 5kt duger. Sjunkhastigheten ska vara jämn och stadig. Eventuella termikblåsor som släpper betyder att Du får räkna med att utföra pådrag och utföra ett nytt landningsvarv. Med en fint utförd plané med perfekt centerline, perfekt farthållning, perfekt jämn sjunkhastighet är halva landningen utförd innan Du planar ut och sätter ned flygplanet på banans centrumlinje.

Nr 4. Att alltid kontrollera vindriktningen som vindstruten visar inför landningen på ett obemannat flygfält. Råder det redan flygtrafik i varvet kan upplysning inhämtas på radion. Även om Du startat lite tidigare från flygplatsen kan vindriktningen ha ändrats på kort tid (sjöbris, termikväder osv.) gå inte in i den fällan. Är det ingen trafik på fältet ingen svarar på radiofrekvensen, utför alltid kontroll av vindstruten. Genomför därefter standard trafikvarv som råder för flygplatsen.

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

Fortsatt säkert flygår 2022 önskar
Staffan Ekström

En MFI-9 har landat efter en inflygning då allt stämde!



EAA Chapter 222

Av Anders Wallerman



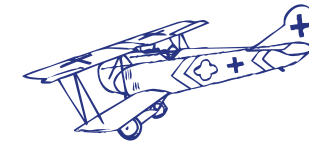
Nu när semesterns alla göromål är över, tar vi tag i återupprättandet av Chapter 222 igen! Som läsarna säkert minns är vi några som i form av en arbetsgrupp inom EAA S har tagit initiativet att återupprätta Chapter 222, som har legat vilande en tid.

Vi har fått flera intressenter dels via epost och dels på plats på vårt fly-in i våras.

Härnäst på schemat står att samla alla intresserade i en epost-lista eller dylikt för att hålla kontakt, samt att kontakta USA för att få förutsättningarna för återupprättandet. Sedan formar vi gemensamt ett chapter formellt, enligt de stadgar som gäller för ett chapter.

Dessutom är avsikten att ha en stående informationsspalt här i EAA-nytt.

Är du medlem i EAA USA och intresserad av att vara med i Chapter 222 - hör av dig! Vi nås på:
eaachapter222@gmail.com



VETERANFLYG

av Kjell Franzén

Det är ingen tveksamhet att EAA Sverige har nytta av att ingå i en större sammanlutning som Transporthistoriskt nätverk (ThN) och delta i olika aktioner som syftar till ett gemensamt mål. Oftast går det inte att se ett omedelbart resultat av en aktion som uppvaktning av kulturministern eller möten med Riksantikvarieämbetet (Raä) eller Statens Maritima och Transporthistoriska Museer (SMTM) eller de aktioner ThN genomfört vid politikerveckan i Almedalen på Gotland med utfrågning av inbjudna politiker. Så också i år där dock enbart en av de inbjudna, Isak From (S), kommer att återfinnas i riksdagen efter valet. Det är antagligen inte bortkastad möda ändå med de politiker som passerat våra montrar under åren och som utfrågats i seminarier och baksätesdebatter även om de lämnar riksdagen och regering.

Genom att gå samman i ett nätverk med ett gemensamt intresse och mål att få till bevarandelagstiftning för det rörliga kulturarvet och gynnsamma villkor för fortsatt brukande kan vi förmodligen nå bättre villkor än om varje organisation agerade på egen hand. Jag vet att ThN och dess arbete starkt påverkade att föreskriften om luftfartyg av kulturhistoriskt värde (TSFS 2021:44) kom till.

En av våra systerorganisationer i nätverket Motorhistoriska Riksförbundet (MHRF) har inför riksdagsvalet ställt ett antal frågor till riksdagspartierna om hur de ser på de historiska fordonen. I svaren råder det stor samstämmighet bland partierna om att de historiska fordonen är ett viktigt inslag som ska bevaras och användas och de vill därför främja det rörliga kulturarvets förutsättningar och civilsamhällets engagemang. MHRF har ju ställt frågorna utifrån sin synvinkel men svaren kan nog läsas som om de gäller även veteranflyg. Svaren hittar Du på <https://mhrf.se/nyheter/valet-2022-sa-har-tycker-partierna-om-historiska-fordon/>.



I år bestod dragplåstret i ThN monter vid politikerveckan av en buss från 1935 som länge transporterade badgäster till Snäckgårdsbaden från Visby. Har även ett förflutet mellanspel som sommarstuga. Foto via ArbetSam.

Har vi ett noshjulsproblem på RVn?



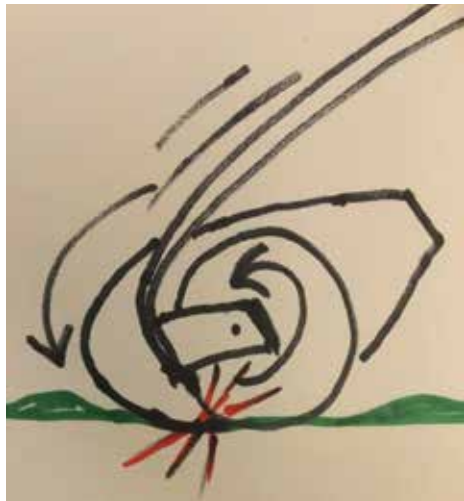
Av Michael Törnberg

Efter att ha sett ett par haverier med RV flygplan försedda med noshjul samt att jag själv är delägare i en RV-8A som haft ”issues” med noshjulet så tänkte jag titta lite närmare på det. Man ska ha i åtanke att RV är den största KIT säljaren på marknaden med ca 11 000 fpl som är byggda och flygna. Jag hörde en siffra att ca 50% av de flygplan som säljs idag är med noshjul. Det är många kärror vi pratar om så man ska vara försiktig i att uttala sig om konstruktionsproblem med noshjulet men vi kan ta och studera det lite. RVns noshjul sitter i en svivlande gaffel som i sin tur sitter fast i ett långt fjäderbensrör som sticker ut från brandskottet.

Det har kommit en obligatorisk modifiering som innebär att gaffeln flyttats upp för att ge mer frigång till marken, detta efter att NTSB studerat ett tiotal haverier med noshjulsförsedda RVs där gaffeln har tagit tag i marken och dragit runt benet bakåt. Det är inte mer kritik än så som kommit från myndigheter. (NTSB ID:ANCo5LA123)

Det är en enkel konstruktion som är billig och relativt lätt men har lite nackdelar som t.ex. att fjädringen inte blir optimal då rullmotståndet påverkar benet med ett böjmoment bakåt och nedåt.

Detta gör att noshjulet fjädrar bakåt och nedåt (och inte uppåt som man kan tro) då man kör på t.ex. en grästuva. Detta syns tydligt då man iakttar en noshjulsförsedd RV som taxar på lite ojämnt underlag, hjulet studsar lite fram och doppar sig tydligt med nosen nedåt.



En teckning som ett litet förtydligande av vad som händer.

Min första erfarenhet med landning på gräs med RVn var att jag märkte en betydande bromsverkan från noshjulet och efterföljande upptäcktes att noshjulskåpan var spräckt fram. Noshjulet hade doppat så pass att kåpan kom i kläm mellan marken och hjulet. Alltså hem och laga men med den skillnaden att jag ökade frigången till kåpan.

Nästa landning hände samma sak igen. Den här gången började jag googla lite och fick fram följande erfarenheter från Vans och andra byggare. Vans hävdar att konstruktionen är säker men att flygplanet inte är helt anpassat till ojämma (rough) fält, vad som definieras som ojämnt vet jag inte. Vans hävdar att om man opererar från ojämma fält så ska kåporna sitta på (för att förhindra att gaffeln tar i) samt att man har tillräckligt med ”clearance” mellan kåpa och hjul (men man säger inte hur mycket).



Vans original kåpa.



Modifierad kåpa som är högt skuren.

Det är även viktigt att ha rätt lufttryck vilket jag kunde konstatera var erfarenheten från andra byggare. Nästa lagning blev med betydande frigång mellan kåpa/hjul och lufttrycket blev minimum 35 psi (rekommenderat är mellan 25-35psi). Jag har därefter inte haft några problem på gräsfält.

Jag vill relatera till två händelser som hänt i Sverige, en på Borglanda och en på Höganäs förra året och försöka förklara vad som har hänt. I det senare fallet blev det i denna tidning klassat som pilotfel. Det är beklagligt att författaren drog denna slutsats då det finns en teknisk orsak.

Vid landning på ojämma och eller mjuka fält så dippar nosen nedåt p.g.a. rullmotståndet och fjädring. Detta kan göra att kåpan kläms mellan hjulet och marken och fungerar som en broms. Skulle även lufttrycket vara lågt så fastnar i princip hjulet inne i kåpan. Hjulet kan alltså rulla med kraftig rotation in i kåpan och fastna och nästan hela flygplanets rörelseenergi tas då upp i noshjulet. Detta ger ju våldsamma krafter på fjäderbenet som då ger med sig bakåt.



Resultatet på Höganäs.



Och på Borglanda.

Detta händer även med de nyare landställsbenen med den nya gaffeln. Hur undviker man då att detta ska hända..... Jo. Använd korrekt pilotteknik. Huvudstället är det man ska landa med. Noshjulet är att betrakta som stödhjul, avlasta dessa vid start och taxning samt håll det uppe vid landning så långt det går. Noshjulet ska landas det också inte släppas ner. Ha rejält med avstånd mellan kåpa och hjul speciellt i framkanten. Använd korrekt lufttryck.

Till höger ett tillägg av Lennart Öborn:

Bilderna visar:
Den gamla noshjulgaffeln.

Den nya noshjulgaffeln som ger högre markfrigång.

Noshjulbenet med Anti Splat Aero "The Nose job" monterad och nya gaffeln.



Rotax motorkurs

Helgen vecka 34 genomförde vi en Rotax motorkurs ute på Skå Edeby.

Fem elever guidades igenom en 100h tillsyn på en 912 ULS av Björn Lindkvist (Muskö Björn).

Teori varvades med praktik för att beta av alla poster i tillsynsprotokollet. Alla delsystem behandlades och många ”att tänka på” kom upp, ”se upp” med packningen, använd rätt låsvätska och kolla att den är dragen med rätt moment. Helgen bjöd på mycket teknisk snack men också andra flyghistorier som det blir när flygare från hela landet samlas runt en flygmaskin.

Detta var en av de första kurserna efter pandemin och nu följer förhoppningsvis flera EAA kurser under höst och vinter innan ljuset och flygsäsongen återkommer. Titta på EAAs hemsida för nya kursdatum.

MVH

Mårten Hagardson



Några åtgärder:

Van's Aircraft släppte den 9 november 2007 ”Service Bulletin 07-11-09” som är obligatorisk att inför vid nästföljande årstillsyn så den bör alla RV-6A,7A,8A,9A ha implementerat. Det medför att man byter till den högre gaffeln och eventuellt också noshjulbenet.



Van's Aircraft släppte den 20 juni 2019 ”SERVICE LETTER 19-04-30” som är frivillig. Den innebär att man byter till samma noshjuldesign som finns på RV-14A och RV-10A och medför byte även av motorfundament så den är både omfattande och kostsam. Denna går att införa på RV-7A och 9A samt RV-6A med lite mer ansträngning.



Det finns en produkt på marknaden kallad ”The Nose Job” utvecklad företaget Anti Splat Aero LLC som monteras på noshjulbenet och som förhindrar benet att vika sig vid överbelastning men tillåter normal fjädring.

GV-38 SE-AHC åter i luften - en lysande flyghistorisk bedrift!



Nu har det hänt – Götaverkens först tillverkade exemplar av sportflygplanet GV 38, inregistrerad som SE-AHC i oktober 1938, flög återigen den 28 juli 2022 efter ett renoveringsarbete som Göteborgs Veteranflygsällskap, GVFS, bedrivit sedan 1998, dvs under 24 år! Den mycket efterlängtade flygningen, som gjordes av Filip Gerhardt pågick under 20 minuter och allt gick bra. Nu skall fortsatta flygprov genomföras under totalt 25 timmar och utan passagerare vilket krävs för att flygplanet skall få ett luftvärdighetsbevis. Renoveringen av SE-AHC påbörjades 1998 i GVFS bygglokal på Säve. Det gick ganska trögt under lång tid, men renoveringen satte fart när man 2003 fick möjlighet att flytta ner i flygupplelsecentret Aeroseum på Säve efter erbjudande från chefen för anläggningen Roger Eliasson. Vid denna tidpunkt ägde GVFS redan en GV 38, SE-AHG, inköpt 1991. Detta flygplan är fortfarande luftvärdigt och i GVFS ägo och är efter en konvertering 1963 utrustad med en 85 hk Continental boxermotor.

- Det är oerhört glädjande, att vi nu kunnat avsluta renoveringsarbetet och inleda flygutprovning av SE-AHC, säger Gert Böll, ordförande i GVFS, det har varit mycket efterlängtat påpekar han. Genom att flygplanet är utrustat med originalmotorn, en 90 hk Le Blond stjärnmotor, är det ett verkligt unikt flygplan såsom det enda flygande exemplaret i sitt slag i världen. - Eldsjälarna i GVFS bygggrupp, 10-15 mycket hängivna och kolossalt duktiga medlemmar har utan tvekan gjort en



väldigt värdefull flyg- och industrihistorisk insats i och med den mycket omfattande renoveringen av både flygplan och motor som genomförts, betonar Gert Böll, som även vill ge stor eloge till Filip Gerhardt för väl

genomförd premiärflygning med SE-AHC!

Text: Ulf Delbro
Bild: Daniel Karlsson



Le Blond stjärnmotor, 90 hk, varmkörs.

Filip Gerhardt (t.v.) eftersnackar med Ralph Duell, nestorn i GVFS bygggrupp.





Slutfluet för Stig Andersson - slutar flyga vid 95 år!

Slutfluet för Stig Andersson – slutar flyga vid 95 år!
Efter att ha varit Sveriges äldsta aktiva pilot under många år, har Stig beslutat att efter 1895 flygtimmar avsluta flygandet. Han började intressera sig för att lära sig flyga 1958 och 1961 blev det allvar med utbildningen på en Cessna 150 och Stockholms Flygskola på Skå-Edeby. Certifikatet klarades av året därpå och nu 60 år senare och efter 5600 landningar är det alltså slutfluet. Efter att har hyrt flygplan köpte han 1965 in sig som delägare i en Auster V (SE-ARB) baserad på Frölunda utanför Stockholm. Men redan 1967 blev det större flygplan då han gick in som delägare i en Ryan Navion (SE-CPL). Med Navion gjordes många utlandsflygningar, t ex Frankrike, England, ofta med vännerna Ingvar Arnbacke och Henry Lidman.

1974 köpte han en Lillcub (SE-ATO) som baserades på Frölunda. Vid sitt fädernehem Torsne-Alunda i Uppland färdigställdes 1979 ett 460 m långt flygstråk samt en hangar. Det har sedan varit hemmabasen för Cubben som dock 2002 byttes mot en Jodel D119 (SE-XGK) ursprungligen tillverkad 1957. I samband med det köpet gick Stig med i EAA och blev en trogen besökare på våra Fly-In. Han besökte även ofta Danmark och KZ-klubbens Fly-In. Med dessa flygplan gjorde Stig många flygningar inom Sverige och övriga nordiska länder, ofta med hustrun Kerstin och sonen Kjell. Stig har aldrig varit utsatt för något haveri eller någon allvarligare incident. Han minns dock ett tillfälle då han landat med Cubben på is i närheten av sin hemmabas. Han märkte att vädret blev fuktigare och han begav sig hemåt.

Väl i luften isade frontrutan igen och att all sikt framåt försvann. Hemresan fick ske genom att titta genom sidorutorna, tur att han var i sina hemtrakter! Ett annat minne är från en resa 1978 till Danmark med Cubben. Han besökt vännen Niels Toft i Højmark. Kraftiga vindar gjorde att flygplanet flyttades från flygfältet och ställdes i lä bakom en större byggnad. Vid 7-tiden på morgonen dök en Sikorsky S-61 räddningshelikopter upp. Nödsändaren hade aktiverats under natten och passerande trafikflygplan hade rapporterat signalerna. Räddningshelikoptern hade då skickats ut och spårat nödsändaren. Vad som aktiverat nödsändaren var oklart, det troliga var att nyfikna nattvandrare hade undersökt flygplanet och lyckats aktivera nödsändaren.

Curt Sandberg



Ovan: SE-ARB på Bulltofta, fotograf okänd

Nederst förgående sida: SE-ATO på Gustavsviks flygfält, Foto: Lars-Erik Ingerloo.

Nedan: SE-CPL på final 29 Skå-Edeby, foto: Lennart Öborn





EAA Fly-in 2022 i Falköping

Årets fly-in var som vanligt välorganiserat av Falbygds flygklubb, vädret var strålande och många flygande besökare kom. Föredrag och middag i vanlig ordning. Diplom till byggare som slutfört sitt bygge!

Ett antal utländska besökare fick vi också. På biderna flygplan från Danmark, Tyskland och Schweiz och två svenska Glasair Sportsman.

Foto: Lennart Öborn



Saknar Du AVGAS - JET på ditt flygfält? Här är hjälpen - Hjelmcotanken



Cistern med "kjol" och miljöläda

Inbyggt tankningsskåp

Inbyggt dräneringsskåp

Specifikation: Volym 3,000 liter, inbyggda tank- och dräneringsskåp, enfas 220V elpump kapacitet 45 liter/min, mikrofilter (smuts- och vattenavskiljande), kröningsbar litermätare, 15 meter slang, jordningskabel, tryck- och vacuumventil, 12-års besiktningintervall.

EN HELT KOMPLETT FLYTTBAR FLYGBRÄNSLEANLÄGGNING I GODKÄNT UTFÖRANDE
LAGRINGSTILLSTÅND ERFORDRAS EJ (förutsatt att tanken ej placeras inom område som utgör vattentäkt)
INVÄLLNING ERFORDRAS EJ. INBYGGD MILJÖLÅDA FÖLJER MED

VI LÅNAR UT DENNA ANLÄGGNING PÅ FÖLJANDE VILLKOR:

1. Du hämtar tanken själv på vår uppställningsplats i Eksjö alt. Västerås. (vikt c:a 600 kg - passar bra på lätt bilsläpkärra modell längre).
2. Som säkerhet för tanken samt kreditleveranser av flygbränsle deponerar Du 25,000 kr hos oss.
3. Du åtar Dig att underhålla tanken på egen bekostnad dvs. köpa, byta filter, reparera ev. fel, måla vid behov o. dyl.
4. Du köper enbart flygbränsle från Hjelmco Oil AB till denna cistern.
5. Du köper minst 5,000 liter flygbränsle av samma sort per 12 månaders period från oss. (Kan Du inte uppfylla volymkravet utgår en hyra på 3,000:- kr om den köpta volymen är $\leq 4\,000$ liter. Om den köptavolymen är 4,001 – 4,500 liter är hyran 2,000:- kr och 4,501–4,999 liter 1,000 kr per 12 månaders period.
6. Du åtar Dig att medverka till att övriga som önskar flygbränsle ur Din tank har möjlighet att köpa detta från Dig. (Du får naturligtvis själv bestämma Ditt försäljningspris). På detta sätt medverkar Du till att flygbränsle kan fås på fler flygplatser i Sverige.
7. Du åtar Dig att på egen bekostnad återtransportera tanken till uppställningsplats i Eksjö/Västerås-området om affärsförhållandet mellan Dig och Hjelmco Oil AB av någon anledning avslutas.
8. Hjelmco Oil AB har godkänt placeringen av cisternen bland annat med hänsyn till att vi kan ge god leveransservice samt vårt önskemål om att få en regional fördelning av våra cisterner.

SÅ HÄR GÅR DU TILLVÄGA:

VÄLJ UT LÄMPLIG PLATS PÅ DITT FLYGFÄLT FÖR CISTERN

BE MARKÄGAREN ATT SKRIFTLIGT GE SITT TILLSTÅND TILL PLACERINGEN AV CISTERN

RING HJELMCO OIL AB 08-626 93 86 OCH BESTÄLL CISTERN

MEDDELA BRAND- OCH MILJÖMYNDIGHETEN DINA AVSIKTER (särskild blankett finnes hos din kommun)

OBS! BEGRÄNSAT ANTAL CISTERNER



Runskogsvägen 4 B * 192 48 SOLLENTUNA

TELEFON 08-626 93 86

ORDELTELEFON 021-12 31 76

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

FLYGFÖRSÄKRING

VIA

CHRISTIAN ADOLFSON



Rätt Flygförsäkring till rätt premie!

Privat - Kommersiellt - Flygklubb

Pilot & Försäkringsmäklare

+46 73 042 61 53

Christian.Adolfson@Hjerta.se

www.Braflygforsakring.se

**ALLA TYPER AV
LUFTFARTYG!**



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

Information om radannonsering i EAA-nytt

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

Underlag för annonsen skickas till eaa-nytt@eaa.se. 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

Vans RV-4



SE-XZT, färdig 2016 TT 262h
Motor O-320-E3D(C) 160hp 262h
SMOH, 1 Slick och en P-mag
Propeller Whirlwind Ground adjustable
262h TSN
Dynon; Skyview D1000T, A/P pitch
och roll, 8,33 radio, Mode S
Luftvärdig till 2023-06-30
Pris 830000kr

Calle Bjurström
0735040454



Säljes

Shaw Europa



inte färdigbyggd, säljes för 125.000 SEK. Återstår att måla vingar och roder, anpassa cowlings och att koppla in motorn (Jabiru 3300). Träpropeller finns. Batteri saknas.
Hans Collste
0708112676,
email: hans.collste@gmail.com



Säljes

Opus-3



Byggd 2000, nu med Nationellt flygtillstånd.
Gångtid 77 tim, Motor 643 tim.
Radio 8,33.
Kruise på 1000 fot 75% 147 kt.
Max kruise på 1000 ft 172 kt.
Pris Förr 365'000:- Skr.
Höstpris 265'000:- Skr.
Lennartpersson28@gmail.com

Säljes

Hoffmann propeller



Till salu för omgående leverans
Fabriksny 2 blad Hoffmann propeller, fix pitch p/n HO11A-150B75 avsedd till Scheibe SF25C med Limbach L2000. Med Underhållsmanual och EASA form 1 Certifikat.
Levereras utan spinner och bultar.
Kontakta Yard Johansson tel. 070-5871062 eller info@lycon.se för mer information.

Säljes

Rotax motorer

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

Glasfiberdelar till RV-4. Tändstift, 12st nya, 4st öppnad förpackning men oanvända, 4st provade.
Kom med vettiga bud på grejorna.
Bjarne Isaksson. 0705820866



Säljes

2 st. Bendix magneter S4LN-21 (båda med impuls). Model designation 10-5130-37R. Factory OH av Kelly Aerospace år 2019. Tändkablar och p-lead anslutning ingår i priset samt monterings ram för impuls! Listpris när man köper dem i USA \$877/st (Ca 9500 kr). Säljes pga. byte till P-mag. Säljes i par eller var för sig för 7 000 kr/st. Hämtas i Älvsjö eller skickas som Postförskott.

8 st. tändstift REM40E Champion. Körda ca 1 tim. Säljes pga. byte till P-mag. 400 kr/st. Hämtas i Älvsjö eller skickas som Postförskott.
Mats Skröder 0766339900

Säljes

"Elektrisk bogseringsutrustning för flygplan. Magnetic typ GA22-05 (info se bifogad bild)
Kom med ett vettigt pris."

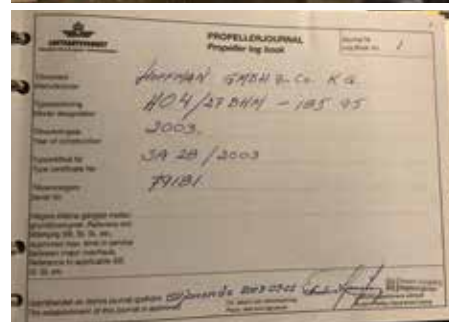
"Hoffman propeller. (info se bifogad bild)
Har suttit på en IO-360.
Kom med ett vettigt pris"

Mina kontaktuppgifter.

Jan Johansson

073-0358673

Eva@vuonatjviken.com



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. Tändstift, 12st nya, 4st öppnad förpackning men oanvända, 4st provade.
Kom med vettiga bud på grejorna.
Bjarne Isaksson. 0705820866



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



Svensk och Norsk agent

Tel. + 46 (0)70 583 23 82

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

Säljes

2 st. **Bendix magneter** S4LN-21 (båda med impuls). Model designation 10-5130-37R. Factory OH av Kelly Aerospace år 2019. Tändkablar och p-lead anslutning ingår i priset samt monterings ram för impuls! Listpris när man köper dem i USA \$877/st (Ca 9500 kr). Säljes pga. byte till P-mag. Säljes i par eller var för sig för 7 000 kr/st. Hämtas i Älvsjö eller skickas.

8 st. tändstift REM40E Champion. Körda ca 1 tim. Säljes pga. byte till P-mag. 400 kr/st. Hämtas i Älvsjö eller skickas.
Mats Skröder 0766339900

Säljes

EAA säljer

- släpvagn och
- tält

se sid. 4.

Säljes

Jodel D113-3 SE-XDO



Byggt 1981 TTSN 512h
VFR-utrustad, 25kHz COM, Transponder,
Ny Alternator (B&C), Startmotor (B&C),
nya hjul och bromsar
Magnus Lundström 070-7273389
m.lundstrom@bahnhof.se
Prisidé 100.000:-



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