



EAA nytt

#4/2022

MEDLEMSTIDNING FÖR EAA SVERIGE • ÅRGÅNG 55



- Portalen, ladda upp din årsredovisning
- Om flygsäkerhet, Vne, ELT, statistik
- Första kallelsen till årsmöte
- MFI-9HB med ULPower motor
- Flygmotorbok, recension
- Veteranflyg
- Rapport från GVFS
- Hangaren, köp och sälj





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

Försvarsmaktens Flygdag
- lördagen 26 augusti Linköping.

I DETTA NUMMER:

- 3 Ordföranden har ordet
- 4, 5 Kansliet, EAA-portalen
- 6 Flygsäkerhet
- 8 Rapport från kurs & Ny app
- 9 Kallelse till årsmöte
- 10 MFI 9HB med ULPower motor
- 13 ULPower, motorer
- 16 The Secret Horsepower Race, en bokrecension
- 17 Veteranflyg
- 18 Vad händer hos Göteborgs Veteranflygsällskap?
- 22 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 eea-nytt@eea.se

Senaste datum för material för kommande nummer.

Nummer 1-2023, 30 januari
Nummer 2-2023, 1 maj
Nummer 3-2023, 4 september
Nummer 4-2023, 6 november

email: eea-nytt@eea.se

EAA-nytt

Medlemsorgan för EAA Sverige och EAA Chapter 222 Sverige

Redaktör: Lennart Öborn.

Grafisk form: Lennart Öborn.

Ansvarig utgivare: Magnus Lundström.

Manus och bilder sänds enklast till eea-nytt@eea.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@eea.se

HEMSIDA: www.eaa.se

PLUSGIRO: 66 45 96-4

KANSLIET HAR ÖPPET:

Måndag - Onsdag 07.30-12.30.

Andra tider kan förekomma. Ring gärna innan besök.

Medlemskap räknas per kalenderår och erhålles genom inbetalning av årsavgiften till föreningens Plusgiro. För medlemmar som tillkommer under årets sista kvartal gäller avgiften även för 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



Ledardax igen! Det känns som om jag skrev den förra ledaren för bara ett par veckor sedan, men vad händer?

Hösten kommer och med det börjar det hända mer administrativa saker i våra organisationer, allt från ny regering till att EAA ska planera och administrera på kansliet, och så har även Transportstyrelsen har vaknat till liv. Själv var jag på allmänflygsäkerhetsrådsmöte (vackert ord!) för ett par veckor sedan, ett intressant möte och det första fysiska mötet efter pandemin. Vi fick träffa personalen på TS och vi fick träffa varandra i de olika organisationerna, bra kontakter att knyta. Arbetet med en ersättare till BCL M5.2 har startat och nu är vi med i ett tidigt skede, det känns bra. Det utkast jag har sett ser ut som om vi kommer att kunna leva med det, men det är ett arbete jag överlåter till Sven och Henrik.

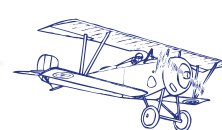
Vi har under förra året och detta år börjat en administrativ städning. Bygghandboken är rättad och renskriven i ett modernt format som går lätt att underhålla. Vår portal är igång vilket ger dig mer insyn i dina egna projekt och du kan till viss del administrera dig själv. KBHB:n är under bearbetning på samma sett som skedde med bygghandboken och i samband med nästa styrelsemöte ska även våra lokaler på Barkarby genomgå en rensning och röjning. Kurserna löper på, årsmötesdatum satt, Luciafikat inplanerat och nu ska det tas beslut om 2024 års Fly In, ja lite gör vi fast det inte alltid syns, och angående planering så har jag bett valberedningen att redan nu börja arbetet att hitta kandidater till nästa styrelse, har DU något att tillföra vår förening?

En fråga som har malt i mitt huvud sista månaderna, faktiskt ända sedan Fly In'et, det är rekrytering. Vi hade ett stort deltagande på vårt Fly In i år med fler flygplan än på många år, glädjande, men vart var alla när kvällens bankett gick av stapeln? Trots att vi var fler besökare på dagen var alla försvunna när kvällens aktiviteter, något vi gör för er, gick av stapeln. Vi vill ha, vara med, men bara lite grann, vi har till och med problem internt att rekrytera till våra egna aktiviteter! Hur gör vi utåt? Vi har redan i utgångsläget ett motlut,

vilka rekryterar EAA? Att bygga en bil är iof omgärdad med regler, men lite enklare än våra. De flesta har redan ett körkort, ska vi rekrytera byggare som sen tar ett flygcertifikat eller vi ska rekrytera byggare i certifikatskaran? Och ett flygplansbygge eller certifikat är inte gratis!

Jag tror inte på att EAA ska ha öppet hus och låta ungdomar flyga gratis och sen tro att vi kan värva byggare den vägen. Jag tror att ALLA flygande organisationer på bred front måste göra en PR-satsning för flyget som helhet, och där ska vi vara delaktiga och synas, nu berättar vi knappt för andra vad vi håller på med, allt i klimatskammens anda. Jag tror inte att vi i framtiden kommer att kunna överleva om inte flyget på bred front marknadsför sig. Jag nämnde ovan AFSR-mötet. Mötet började med en kort presentation av oss alla och därefter en genomgång av säkerhetsläget och årets incidenter. EAA har klarat sig bra så här långt i år, inga dödsfall och vad jag vet inga personsador, det är bra. Vi har haft några flygplansador, dock inte lika många som förra året, och anledningen har varit blandad, operativt eller tekniskt. Med den information som jag har så borde 2022 bli ett betydligt billigare år än 2021 för vår försäkring och det är bra men... Det är inte bara försäkringsbolaget som vill veta att det hänt något. Rapportering och rapportskyldighet var även det uppe på mötet. Vårt regelverk är klart vad, när och hur incidenter, tillbud och haverier SKA rapporteras till TS. Det är inte för att de ska kunna straffa dig som det ska rapportera, snarare tvärt om, om du underlåter att rapportera kan du straffas. Rapporter ligger till grund för statistik men även för flygsäkerhetshöjande insatser, t.ex. har vi möjligheten att eska extra pengar just om vi har ett flygsäkerhetshöjande projekt. Om det har skett något så ska detta rapporteras via TS hemsida och rapportsystem, dock så skulle även vi behöva veta vad som händer där ute. Vi har börjat diskussionen att få er rapportflik i portalen, jag tror att den kommer, men tills vidare ring eller skicka ett mail till TC eller kansliet. Ett problem i denna rapportinformation är att GDPR ställer till ett litet problem, så vi måste få informationen just från dig. Intill dess, flyg säkert och tänk efter före!

/Magnus



Nya medlemmar

5632	Per Mårtensson, Ullared
5633	Olle Axelsson, Sigtuna
5634	Andrzej Cwirzen, Luleå
5635	Fredrik Allerstam, Solna
5636	Christian Kjellström, Söderköping
5637	Srdjan Stanistic, Hisingskärra
5638	Stefan Peterson, Åtvidaberg
5639	Tomas Östebo, Onsala
5640	Oskar Enge, Osby
5641	Tobias Håkansson, Holsbybrunn
5642	Niclas Granér, Borlänge
5643	Lars-Göran Johansson, Västerås

Nya Byggtillstånd

1635	Rans S-21 Thomas Lindow, Spånga
------	------------------------------------

Överupptagna byggtillstånd

1426	Rans S2S Coyote II Tomas Tibbling, Trosa
------	---

Öppettider på kansliet

Ann-Lis på kansliet ska gå ner i arbetstid från 1 januari. Nya öppettider blir från årsskiftet 07.30 – 12.30 måndag – onsdag.

Incidenter, tillbud, haverier och flygsäkerhet
En lägesrapport för 2022

När detta skrivs är det den 7:e november 2022 och inom EAA:s verksamhet har det inträffat två haverier och en motorstörning sedan senaste EAA nytt.

En DynAero MCR 4S, SE-XXD, havererade vid utelandning i Dalsland 2022 -07-19.

Piloten flög på 2000ft från Fjällbacka mot Karlstad, efter 12 minuter erhöll piloter lågvoltslarm, och stängde av autopiloten och handflög. Spänningen sjönk snabbt till 8,5v. Slog på reservbatteriet men motorn stannade. Fann en åker som var slagen bland all skog runt om, det blev nödlandningsfältet. Planet stannade genom att nosstället fastnade i ett dike. Skador på planet: Främre ställ repade upp golvet i kabinen, höger ställ avbrytet, 2 av 3 propellerblad avbrutna mm. Motorstoppet klassas som tekniskt fel på elsystemet och kommer att utredas.

En Lancair 360, SE-XCR, havererade på EDXR i Tyskland 2022-08-17.

Piloten skrev följande; variabel vind 5-8kts. Lätt turbulens. Hård landning på huvudhjulen, planet studsade upp i luften så sakta att pådrag för

att genomföra omdrag inte gick att genomföra. Den andra landningen på alla tre hjulen. Noshjulet bröts sönder och planet gled på undre motorkåpan. Följande skador uppstod. Ny propeller och chockload på motorn. Noshjushundament skadat och ny undre cowling skadad. Inga personskador. Haveriet klassas som operativa orsaker.

En motorstörning inträffade strax efter start från Vallentuna flygfält 2022-09-20 med SE-IIO, en RC3 SeeBee.

Piloten skrev följande; I samband med passage av fältgränsen uppstod intermittenta effektförluster. Valde då att landa rakt fram på den hinderfria golfbanan som ligger där. Efter sättning och utrullning kuperade jag motorn och klev ur. Konstaterade inga skador. Flygplanets vingar demonterades och flygplanet fraktades till hangaren, där vingarna återmonterades. Konstaterat fel igensatt avluftning av bränsletanken, ingen luft in till bränsletanken så stryps motorn. Motorstörningen klassas som tekniskt fel.

Lägesrapport från Staffan Ekström.

Lussefika!

Onsdag 14 december 18:00 bjuder EAA Sverige alla medlemmar åter på lussefika runt om i landet! Ta chansen att kura skymning tillsammans med flygarkompisar, ta en glögg eller kaffe med säsongsbetonat tilltugg och passa på att uppdatera dig om vad som händer i föreningen och i den tekniska verksamheten. Styrelsemedlemmar eller andra funktionärer kommer att finnas på plats och olika lokala program kan förekomma. Samma datum och tid överallt - och platserna är

- EAA Kansliet, Barkarby
- EAA Södra – Eslövs flygfält, ”Slottet” vid de södra hangarerna
- EAA Östra – Linköpings FK, Pilotgatan 10, Linköpings flygplats
- EAA Västra – Förlanda flygfält, Förlandavägen 403, Fjärås
- EAA Mellersta – Borlänge Flygklubb, Nybrovägen 53, Borlänge
- EAA Norra – Nils-Erik Nilsson, Melonvägen 28, Boden

Välkomna!

Styrelsen

Stämmer din adress?

Sedan EAA-portalen infördes är det upp till var och en att hålla sina adressuppgifter aktuella. För att kontrollera att allt stämmer, gå till [www.eaaportal.se] och logga in:

• I övre högra hörnet, klicka på menyn vid ditt namn och välj [Min profil].

• Kontrollera dina uppgifter!

• Om något behöver uppdateras, klicka på [Ändra profil] i nedre vänstra hörnet och gör dina ändringar.

• Spara!

Tveka inte att höra av dig till undertecknad på [webmaster@eaa.se] om det krånglar!

Mattias Jönsson

Medlemsavgiften

Medlemsavgiften för 2023 är oförändrat låga 500 kr och ska vara betald senast 31 januari för att utfärdade tillstånd ska gälla, EAA-nytt fortsatt ska komma i brevlådan och för att kunna rösta på årsmötet. Betalning till PlusGiro 66 45 96-4 eller till vårt nya Swish 123-057 33 60 Glöm inte att ange ditt namn och adress på inbetalningen!

Betala med Swish



123-057 33 60

EAA Sverige

EAA Sverige Köp och Sälj



Efter ett par tappra försök att få igång ett ”annonsplank” på hemsidan har vi nu sedan några månader en Köp och Sälj-grupp på Facebook: EAA Sverige Köp och Sälj. Man kan tycka vad man vill om Facebook, men just funktionen för köp och sälj har fått stort genomslag och är faktiskt riktigt bra. För att hålla gruppen ren så granskas alla annonser innan publicering och i skrivande stund hittar man allt från verktyg och motor-delar till propellrar och hela flygplan. Man hittar gruppen via toppmenyn på hemsidan [www.eaa.se] eller genom att söka på Facebook.

Mattias Jönsson

Lena och Lars-Erik Larsson i MHF 9B nr 54, Lars-Erik var ägare i 15 år av denna maskin, sedan tog Per Möllerstedt över. Foto: Freddy Stenbom



Årsredovisningarna

Med det här numret följer blanketterna för 2022 års redovisning av bygge och flygutprovning. Senast 31 januari 2023 ska uppgifterna vara EAA tillhanda och glöm inte att kontrollanten ska signera. I första hand ska redovisningarna laddas upp i EAA-portalen:

• Öppna ditt projekt.

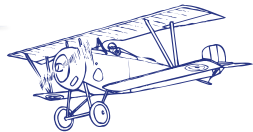
• Under [Dokument] i akten, välj ”Skapa dokument”.

• Välj rätt blankett (BYG-2 eller FUP-2) och bifoga den skannande blanketten.

• Spara!

Nu har redovisningen landat hos kansliet – och efter godkännande finns den tillgänglig för dig och för funktionärer i den elektroniska akten.

Mattias Jönsson



Ny rutin för registrering och uppdatering av nödsändare ELT 406 i Luftfartyg



Från den 1 mars 2022 är Sjöfartsverket ansvarig myndighet för hantering av ägares/ innehavares kontaktinformation för nödsändare ELT406. Rutinerna för registrering och uppdatering av ELT'n innebär att ägare från och med 1 mars själva ansvarar för att uppdatera och registrera ELT'n. Har du en ELT med en ett Hex ID så ska den vara kopplad till en Flygplansregistrering och registreras i IBRD.

Köpte du den av t.ex. Arigo så ombesörjdes detta automatiskt av Kenneth Sandberg. Vill man lägga in mer uppgifter eller uppdatera så ska detta göras på 406registration.com. Har man inte gjort detta och inte kan komma in på grund av att det står en annan ägare på ELTn så är det troligt att Sjöfartsverket står som ägare om den är ny eller att tidigare ägare står där. Detta kan tyckas märkligt men så var det för mig, ansvaret för hantering har förts över från Transportstyrelsen till Sjöfartsverket. Hur går man då till väga? Jo man får helt enkelt kontakta Sjöfartsverket och be dem logga in och ange enheten som såld. Detsamma gäller även för tidigare ägare. För mer info se Sjöfartsverkets hemsida/nyheter

Michael Törnberg Stf Flygchef

Vne är det IAS eller TAS?

Av Michael Törnberg Stf Flygchef

Ja det är frågan men det är nog både och om man analyserar det lite. Först lite förklaringar: Vne är Speed never exceed alltså den hastighet som ej får överskridas i lugn luft, markerad med en liten röd linje. Kallas även redline speed. IAS (indicated airspeed) är indikerad fart på hastighetsmätaren. TAS (true airspeed) är verklig fart i förhållande till luften.

Vne är ju markerad som en IAS på fartmätaren och det ska vara 90% av Max dive speed (Vd). Vd är en designspeed som kärnan konstrueras för och förhoppningsvis har testats till av tillverkaren. Det är en hastighet som den ska hålla för och samtidigt vara utan risk för fladder. Pratar men hållfasthet kan man betrakta det som en IAS men fladderrisk är beroende av luftens hastighet över luftfartyget och då är det plötsligt TAS som gäller. Till exempel segelflygplan är känsliga för för fladder och tittar man på ett så vanligt segelflygplan som ASK 21 så anger de sin Vne i IAS med minskande tal från 280 km/h på 2000m till 226 km/h på 6000m.

Fladder är potentiellt livsfarligt. Det kan t.ex. uppstå när en oscillerande luftström över en stabilisator överensstämmer med dess egensvängning (resonans) eller att en torderad vinge, med minskande anfallsvinkel mot vingspetsen, vid hög hastighet plötsligt hamnar med negativ vinkel vid vingspetsen där inner delen fortfarande är positiv (aeroelastiskt fladder). Jag vågar inte utveckla detta mer då bildade

Rotaxmotorer i kriget!

Stulna Rotaxmotorer i iranska robotar Det är i varje fall vad Rotax själva tror, då de inte har exporterat några motorer till Iran så har de ingen annan förklaring till vad de ca 130 stulna motorerna som stulits över världen tagit vägen. Allt uppdagades då en Iransk Mohajer-6 sköts ner och bärgades i Svarta havet i Ukraina kriget. Det verkar inte vara en kopia för då borde man inte hitta Rotax originalskyltar på den.

Av Michael Törnberg

aerodynamiker kanske hävdar att jag har fel. Vitala delar av flygplanet kan snabbt försvinna ut i luften då fladdret sätter i gång.

Jag vill belysa detta då många av våra kärror börjar bli ganska snabba, speciellt på hög höjd. Är den även försedd med turbo så har man goda fartresurser där uppe. Tar man fram sin gamla navskiva och kollar så blir tex 130knop IAS på



20.000FT en TAS på 178knop! Marginalen till Vne med hänsyn till fladder kan alltså bli ganska liten eller t o m överstigas. Det är då flygföraren förvandlas till testpilot. Risken för fladder ökar också med ”wear and tear” som t.ex glapp i roder och balans vikter som kanske inte helt enligt grundutförande. Med detta inlägg vill jag belysa riskerna med hög hastighet högt där uppe. Jag skulle i varje fall inte nåla fast redline speed på väg ner



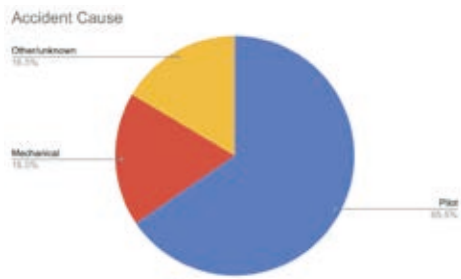
Lite statistik” from over there”

Text: Michael Törnberg Stf Flygchef

Tittade på lite haveristatistik från USA och har saxat och klippt ur Air facts journal där man finner en hel del intressant. Att undvika haveri är något som vi alla i branschen jobbar med och dyrköpta erfarenheter utmynnar i nya regler, bestämmelser, utbildning och materiel. Dödsfall är oerhört tragiskt men även om man klarar sig så får vi oftast stora dyra skador när olyckan är framme. Försäkringskostnader måste vi alla kollektivt betala.

Statistiskt kan man dela upp haverierna enligt följande, och vi pratar då om allmänflyg:

- Pilotrelaterat 66%
- Mekaniska fel 18% här står motorn för 60% . Motorn utgör alltså 10% totalt av alla haverier. Så ta väl hand om motorn och checka den före start. Att motorn stannar pga dålig bränsleplanering ingår inte här.
- Okänt/övrigt 16%



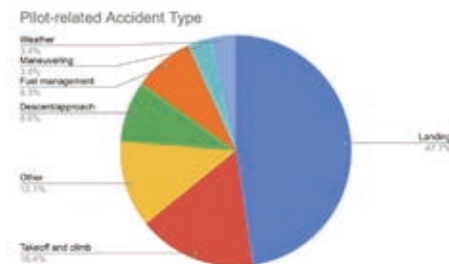
Tittar man då på den huvudsakliga orsaken till haveri hittar vi piloten. Man kan dela in piloter i följande grupper och detta är min personliga mening:

- Försiktiga piloter (dessa kommer i regel aldrig iväg) Få haverier då de är ganska få.
- Medelpiloten. Här finns ett brett spektrum av piloter med olika utbildningar, flygerfarenheter, ålder m.m. Gemensamt är att de använder gott omdöme och ett visst mått av god självdisciplin. Haverier förekommer men alla här lär sig från dem och sprider kunskap vidare.
- Olycksfåglar. Ett snällare ord för klantskalle, begreppet är fastslaget i 1953 års trafiksäkerhetsutredning där man konstaterar att ett litet antal står för en stor del av olyckorna. Detta begrepp används fortfarande vid körkortsutbildningar. Självgodhet och inte se risker är utmärkande drag och en del verkar inte använda hjärnan på ett effektivt sätt så som ett giltigt

medical borde innebära. Dessa är ganska opåverkade av goda råd och dyrköpta erfarenheter av andra eller som dom t.o.m. själva har skaffat sig.

-The Darwin award, i den här kategorin omkommer olycksfågeln och kan därmed inte föra de dåliga generna vidare

Har ingen uppfattning om olycksfördelningen här men om man delar in dem i certifikatnivå ser det ut så här. PPL 47% CPL 24% ATP 15% 55% av olyckorna hade en IFR pilot ombord.



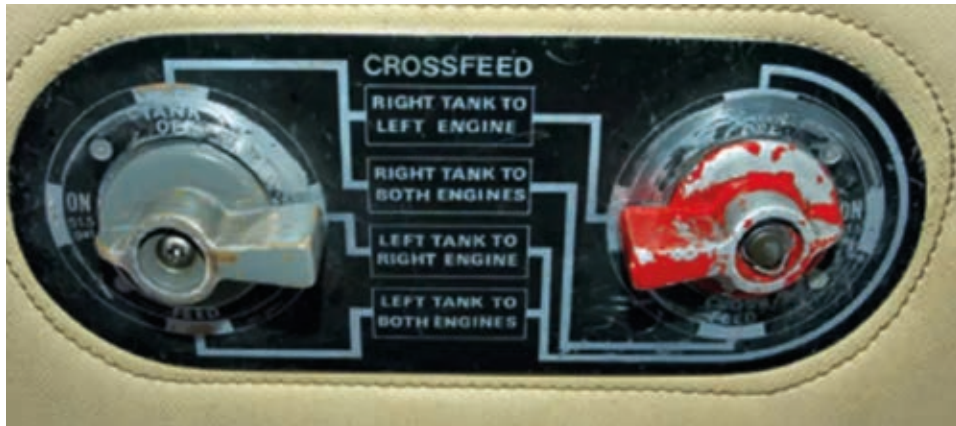
Av de pilotrelaterade olyckorna hittar vi följande fördelning. Landningsolyckorna utgör nästan hälften och här hittar vi typ hård landning, groundloop och avkörning. Trista dyra saker men inte så dödliga ,99% av dem går man ifrån men de förstör flygplan, förstör självförtroende och ökar våra försäkringspremier. Hoppas flyglärare och instruktörer läser detta då det är i mångt och mycket relaterat till flygskicklighet och den måste tränas. Släpp inte ut piloter som gör ett halvdant jobb utan fortsatt att köra med dem tills de kan i varje fall landa med hyfsad precision.

Kollar vi däremot på start och stigning så utgör dessa ca 16% men är 20 gånger dödligare och omfattar ofta någon form

av tappad kontroll över flygplanet, ofta pga stall. Här spelar nog allt in pilotteknik, takeoffbriefing, fältstorlek, vikt, prestanda med betoning på prestanda. Nedflygning och trafikvarv ca 9% och i ökande trend och här är kollisioner den vanligast orsaken. Kan det vara så att man har slutat titta ut i sina fina maskiner med moving map, autopilot m m.

Bränsleplanering 8,3% . Det här är intressant, här försöker man flyga längre än vad flygplanet har bränsle till, över hälften av fallen utgörs av dessa. Dock har den här andelen minskat och det är nog pga bättre hjälpmedel såsom färdplaneringsprogram, gps, ipad apps mm. De resterande fallen är inte mycket bättre, här har motorn stannat av bränslebrist men det har funnits bränsle kvar ombord, man har helt enkelt misslyckats med att få fram den här dyrbara vätskan till motorn. Att motorn stannar pga. kontaminering är väldigt ovanligt. Flygmanövrering 3,4% man kan undra vad det är men när man ser statistik så hittar man flygning in i ledningar och kollision med marken. Ofta är en sporrhjulsmaskin inblandad. Kan det handla om aerobatics eller buschflygning? Väder 3,4%. Inte så stor andel som man kan tro men den här har gått ned 41% de senaste 5 åren. Troligtvis så har tekniken även här spelat in med olika väder appar och möjlighet att följa väder under flygning. Sammanfattning: Den vanligaste orsaken till en olycka är att tappa kontrollen över flygplanet vid landning. Den dödligaste orsaken är stall efter start, precis därefter kommer VFR flygning in i IMC.

Nedan en bild på bränslekran som bör studeras lite innan man ger sig iväg





Rapport från kompositkurs i Eslöv



Blackwings VD och grundare Niklas Anderberg upplät sina lokaler i Eslöv till årets kompositkurs. Med dagens miljökrav är det mycket som måste vara rätt. Stort TACK.

Dagen började med rundvandring med Blackwings produktionsansvarige Patrik Rubenson där han informerade om vad som försiggick i alla rummen. Även var omklädningsrum, duschar, nödutgångar, skyddsutrustning mm fanns.

Första förmiddagen var det teori om viktiga saker att tänka på samt demo och tips från mig. Efter lunch var det praktiskt arbete. Enligt tidigare önskemål från EAA så var det i huvudsak reparationsarbete på olika typer av ytor som det övades på. Lagning på enkelskal behöver lamineras på båda sidor med härdning emellan för att inte fläkning skall uppstå vid vibrationer så det var dessa som var prio ett första dagen.

Andra dagen började med att deltagarna fick ställa frågor på oklarheter, tankar mm. Därefter fortsatte det praktiska arbetet. Deltagarna var mycket disciplinerade så 99% av allt

prat rörde sej om dagens uppgifter vilket glädde mej. Flera hann även med extrauppgiften som jag hade i beredskap.

Kursen avslutades med »kursutvärdering« som ifylls anonymt. Det framkom flera önskemål som jag skall försöka uppfylla om min tid och ork räcker till. Bl.a. önskades en fortsättningskurs i hur man vakuum injicerar på olika vis. De som gärna vill gå en sådan kurs för självkostnadspris kan lämna intresseanmälan till mig på lennartpersson28@gmail.com Är det tillräckligt många som vill gå en sådan kurs så diskuterar jag det med EAA-s kursansvarige. En lämplig tid för mig är i så fall på våren. Även detaljerade, skriftliga arbetsinstruktioner på övningsobjekten önskades samt omarbetning av förstudieböken skriven av Lars Viebke och som i nuvarande upplaga handlar mycket om båtmaterial. Jag får se vad jag kan ordna.

Hälsningar från ledaren för kompositkursen, Lennart Persson.

En ny app att prova

Shahram Torgersson har utvecklat en kostnadsfri webbaserad APP som är ett hjälpmedel för piloter.

Tanken från början var att kunna i förväg (när man närmar sig ett flygfält), göra en uppskattning rätt bana för landning men sedan har det vuxit till sig.

Som indata ska man ange en banriktning och sedan vindriktning och vindhastighet alt en närliggande flygplats namn (ICAO eller IATA) för att programmet ska kunna hämta vinddata därifrån.

I ICAO-fältet får man automatisk förslag på de närmaste flygplatserna i stigande avståndordning till flygplanet om man delar sin plats för programmet (man får frågan när man går in i sajten första gången).

Vidare för man METAR/TAF (en utförlig TAF) om man har valt en närliggande flygplats samt lite generell information om flygplatsen. Man kan sedan via en länk ([Download Airport Plates...](#)), ladda hem samtliga dokument som existerar för flygplatsen i fråga.

Och till sist, ser man en väderkarta från Windy.com på sin nuvarande position (förutsättningen är som ovan, att man tillåter programmet att »se« sin position).

Appen nås via länken: <https://touchngo.aero/>

Det är bara roligt om andra piloter tycker att appen är användbar och vill använda den.

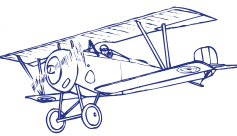
Shahram Torgersson

Har projektet stallat?

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

Du annonserar gratis som EAA-medlem!

Skicka in din annons till eaanytt@eaa.se



Kallelse till årsmöte 2023 i EAA Sverige

Tid: 2023-03-08 klockan 19.00

Plats: EAA kanslibyggnad, f d Barkarby flygfält, det går även att deltaga via internet, se vår hemsida.

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 2023 och fastställande av årsavgift för 2024
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!

En lång flygning!



Såg ni besökaren från Schweiz på vårt flyin, en RV-6, HB-YLL. Ägaren, Daniel Christian, nöjer sig inte med lokala utflykter i Europa. Så några veckor efter vårt flyin gav han sig iväg på en nästa 20.000nm lång flygningvästerut. Som längst var han i västra delen av Alaska efter att ha korsat Atlanten vi Island och

Grönland och därefter tvärs över norra Kanada. Sedan bar det av söderut till USA och ruten tog honom också till Oshkosh lagom till deras flyin. På hemsidan <https://www.aerofun.ch/yll-on-tour...html> kan ni hämta hans reseberättelse och få lite inspiration!

MFI 9HB med UL Power i nosen.

Av Christer Lundholm/ EAA-byggare

Foto: Claes Martinsson



Efter att ha haft byggsatsen i träda i 8 långa år fick jag erbjudande av DC3-Åke att få bygga i hans workshop i Vallentuna. Det var startskottet till 5 år av intensivt byggande - av erfarenhet och flygplan. En bättre miljö för ändamålet skulle nog vara svårt att hitta. Plats att bygga på, verktyg som krävs för flygplansbygge och inte minst kunskaper samt erfarenhet i allt som har med ihopsättning av plåtbitar och system för flygning på en och samma plats. Min kompis Tomas Krave var även han en trygg stötta med sina erfarenheter. En bra byggmiljö. Man har förståelse för att byggsatser kan hamna i träda när byggare tappar sugen. Här fanns inte plats för tappade sugar, i alla fall inte långa stunder. Min byggsats, som jag inhandlat av en som just tappat sugen, var långt ifrån fullständig och saknade 50% delar till en färdig maskin. Ingen motor eller motorfundament, ingen propeller, inga canopy huvar eller motorhuvar. Byggsatsen hade ett ursprung i Singapore, där man tillverkade delar till ett hundratal byggsatser. Historien säger att dessa spreds ut över världen men vissa delar gick till USA och vissa delar till Europa, inga kompletta. Företaget som tillverkade blev inte gammalt. Detta skedde på 1970-80-talet.

2016 startade jag på allvar byggandet efter att ha varit pensionär i 5 år från karriären i Skyways. Jag inhandlade en påbörjad kropp från vår EAA ordförande Magnus, vilket i.o.f. inte var nödvändigt, för byggsatsen hade material för den, men förkortade initialen på bygget. Den inhandlade kroppen var ett resultat av tappad sug av annan byggare. Den hade legat ouppvärmtd och dragit på sig viss korrosion, vilket åtgärdades. Till vingar fanns i byggsatsen balkar i råutförande vilka måste modifieras enligt bygginstruktioner. Ja bygginstruktioner...- De bestod endast av två stora pärmar med ritningar och en mindre med de olika delarna, från Flygkonsulterna, Malmö. De följde med byggsatsen. Till vingarna fanns spant och färdigformade skalplåtar. Till roder och stabilisator fanns spant och skalplåt men ingen balk eller balansvikt. Till fena fanns spant och skalplåt. I övrigt fanns en del delar, medan mycket saknades. De saknade delarna fick jag leta upp på många ställen runt om i vårt land. Canopy huvar hittades i Borås efter att ha vandrat mellan några ägare med tappade sugar. Huvorna var i råutförande och måste anpassas.

Motorproblemet måste lösas. Jag ville ha något modernare än våra

40-talsmotorer, som vanligtvis står till buds. Jag blev avrättad från ett sådant vägval men var envis och letade bland utbuden. Jag sökte en luftkyld motor utan propellerväxel och fastnade för den Belgiska UL Power. Besökte fabriken 2018 och blev väl mött av fabrikören och även imponerad av fabriken. Goda referenser och nästan 1000 motorer sålda i världen, mest i USA. Det blev en UL Power 350i med en effekt på 118 hk. 18 hk mer och 30 kg lättare än O-200, som är MFI 9 original. Jag kunde valt 350iS med 12 fler hästar men skulle då inte kunna använda lågoktanig bilsoppa. Nu kör jag på 95 oktan från macken. P.g.a. den lägre vikten måste motorn sitta längre fram för att hitta en acceptabel tyngdpunkt, därav en mer utdragen nos än vad original MFI 9 har. Med detta val av motor måste motorfundament, motorhuvar och propeller bli okonventionella. Motorfundament fick jag hjälp med av UL Power. De ritade och konstruerade ett motorfundament efter mina och Tomas` uppmätta mått. Motorhuvar köpte jag från USA efter råd från UL Power distributören i USA. En Zenit motorhuv i komposit blev det, som jag modifierade. De gav även tips om propeller, Whirlwind, ofta använd till denna motor.



VAD ÄR EN UL Power MOTOR?
Serien med 17st UL Powers motorer inkluderar 4- och 6 cylindriga modeller, alla erbjudande fina värden för styrka kontra vikt. Motorn levereras som ett komplett installationspaket - i praktiken färdigt för flyg. Det betyder att de kommer med en ECU (elektronisk motor kontroll enhet), kabelhärva, tändspolar (i.s.f. magneter), ett rostfritt avgassystem, alternator (växelströms-generator), en likströmsomvandlare inkl. spänningsregulator, elektrisk bränslepump, 2 bränslefilter, bränsletrycksregulator, startmotor, luftfilter, oljefilter, motorfästets gummikuddar, luftkanaler för kylning i aluminium (anpassningsbara till valfri motorhuv), olje/luft-separator samt slangar och anslutningar.

Modern utrustning och enkelt underhåll
Motorerna inkluderar 5 (för 4-cyl. motorer) eller 7 (för 6-cyl. motorer) vevaxelglidlager plus ett kraft-rull-lager

i propellerändan på vevaxeln, positiv trycksmörjning till ventilstyrningarna, enkla ventillyftare (ej hydrauliska) samt andra underhållsvänliga detaljer. UL Power motorerna är direkt drivande, våt-sump motorer, såsom Lycomings och Continentals, men olikt konventionella motorer är UL Powers cylindrar inte i ett stycke med topparna, utan de är separat bultade till cylindrarna. En annan fördel är att torquevärden för vevhuset inte behöver släppas vid topprenovering, vilket bibehåller glidlagrens passform och kondition. Kamaxeln ligger lågt och är därmed mindre korrosionskänslig. Fukt lägger sig gärna högt i kall motorn.

Bränsle
Alla UL Power motorer är multi-fuel motorer. De är designade för att använda Mogas, även Mogas med 15 % etanol, såväl som 100LL blyad bensin. "I"-modellerna använder Mogas RON95 med anti-knock index (AKI) 91, medan "IS"-modellerna kräver Mogas RON97

med minst AKI 93.
Tack vare tryckinsprutning in i cylinder/ förbränningskammare är det möjligt att säkert använda Mogas i motorer med kompressionen 9:1. Bränsle/luft-blandningen trycks in i ett mycket trångt utrymme, mindre än 1 mm, mellan kolv och cylindertopp. Detta orsakar turbulens medförande en mer homogen bränsle/luft-blandning vilket resulterar i bättre kontrollerad, snabbare förbränning och minskad risk för knockning.

Bränsleförbrukning
FADEC-systemet optimerar automatiskt blandningsförhållandet och tändningen för den minsta bränsleåtgången för effekten i varje moment.
ECUn har en 3D map inprogrammerad som tar hänsyn till RPM, trottelt position, lufttemperatur, oljetemperatur, atmosfärtryck, luftflöde (flera gånger per sekund) och ger order till injektorernas timing för rätt bränsleblandning. FADEC finstämmer bränsleflödet och kompenserar för barometervärde och luftens temperatur i insuget.
Det faktum att varje cylinder har sin egen injektor garanterar att bränslet är lika till alla cylindrar. Det ger samma kraftproduktion i alla cylindrar och en jämnare gång.
Min bränsleförbrukning vid 60 % kraftuttag (2500 rpm) ligger under 20 l/t.

Låg temperatur
Röda värdet för cylinder toppar, CHT, i UL Power motorer är förvånansvärt lågt (180gr C). Det är p.g.a. tre anledningar. Först, så är det antalet och storleken på topparnas kylflänsar. Motorerna levereras med anpassbara luftkylboxar för vänster och höger cylinderrad. Dessutom är topparna oljekylade med olja under tryck. Detta oljeflöde, inte bara smörjer ventiler och ventilstyrningarna, utan bidrar även till kylningen av topparna. Olja från vevstakslagrens smörjning är riktade upp i kolven, så att den kyla den vägen.

ECU ger lätt start, varm som kall
Alla motorer har FADEC (Full Authority Digital Engine Control) med multi-point bränsle-insprutning och dubbel elektronisk tändning.

ECU (Electronic Control Unit) får information från fyra olika sensorer och kontrollerar kontinuerligt blandning och timing från start till stopp. Det medför att, i cockpit, finns ingen choke, ingen primer, ingen förvärmning, inget blandningsreglage, bara en trottelt. På köpet får man som bonus lätta starter, både kalla och varma.



Enkel motorkontroll – reducerar pilotarbete och gör flygningen mer njutbar.
FADEC reducerar pilotens motorinställningar till att endast ställa in önskad effekt med ett enda reglage. Piloten kan glömma motorinställningar i övrigt och fokusera på flygningen. Den precisa och omedelbara responsen från FADEC resulterar i bättre trottelt respons, stabilare varvtal och lägre bränsleförbrukning.

Kraftfull startmotor
1.2kW startmotor gör starten enkel. Ingen fjäderkoppling som krånglar.

Alternator/Batteri
Om alternatorn eller regulator ger upp att ladda så fungerar motorn på batterispänning i minst 45 minuter (batteri 12V/18ah). Detta förutsätter ett fulladdat batteri vid tillfället och annan utrustning avstängd. För extra säkerhet har jag 2 batterier.



Lätt och renare installation. Då ECU är fabriksprogrammerad, är installationen nära på ”plug and play”. Glöm problem som inställning av förgasare för att få rätt tomgångsvarv och ren gång eller synkronisering av förgasare, om man har flera. Då UL Power motorer har ett reglage, nämligen gasreglaget, så slipper man flera kabel- och wire-dragningar, liksom värmebox för förvärmning. Vissa andra motortillverkares dragning av vätskekylsystem kan även uteslutas. Det sparar vikt och komplexitet under

huven.

Elektronisk varvtalsbegränsare ECU har en inbyggd funktion för att förhindra övervarv, vilket skulle kunna allvarligt skada motorn. ECU kontrollerar även bränslepumpen. Vid motorstopp stängs pumpen av automatiskt. Bra i händelse av haveri.

Montage alternativ
Varje ULPower motor levereras med en slät montageplatta med fyra montagepunkter på motorns baksida. Det finns även en option för två fästen i motorns framkant, vilket möjliggör montage i vagga. Motorerna levereras med propellfäste standard 55 mm, men då propellerfästet kan avmonteras utan split av motorn, kan 3 olika optioner på fästet användas, 35 mm, 90 mm och 110 mm. Exempel på propellerleverantörer är Sensenish, Whirlwind, Catto, Prince, MT, GT, Airmaster.....
Tack vare det kraftiga rull-lagret vid propellerfästet kan alla ULPower motorer användas i dragande eller skjutande konfigurationer. Allt som krävs för att ändra konfiguration är att vända luftinsläpp, avgassystem och ram boxarna över cylindrarna 180 grader. ULPower erbjuder även kylningslösning och fläkt för helikopterapplikationer.

Support
UL Power har under min byggtid varit mycket välvilliga att ställa upp med support och goda råd. En fråga på mejl är besvarad dagen efter och reservdelar kommer med vändande post. De har bra information via websidor om de inför ändringar och nyheter.

Slutligen
I dag har min motor 90 timmar flygtid och erfarenheterna är enbart goda. Den betar sig som förväntat och har inte föranlett någon anledning att ångra valet. Bränsleförbrukning ligger under 20 l/t vid 2500 varv och då flyger min maskin 90kt indikerat. Maskinen upplevs tyst utifrån, delvis tack vare en trebladig propeller förstås. Handhavandet är simpelt, enbart trottelt hantering.
Det blev mycket fakta om motorn men artikeln riktar ju till likstämde läsare, som kan tänkas vilja ha en modernare motor utan att gå till elektrisk drivning. Elmotor får vi skriva om nästa gång, för det hör till framtiden. Bilbensin lär finnas länge än.

Chrille

ULPower motorer

4-cylinder engines

Model	Power	Displacement	Ready to fly weight	Minimum octane	Notes
UL260i	97 hp (72 kW)	2592 cc	72.9 kg (161 lb)	95RON 87MON (91AKI)	
UL260iS	107 hp (80 kW)	2592 cc	72.9 kg (161 lb)	98RON 90MON (94AKI)	
UL260iF	100 hp (75 kW)	2592 cc	72.9 kg (161 lb)	98RON 90MON (94AKI)	Built for French UL regulations
UL260iSA	107 hp (80 kW)	2592 cc	75.4 kg (166 lb)	98RON 90MON (94AKI)	Aerobatic
UL260iSK	107 hp (80 kW)	2592 cc	72.9 kg (161 lb)	98RON 90MON (94AKI)	Unknown at this time
UL350i	118 hp (88 kW)	3503 cc	78.4 kg (173 lb)	95RON 87MON (91AKI)	
UL350iS	130 hp (97 kW)	3503 cc	78.4 kg (173 lb)	98RON 90MON (94AKI)	
UL350iSA	130 hp (97 kW)	3503 cc	78.9 kg (174 lb)	98RON 90MON (94AKI)	Aerobatic
UL350iHPS	150 hp (112 kW)	3503 cc	82.4 kg (182 lb)	98RON 90MON (94AKI)	Helicopter

6-cylinder engines

Model	Power	Displacement	Ready to fly weight	Minimum octane	Notes
UL390i	140 hp (104 kW)	3888 cc	100 kg (220 lb)	95RON 87MON (91AKI)	
UL390iS	160 hp (119 kW)	3888 cc	100 kg (220 lb)	98RON 90MON (94AKI)	
UL390iSA	160 hp (119 kW)	3888 cc	103.8 kg (229 lb)	98RON 90MON (94AKI)	Aerobatic
UL520i	180 hp (134 kW)	5254 cc	108 kg (238 lb)	95RON 87MON (91AKI)	
UL520iS	200 hp (149 kW)	5254 cc	108 kg (238 lb)	98RON 90MON (94AKI)	
UL520T	220 hp (164 kW)	5254 cc	122 kg (269 lb)	98RON 90MON (94AKI)	Turbocharged
UL520iSRR	200 hp (149 kW)	5254 cc	108 kg (238 lb)	98RON 90MON (94AKI)	Reverse Rotation
UL520iSA	200 hp (149 kW)	5254 cc	108 kg (238 lb)	98RON 90MON (94AKI)	Aerobatic



OBS! Endast för motornördar!

Bengt Bergström har läst:

The Secret Horsepower Race av Calum E Douglas



Denna bok är en tegelsten på 2 kg och 458 sidor i stort format. Författaren Calum Douglas har en karriär inom racing och formel 1 motorkonstruktion. Passionen för kolvflygmotorer har dock lett honom till att skriva denna bok. Boken beskriver utvecklingen av flygmotorer och tar sin början runt 1930 med Schneider trophy och följer utvecklingen i England, Tyskland och USA parallellt fram t o m krigsslutet 1945. Calum har gjort djupdykningar i arkiv från alla sidor och presenterar mängder med korrespondens och transkriberingar från otaliga tekniska möten. Läsaren får en unik inblick i framgångar och misslyckanden från alla sidor. Bland annat får vi veta att Tyskland hade fantastiska motorkonstruktioner men att man hela tiden var begränsad av bristen på kritiska metaller såsom Nickel och Kobolt samt även högoktanig bensin vilket hämmade de tyska piloterna då man aldrig kunde utnyttja motorernas fulla potential. Tyska motorer använde tidigt lustgas för att kunna få ut effekt på höjd, de allierade visste att någon form av extra insprutning användes men det tog förvånansvärt lång tid innan man kom på vilken

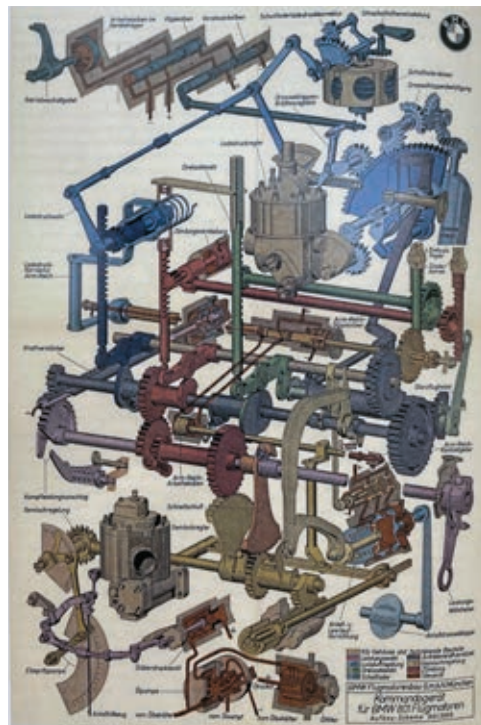
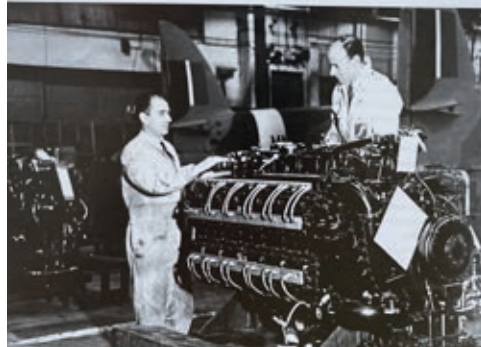
substans som användes ända till 1944. På den allierade sidan hämmades under lång tid Spitfire av att dess förgasare inte klarade negativa G och de amerikanska planen med turbo hade väldigt komplexa system som hela tiden måste styras manuellt av piloten som tog fokus från striden. Många av grundkoncepten tog sin form redan under början av 30-talet och en stor del av vidare utvecklingen kretsade kring överladdning. Först med enstegs kompressorer senare med två steg och flera utväxlingar för att kunna få ut prestanda även på

höjd. Med ökande laddningstryck ställdes även krav på högoktanig bensin som Tyskland hade kronisk brist på. Vi får även en intressant inblick i utvecklingen av slidventilmotorer såsom Napier Sabre och Bristol Centaurus som hela tiden brottades med stora tekniska problem som dock löstes ungefär samtidigt som kriget tog slut. Och inte att förglomma Rolls Royce Crecy, motorn som aldrig blev klar, 26 liter V12 2-takt! 3000 hk. När jag idag, efter att ha läst denna bok, trycker på startknappen i min bil så förstår jag vilket stort arbete som ligger bakom att motorn bara fungerar utan att ramlagren skär eller att avgasventilerna brinner upp och ungefär 1000 andra saker. Mycket läsvärd... för en motornörd.

Bilder från boken:
Tysk bild från 1944 på en Sabre-motor.

Bilder från Hawker fabriken och en Napier motor.

BMW 801 "Kommandogerät", Engine Management Unit.



Kulturarvslagstiftningen för historiska transportmedel är ett bedrövt kapitel. Ett gammalt fartyg är tydligen inte värt att bevara förrän det hamnat på havsbotten som ett vrak. I övrigt har inte det transporthistoriska arvet något skyddsvärde alls enligt kulturarvslagstiftningen idag. Detta gäller både det kulturarv som stannat och blivit museiföremål och inte minst det rörliga transporthistoriska kulturarvet, där EAA S veteranflygverksamhet är en omistlig del.

Statens obefintliga känsla för det transporthistoriska arvet visar sig inte minst i uppsägningen av Arlanda-samlingarna som ska vara borta från Arlanda inom ett år. Det är Statens Maritima och Transporthistoriska Myndigheter (SMTM) som ansvarar för samlingarna sedan 2018 och något svar på vad som nu kommer att hända gavs inte vid mötet med ThN i oktober. Det är visserligen inte primärt ett problem för EAA S men ändå!

Sedan Transporthistoriskt Nätverk (ThN) började verksamheten för ett tiotal år sedan (i början som namnlöst samarbetsorgan) har vi sett 8 kulturministrar komma och gå. Efter att de 10 organisationerna (numera 11) organiserat sig i ThN så har vi uppvaktat 4 ministrar – med varierande respons – men med samma obefintliga resultat. Och nu är femte uppvaktningen på gång. Vi får se om vi får större förståelse denna gång. Trägen vinner sägs det ju och de olika verksamheterna inom ThN har dock sett positiva resultat i varierande grad under ThNs livstid. Glädjande är dock att vi har goda relationer och regelbundna möten med de

VETERANFLYG

av Kjell Franzén

två myndigheterna på området - Riksan tikvarieämbetet (Raä) och Statens Maritima och Transporthistoriska Myndigheter (SMTM) - senast nu i oktober. Dessa myndigheter är definitivt på vår sida men som hierarkin är inom staten så ska de lyda regering och riksdag och inte agera utanför de ramar som givets dem.

ThN består som sagt av 11 medlemmar. Några har en stor publik verksamhet med inkomster eller åtminstone driftbidrag från intresserad allmänhet. Det gäller främst museijärnvägssidan, ångbåtarna och segelfartygen. Resten får till största delen lita till ideella krafter, d.v.s. ägarna. Så är det ju till största delen också inom vårt område. Det finns dock vissa möjligheter inom ramen för den EU-lagstiftning som nu även vi med Annex I-luftfartyg lyder under att få tillskott i kassan. Förutom regel om delade kostnader, som i stort är likvärdig med våra gamla regler så ger den operativa föreskriften (EU) 965/2012 möjligheter till – faktiskt – ersättning utan tak. Möjligheten kallas introduktionsflygning och definieras som ”all verksamhet som utförs mot ersättning eller annan form av gottgörelse, som består av en flygtur med kort varaktighet i syfte att dra till sig nya elever eller nya medlemmar, som utförs antingen av en sådan utbildningsorganisation som avses i artikel 10a i kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011 eller av en organisation som skapats med målsättningen att främja flygsport eller fritidsflyg”.

Vi har ju inom vårt område några organisationer/föreningar som redan idag fyller kravet och det finns möjlighet för enskilda veteranflygägare att gå

samman i lokala föreningar eller ansluta sig till en befintlig förening. Men det vore inte likt flygsidan om det inte fanns villkor också. Organisation ska ha som syfte att främja flygsport eller fritidsflyg och luftfartyget ska ägas av organisationen eller hyras in utan besättning, flygningen ska inte genererar vinster som delas ut utanför organisationen och flygningar där andra än organisationens medlemmar deltar ska endast utgöra en marginell del av organisationens verksamhet. Det finns några villkor till. Flygningen ska börja och sluta vid samma flygplats, vara under VFR under dager och övervakas av utsedd person som ansvarar för flygningarnas säkerhet. Transportstyrelsen har möjlighet att komma med tilläggskrav så det gäller att vi hanterar möjligheten med viss försiktighet.

K-märkningen

Det blir fler och fler veteranflygplan som får utmärkelsen ”Luftfartyg av kulturhistoriskt värde” (K-märkning). Men det är inte på långa vägnar så många som Transportstyrelsen räknade med. Alltså, om Du har ett flygplan som faller inom villkoren i föreskriften TFSF 2021/44 så tveka inte att söka. Du har inget att förlora och binder inte upp Dig Det går när som helst att frångå ”K-märkningen” och börja betala avgifterna igen. Ingen kräver återbetalning. I ett kommande nummer av EAA-nytt så ska vi gå igenom läget för ”K-märkningen” och ge lite statistik.

Bücker Bestmann, SE-BMN.
Foto: Lennart Öborn



Aktuella byggprojekt hos Göteborgs Veteranflygsällskap

Ulf Delbro rapporterar



En unik bild på två GV 38 i flygande skick, SE-AHC och SE-AHG, tagen den 10 augusti 2022 vid en tur till flygstråket i Öresten, strax söder om Skene. Foto: Ulf Delbro

Göteborgs Veteranflygsällskap, GVFS, bildades 1980 med huvudsyftet att ”omhänderta historiskt intressanta flygplan, främst veteranflygplan, hålla dessa i flygdugligt skick och hålla dem tillgängliga för flygning för föreningens medlemmar”.

Föreningens första flygplan blev en dansk KZ III, som anskaffades i mitten av 1980. Flygplanet krävde ingen omfattande renovering, det var i allmänt gott skick vid anskaffningen, nydukning hade t.ex. gjorts ”på senare år”. KZ:an är fortfarande i GVFS ägo, men är för närvarande under renovering vilket framgår senare i artikeln. Flygplan nummer två blev en GV 38, som anskaffades med bistånd av Götaverken. Detta flygplan krävde en omfattande renovering, vilket inleddes i september 1984. Det visade sig, att det rådde osäkerhet beträffande såväl äganderätten till flygplanet som vilken registrering det hade haft, varför GVFS på våren 1991 beslutade att avbryta renoveringen och tills vidare förrådställa flygplanet.

I stället köptes i maj 1991 en annan GV 38, SE-AHG. Denna maskin hade 1963 fått originalmotorn, en 90 hk Le Blond stjärnmotor utbytt mot en 85 hk 4-cylin-

drig Continental boxermotor. Flygplanet var i ett hyggligt gott skick när det köptes, men det var röd- och vitmålat, och så ville GVFS inte ha det. Man inledde tidigt en rullande renovering av maskinen, och 1995 hade allt gått igenom. Hela flygplanet hade då dukats om och målats utvändigt i mörkblå färg och invändigt i en ljusblå färg, som det hade i originalutförandet när det levererades från Götaverken i april 1939. Även SE-AHG är fortfarande i GVFS ägo och luftvärdigt. Flygplan nummer tre, anskaffad 1998, blev en Piper Cub, J3C-65 från 1943 med registreringen SE-BEL, ”Bella” även kallad. Några omfattande renoveringsinsatser har ännu ej behövts, men allmänt underhåll har löpande givetvis gjorts.

En flyghistorisk bedrift!

Det mest omfattande projekt som de 10-15 eldsjälarna i byggruppen i GVFS genomfört är totalrenoveringen till flygande skick av Götaverkens först tillverkade GV 38, SE-AHC, registrerad i oktober 1938. Arbetet påbörjades runt år 1998, men det dröjde ända till den 28 juli 2022 innan det var dags för premiärtur med Filip Gerhardt som pilot. Att ha

återställt Götaverkens först tillverkade GV 38 till flygande skick, den enda i världen med originalmotorn, en femcylindrig, 90 hk Le Blond stjärnmotor, är inget annat än en lysande, flyghistorisk bedrift! Detta beskrevs i EAA nytt #3 2022.

Aktuella renoverings- och byggprojekt

Det handlar för närvarande om tre, olika projekt: Renovering av en Ercoupe, som ägs av Björn Svedfelt, Svedinos Bil & Flygmuseum, renovering av Sällskapets KZ III samt bygge av en Pietenpol Air Camper från 1928 I Veteranflygsällskapets medlemstidning Aviatören finns en stående spalt: ”Rapport från byggruppen”. Den bygger vanligtvis på en intervju med stöttepelaren i byggängat, Frans Landerberg. Här får EAA nyttas läsare ta del av den rapport, som återfinns i Aviatörens höstnummer i oktober 2022:

- Det är givetvis först och främst den första flygningen med SE-AHC som ägde rum den 22 juli i år efter 24 års renoveringsarbete hos GVFS, som är det viktigaste och mest glädjande som hänt hittills i år på byggfronten, säger



Frans Landerberg är stöttepelaren i GVFS byggrupp. Foto: Ulf Delbro

Frans Landerberg när Aviatören fick en trevlig pratstund med honom i slutet av september. Men, det går även framåt med de övriga projekten, fortsätter Frans. Trots pandemin och sommarledighet har vi lyckats med en hel del, så det har gått mycket bra, poängterar han.

- När det gäller projekt Ercoupe har vi byggt ett helt nytt elsystem med säkringar, som inte fanns tidigare. Elsystemet är kontrollerat och allt inklusive alla lanternor är ok, förklarar Frans.



Bengt Johannesson jobbar med kablagebytet i Ercoupe. Foto: Dag Skride

Vår kontrollant, Jens Berglund har godkänt vårt arbete med Ercoupen så här långt, och han är nöjd och positiv, så vi får arbeta vidare. Det är nu klart att



Hans Slieker (t.v.) putsar på Ercoupen medan Frans Landerberg, Bengt Johannesson och Arne Bergqvist diskuterar en åtgärd på flygplanet.

Foto: Dag Skride



Bengt Olofsson (t.v.) och Bengt Johannesson kollar ventillyftarna i Ercoupe-motorn. Foto Dag Skride

klä maskinen invändigt och vi monterar nu frontrutan, som ett exempel på vad vi jobbar med.

- En annan sak med Ercoupen som vi konstaterade var att det var glapp i de befintliga vingbultarna. Vi har därför beställt fyra nya från ett företag i USA. När det gäller motorn har den varit konserverad under

lång tid, så vi skall nu kontrollera, att de hydrau-

liska ventillyftarna inte ”kleggat” igen av konserveringsoljan. När detta är gjort skall motorn provköras, och det blir ett viktigt steg framåt mot att

Ercoupen skall bli i flygbart skick, säger Frans.

- Jag vill passa på att nämna, att vi numera jobbar i särskilda grupper med de olika projekten, fortsätter Frans Landerberg. I Ercoupe-projektet är Bengt Johannesson, Dag Skride och

jag själv engagerade som ansvariga plus delvis Arne Bergqvist beträffande motorn.

- Om vi då tittar på KZ:an, eller ”AMA:n”, som den kallas efter registreringen SE-AMA, så består projektgruppen av Jonas Carden, Tomas Odhäll och Thomas Olsson. Det här projektet har gått på ”sparlåga” under ganska



Thomas Olsson jobbar med KZ:an. Foto: Dag Skride

lång tid, förklarar Frans, men nu har det tagit fart igen. Alla wirar t.ex. är godkända. Rören i bakkroppen är kontrollerade och målade med rostskyddsfärg. Formstagen i botten är nya, de gamla var skeva och måste bli utbytta. För att komma åt dessa var det nödvändigt att botten sprättades upp, så den måste dukas om, men för övrigt är duken på flygplanet helt ok. Motorn finns hos en verkstad i Skåne där den skall gås igenom och göras klar att köras. Det är, som sagt god fart på KZ-jobbet, och vi räknar med att flygplanet i övrigt skall vara klart när motorn kommer. Det skall bli väldigt trevligt att få den i luften igen. Vi hoppas och tror att det blir



”AMA:n” på utflykt. Foto: Daniel Karlsson

under 2023, säger Frans med stor optimism.

- När det gäller Pietenpol-projektet, är det verkligen full fart framåt! Projektgruppen består av Birger Jerlehag, Magnus Kroon och Roland Månsson som är engagerade i själva flygplanet, medan Arne Bergqvist och ”Emil” Wiberg ansvarar för motorn. Alla delar av flygplankroppen har nu byggts och monterats så att man ser profilen, det är ett stort steg framåt. Dessutom produceras två spryglar till vingarna varje tisdag (som är den dag i veckan som bygggruppen träffas och arbetar). Totalt

skall 28 spryglar tillverkas, och hittills har vi producerat 18 stycken. - I Stockholm finns Per Widing, som byggt en Pietenpol Air Camper, som fått namnet ”Kajsa”. Per är kolossalt generös med att dela erfarenheter av sitt Pietenpol-projekt med oss,



Magnus Kroon, Frans Landerberg och Birger Jerlehag studerar ritningen för Pietenpol. Foto: Dag Skride

och det är vi väldigt tack-samma för, säger Frans. Nyligen skänkte Per Widing en jigg för vingbalkstillverkning till oss, och det är mycket värdefullt. Men sedan kommer vi att överlåta jiggen till nästa byggare av en Pietenpol, så den skall så småningom komma till nytta även för någon annan. - Motorn till Pietenpol-maskinen är en särskild historia, förklarar Frans Landerberg. Som vi berättade om i förra numret av



Arne Bergqvist och ”Emil” Wiberg micklar med Ford A-motorn. Hans Slieker och Tomas Odhäll övervakar. Foto: Dag Skride

Aviatören har vi en Ford A-motor om 40 hk, men den har s.k. stänksmörjning, som inte är gynnsamt för en flygplan-motor. Vi söker en motor av typ Ford B om 50 hk med trycksmörjning, men dom växer inte på trä ’n, så det återstår att lösa detta. - Det som är speciellt med Pietenpol-projektet är, att bygggruppen för första gången bygger ett flygplan helt från grunden och i trä dessutom, det är kolossalt trevligt och stimulerande framhåller Frans Landerberg som avslutning på denna ”Rapport från bygggruppen”.

Text: Ulf Delbro



KZ:an med motorn demonterad för renovering. Foto: Dag Skride

Birger Jerlehag och Magnus Kroon vid kroppsjiggen för Pietenpol. Foto: Dag Skride



Birger jobbar med sammanbyggnad av kroppshalvorna till Pietenpol. I bakgrunden står det unika flygplanet BHT-1 Beauty konstruerad av Erik Bratt, Drakens chefskonstruktör. Flygplanet ägs av Svensk Flyghistorisk Förening och är deponerat till Aerozeum. Foto: Dag Skride



Birger och Magnus vid sprygeljiggen Pietenpol. Foto: Dag Skride



Ett paket färdiga spryglar till Pietenpol. Foto: Dag Skride





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.

Sökes: delägare



SE-CPL är en Navion A (f.d. L 17B som flugit i grekiska flygvapnet fram till 1960) byggd 28 januari 1949. Den har ställbar propeller och hydrauliskt manövrerat landställ och klaff. Marschfart 120 knop, landningsfart mindre än 51 knop. Vid vindstilla, 16°C och hård bana räcker (enligt boken) 400 m för både start och landning.

SE-CPL är experimentklassad med undertecknad som underhållsansvarig. Nytt vevhus och vevaxel 2019. Propeller och förgasare är översedda 2022. Vi har hangarplats på Norrtälje Roslagens flygplats.

Vi är nu två delägare men tror att idealiskt är fyra. Du ska vara en någorlunda erfaren flygare och beredd att delta i skötseln för att på sikt kunna överta ansvaret för flygplanet.

Är du intresserad av att vara med?

Ring John Fürstenbach 0709 625 133 så kan vi prata flygplan en stund.

Säljes

Opus-3



Byggd 2000, nu med Nationellt flygtillstånd.

Gångtid 77 tim, Motor 643 tim.

Radio 8,33.

Kruse på 1000 fot 75% 147 kt.

Max kruse på 1000 ft 172 kt.

Pris Förr 365'000:- Skr. Vinter REA 200'000:- Skr.

Lennartpersson28@gmail.com

Säljes Verktyg



Cylinder läcktest utrustning se bild 500 kr

Cylinderfot nycklar 100 kr st

P/n 3882 9/16 "

Continental Lycoming

P/n 3882-2 1/2 "

Continental Lycoming

P/n 3882 -4 3/4 "

Continental Lycoming

P/n 6494-2 1/2" insex
Lycoming narrow deck

P/n 6494-3 3/8 " insex
Lycoming narrow deck

Maths Johansson 070-7491565
mail: sigurdtyko@gmail.com

Säljes

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

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

Kontakta Yard Johansson tel 070-
5871062 eller info@lycon.se för mer
information.

Köpes

Sensenich propeller 74DM6-0-60
gröntaggad och i gott skick.

Lars 070-6969386

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



Sökes

Reskompisar sökes till SUN`n Fun
Florida 2023, 28Mars-2April.



Vi är 2st Smälänningar som är sugna
på showen i USA.
Vi har ingen erfarenhet, hur man fixar
boende m.m.
Finns det kanske fler som har respla-
ner?
Hör gärna av er med e-mail till Sune
Larsson Gislaved, sune.r@telia.com

Ikarus Flying Center



Den bästa klubbkärran
enligt expertis!



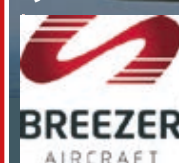
Ikarus C42. Europas ledande skol &
klubbmaskin, tillverkad i Tyskland i
över 1800 ex!

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



Svensk och Norsk agent

Tel. + 46 (0)70 583 23 82

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

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



Cistern med "kjol" och miljölåda

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 besiktningsintervall.

EN HELT KOMPLETT FLYTTBAR FLYGBRÄNSLEANLÄGGNING I GODKÄNT UTFÖRANDE
LAGRINGSTILLSTÅND ERFORDRAS EJ (förutsatt att tanken ej placeras inom område som utgör vattentäkt)
INVALLNING 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

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!

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 SÖLLENTUNA
TELEFON 08-626 93 86
ORDERTELEFON 021-12 31 76