



EAA

 nytt

#4/2023

MEDLEMSTIDNING FÖR EAA SVERIGE • ÅRGÅNG 56



- Gaz'aille 2, bygget framskrider
- Flyga med sporre - tankar och erfarenheter
- Luftavfuktaren
- EAA 70 år och chapter 222
- Nytt luftrum, förslag
- Veteranflyg





Flygkalendern

2024:

EAA Sverige fly-in, plats meddelas senare.

31maj - 2 juni

EAA AirVenture Oshkosh

July 22 - July 28

2025:

EAA AirVenture Oshkosh

July 21 - July 27

I DETTA NUMMER:

- 3 Ordföranden har ordet
- 4-5 Kansliet, Incidenter, Föreningen
- 6 FAA MOSAIC
- 7 Veteranflyg
- 8 Gaz'aile 2 - fortsättning
- 10 Att flyga med sporre
- 14 Luftavfuktaren - igen!
- 16 EAA 70 år
- 17 Chapter 222
- 18 Förslag till nytt luftrum
- 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 eea-nytt@eea.se

Omslagsbilden



Denna fina tankanläggning finns i Arlington WA, USA. En Van's RV-4 har tankats inför ett formationspass med kompisarna.

Foto: Lennart Öborn

Senaste datum för material för kommande nummer.

Nummer 1-2024, 29 januari
Nummer 2-2024, 29 april
Nummer 3-2024, 2 september
Nummer 4-2024, 4 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



November...

Det känns återigen som om livets ekorhjul snurrar fortare och fortare. I år hade jag lovat

mig själv att i år ”då skulle jag flyga mer än tidigare”, och vad blev det av det? Ett jättevarmt juni, sen en massa regnväder, följt av en massa måsten, sen blir man satt i jobb utifrån, och inte blev det många timmar på min flygmaskin. Nu är hösten här och nu kan i alla fall jag lägga ner ambitionerna att flyga längre turer och fokusera på annat, förhoppningsvis byggande, men även annat som måste göras hemma och på andra ställen, ett av de ställena är EAA. På förra styrelsemötet planerades, luciafika, internrevision, besiktningsmannamöte, årsmöte, Fly In, kurser för att bara nämna något. Därutöver har vi kontinuerligt dialogen med TS, kansli-verksamheten, den delegerade verksamheten, m.m. som löper.

Ibland får jag kommentarer som indikerar på att vissa av våra medlemmar inte förstår hur EAA egentligen fungerar. EAA är organiserat precis som alla andra tillståndskrävande luftfartsverksamheter. Jag är ordförande, firmatecknare för organisationsnumret, lagligt och skattemässigt ansvarig för verksamheten, medan Verksamhetsledaren (VL) och Tekniska Chefen (TC) är tillsatt av styrelsen, är godkända av TS och är emot TS ansvariga för den delegerade verksamheten. Den delegerade verksamheten lyder under TS, och inte under föreningsstyrelsen. Styrelsen kan välja att avsätta VL och TC men då faller vårt delegeringsavtal och alla våra flygplan handläggs då av TS till en kostnad av 1400kr/h, hela detta system borgar för en stabilitet och kontinuitet som hela vår organisation mår bra av, för ingen av oss vill ha en teknisk granskning av TS på 15 timmar * 1400 dvs 21000kr. Jag var för 2 veckor sedan på EFLEVA konferens, i Norge kostar en besiktning av ett x-klassat flygplan i storleksordningen 60000NOK! Vi har det ganska bra här hemma i Sverige. EFLEVA vad är det? EFLEVA är en intresseorganisation mellan de organisationer i Europa som hanterar icke EASA luftfartyg, d.v.s. de flygplan som går under nationella bestämmelser, i praktiken hembyggen, annex 1 luftfartyg, veteranflygplan och liknande. Att

delta i denna konferens fick mig att inse vilken enorm kompetens det finns i denna organisation som vi kan ha nytta av, samtidigt som jag även insåg vilken god relation vi har med vår myndighet, vilka friheter och vilka låga kostnader vi har i Sverige.

Jag skrev ovan planerar årsmöte. Det blir 2024 ett årsmöte likt det förra, en vardagkväll, på plats eller digitalt, erfarenheten från förra året var lika många deltagare som det brukar vara och det blev lika många kommentarer att något var fel, med ett digitalt möte har i alla fall alla chansen att vara med oavsett var i vårt avlånga land man bor. 2024 står posterna vice ordförande och sekreterare för val. Är du manad att ta över? Jag sa när jag tillträdde att jag skulle sitta 5 år som ordförande, det har snart gått det nu! Även den platsen finns.

I förra numret skrev jag om våra svårigheter att nå ut, en fråga som en tid malt i mitt huvud. Våra medlemmar loggar inte in på portalen, läser inte EAA-nytt, o.s.v., vi har i vissa fall via vår delegering skyldighet att nå ut, men våra flygplanägare har även skyldighet att inhämta information, hur ska ni lyckas med det? Om du inte redan registrerat in dig i portalen, gör det. Det kommer att vara portalen som blir vårt verktyg i framtiden, för kansliet, för ansökningar och tillstånd, för besiktningsmännen, och egentligen för oss alla i vår dokumenthantering. För 3 veckor sedan var jag på TS på Allmänflygsäkerhetsrådsmöte. Ett intressant och givande forum där TS bjuder in alla de delegerade verksamheterna samt ett antal andra samlande förbund. Mötet började med en genomgång av olycksstatistiken. Tittar vi för EAA:s del så hade vi 2021 12 tillbud varav ett med personskada, ett hade teknisk bakgrund och övriga operativ bakgrund. 2022 hade vi 8 tillbud, inget med personskada, 2 med teknisk bakgrund och övriga operativ bakgrund och för 2023 ser siffrorna ut så här, 3 (eller 4) tillbud, en personskada, 2 med teknisk bakgrund. Positivt, javisst! Men.... Siffrorna kan inte sjunka i all oändlighet om vi inte slutar flyga, vilket vore tråkigt, men det ger oss en utmaning att siffrorna ska stanna här och inte vända uppåt igen. Att tro på en nollvision ger oss en falsk trygghet, vi blir odödliga. Flygsäkerhet handlar inte om att undvika haverier, det handlar om att skjuta nästa haveri

forts. sid 4



Incidenter, tillbud, haverier och flygsäkerhet

En lägesrapport för 2023

Årets andra haveri inträffade 2023-09-11 när en Colibri SE-XMR var tvungen att nödlanda efter att motorstop inträffade strax efter start från det privata flygfältet lite utanför Finspång. Landningen utfördes rakt fram in i ett träsk och flygplanet slog runt. Piloten slog med plexiglashammaren sönder vindrutan och kröp ur det rundslagna flygplanet helt oskadad. Han blev dock myggbiten. Motorn kommer att undersökas av EAA. Motorn är en VW1600 med 314 timmars gångtid. Haveriet klassas som tekniskt fel. Tur för piloten var att flygplanet var utrustat med plexiglashammaren.

Årets tredje haveri inträffade 2023-09-17 när en Neuport 28, SE-BMA var tvungen att nödlanda på grund av att bränslematningen blev felaktig. Motorn är en Gnom 9N på 160 hp. Motorn har ingen förgasare. Haveriet inträffade vid en flyguppvisning utanför Denver i USA. Det var på medvinden dragkraften upphörde. Piloten styrde rakt mot gräsfältet. Sjunkhastigheten var hög och flygplanets landställ vek sig och flygplanet slog runt. Piloten kunde oskadd krypa ur planet. Flygplanet kommer att repareras och är på väg tillbaka i en container. Haveriet klassas som bränsleproblem, Rich cut.

Lägesrapport 2023-11-06 från
Staffan Ekström.

Flygsäkerhetsarbete i Allmänflygsäkerhetsrådet

Vårt numera fastställda flygsäkerhetsmål att arbeta mot fram till 2025 är: **”En kontinuerlig minskning av haverier, omkomna och allvarligt skadade. Mäts som ett glidande frekvensbaserat 6-årsmedelvärde”**

Det är fem saker som vi piloter i EAA måste tänka på:
Följer vi de här fem punkterna minskar de onödiga haverierna markant för varje år.

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

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

Nr 3. Att alltid vara beredda att vid landning på finalen utföra pådrag och gå om på 300 fots höjd, om inte **allt stämmer**. Flygplan med fast ställ, fast propeller och utan klaffar att manövrera kan utföra pådraget säkert även på lägre höjd. För att **allt ska stämma** betyder det att Du på finalen håller banans centrum-

linje 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 2023 önskar Staffan Ekström.



Kallelse till årsmöte 2024 i EAA Sverige

Tid: 2024-03-06 klockan 19.00

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

Förslag till dagordning:

- Mötet öppnas
- Val av ordförande och sekreterare för mötet
- Val av justeringsman som jämte mötesordföranden justerar årsmötets protokoll
- Val av rösträknare
- Godkännande av fullmakter och fastställande av röstlängd
- Fråga om kallelse till årsmötet skett i behörig tid och ordning
- Styrelsens verksamhetsberättelse
- Verksamhetsledarens redogörelse för den tekniska verksamheten
- Resultat och balansräkning
- Revisionsberättelse
- Fråga om ansvarsfrihet för styrelsen
- Val av styrelseledamöter och styrelsesuppleanter
- Val av revisor och revisorssuppleant
- Tillsättande av valberedning
- Presentation av budget för 2024 och fastställande av årsavgift för 2025
- Föredragning av inkomna motioner och styrelsens propositioner
- Eventuella förslag till stadgeändringar
- Övriga frågor (ej för beslut)
- Mötet avslutas

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

Vi bjuder på fika/förfriskningar.

Välkommen!

Ang medlemsavgifterna och årsrapporterna

Med tidningen följer ett inbetalningskort för medlemsavgiften för 2024. Tänk på att om du har ett gällande flygtillstånd, flygutprovningstillstånd, byggtillstånd eller andra tillstånd så måste medlemsavgiften vara betald för att tillstånden ska gälla.

Du som blev medlem under oktober månad och framåt, din betalning gäller även för 2024.

Om du inte längre vill vara medlem vill vi gärna veta det. Skicka ett mejl till eaakansli@eaa.se eller ring 08-752 75 85

Ni som har pågående byggtillstånd och flygutprovningstillstånd ska skicka in den bifogade årsrapporten helst före 31 januari. Tänk på att din kontrollant även ska signera blanketten

Ann-Lis

LUCIA-KAFFE PÅ EAA's KANSLI

Torsdagen den 14/12 kl. 18.00 bjuds det på Luciakaffe på **EAA's kansli** på gamla Barkarby flygfält.

LUCIAFIKA I SÖDER!

EAA Södra bjuder traditionsenligt på luciafika, torsdag 14 december kl. 18:00. Platsen är **Eslövs Flygfält**, "Slottet" vid de södra hangarerna, d v s till höger då man kommit in på flygfältet.

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

Mattias Jönsson

TRADITIONSENLIGT LUCIA-FIKA I REGION ÖST

EAA Östergötland arrangerar traditionsenligt Lucia-fika torsdagen den 14:e december kl 18:00 i **Linköpings Flygklubbs lokaler**, Pilotgatan 10. Medlemmar, tidigare och blivande medlemmar och andra intresserade är välkomna! Förutom kaffe med mingel blir det:

- Information av Kjell Franzén om statusen vad gäller "K-märkta luftfartyg", samt om ersättaren till gamla BCL-M 5.2.

- Vi diskuterar allmänt om läget i Region Öst, och möjligheterna framöver.

Väl mött önskar Anders, Björn och Kjell

Nya medlemmar

- | | |
|------|----------------------------|
| 5692 | Joakim Stridh, Limmared |
| 5693 | Lars Karlqvist, Lindome |
| 5694 | Tobias Nilsson, Malå |
| 5695 | Fredrik Eriksson, Hedemora |
| 5696 | Christian Rodman, Malmö |
| 5697 | Miguel Huhta, Haparanda |
| 5698 | Tim Browne, Stuvsta |

Nya Byggtillstånd

- | | |
|--------------------------------------|-------------------------|
| 1641 | JustAircraft Highlander |
| Johan Lindblom Nohrstedt, Söderbärke | |

Nya Flygutprovningstillstånd

- | | |
|-----------------------|--------------|
| SE-CNC | Champion 7 E |
| Patrik Öhman, Borgvik | |

Ordföranden har ordet, forts. från sid 3.

så långt in i framtiden som möjligt. Vad är mer anmärkningsvärt i detta? 3 eller 4 haverier! Jag sitter på detta möte och redovisar min statistik när jag från andra vid bordet får höra att det finns ett till haveri med ett x-klassat flygplan som EAA inte vet något om! Till att börja med, sker det något så har vi rapporteringsskyldighet. TS kan straffa dig om du låter bli att rapportera men inte om du rapporterar dig själv, förutsatt att det inte ligger ett grovt lagbrott bakom. När du rapporterar till TS skicka då en kopia till EAA, vi är skyldiga att följa upp tillbud med våra flygplan men TS hänvisar till GDPR och ger oss inte uppgifter om vad som händer med våra flygplan, inte ens ägarförändringar. 2022 hade vi ett haveri som kom EAA till kännedom vi en artikel i Pilotbriefing, inte en helt optimal väg. Snart har vi ett nytt år med nya möjligheter. Jag hoppas på bra isar och lagom (jag är ju svensk) med snö så att jag kan ta fram skidorna och flyga till våra isFlyIn, om några dagar är trädgårds-möblerna inne och man kan krypa in i garaget och bygga. Men tillsvidare, Tänk efter före, och Flyg säkert.

/Magnus

Nyheter från FAA

Av Michael Törnberg



Nya MOSAIC regler är ett förslag från FAA (det intressantaste på många år) som kan påverka oss mycket om EASA implementerar det (de brukar ta följe på FAA). Mosaic betyder Modernization of Special Airworthiness Certification och innebär ett nytt uppdaterat regelverk för de gamla Light sport aircraft regelverket vilket motsvarar vår 600kg klass. Förslaget är även reaktion på den enorma framgång som experimentluftfartyg har haft de senaste åren där konstruktion och avionik har kunnat hållas väldigt lågt kostnadsmässigt i jämförelse med certifierade USA hade även ett certifikat kopplat till denna klass som hette Sport pilot certificate, kan jämföras lite med vårt LAPL. Nu ser det ut som att man överger 600kg gränsen samt även maxfarten och endast har max stallfart som krav vilken föreslås bli 54 KT eller mindre. Detta skulle innebära att flygplan upp till C172 inkluderas i de nya kraven, heller inga begränsningar till antal motorer eller typ av motorer, IFR ska också vara möjligt. Cert kraven är dock fortfarande begränsade till en pax, detta gör väl dock inte så mycket då baksätet i en t.ex. C172 kan användas till packning istället. Multicopter (multirotor-luftfartyg med mer än två rotor) ska ingå med kravet att man kan

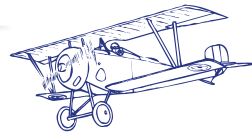
kontrollera kurs och sjunkhastighet till landning i händelse av motorbortfall.

Den stora grejen enligt mig är att industristandard ASTM ska vara gällande i stället för FAR23.

Transportstyrelsens nya regelverk för amatörbyggnad verkar bli omodernt redan innan utgivning...



Götaverken GV-38, veteran med Le Blond stjärnmotor, fotograferad av Gert Böll.



VETERANFLYG

av Kjell Franzén

Luftfartyg av kulturhistoriskt värde

Här hade jag tänkt mig att fortsätta redovisningen av de luftfartyg som blivit "K-märkta" men det visar sig att Transportstyrelsen under sommar och höst prioriterat andra ärenden och jag kan bara redovisa två ytterligare "K-märkningar", men det är inte kattskit. Visserligen återfinns de inte inom EAA Sveriges ansvarsområde men det blir gott sällskap för våra flygplan av kulturhistoriskt värde. De två nya är SE-DXO SK 37 Viggen och SE-DXP SK 35 C Draken, båda opererade av Swedish Air Force Historic Flight. Förmodligen får vi snart se övriga historiska flygplanen från SwAFHF i listan.

Det var kanske en och annan som funderade över vad Kawasaki KV 107 i förra listan var för en fågel. För de flesta är väl denna helikopter mer känd under namnet Boeing Vertol 107, d.v.s Hkp 4 i svenska försvarsmakten. Ingen liten pjäs alltså, som vi hoppas få sällskap med på framtida flygdagar.

Vilande hos Transportstyrelsens finns nu ett femtontal ansökningar och under renovering inom EAA S finns ytterligare ett tjugotal veteraner som alltså är kandidater till "K-märkning".

Kusiner inom transportfordonshistorien

Bilar, järnvägsfordon, båtar, fartyg, mm är ju historiska transportmedel som numera ska tas om hand av en relativt ny myndighet, Statens maritima och transporthistoriska museer, SMTM. Inom flygkretsen är myndigheten kanske mest känd för den rivstart de fick göra med att flytta Arlanda samlingarna från just Arlanda flygplats. Intressant för oss är att denna myndighet i sin instruktion har inskrivet att den ska verka för **utvecklandet** och **brukandet** av kulturhistoriskt värdefulla fordonstyper inom myndighetens verksamhetsområde, alltså inte bara **bevarandet** som man annars mest förknippar med en museimyndighet. Hur det blir med detta återstår att se men i varje fall på den marina sidan, fritidsbåt och fartyg, är man drivande på ett sätt som i varje fall jag finner unikt. I dagarna har man hållit det årliga **Fartygsforum** som i år hade särskild fokus på veteransegelfartygen. Fartygsforum anges av SMTM som en mötesplats för de som bevarar och använder historiska fartyg.

Varför jag tar upp plats här i EAA-nytt med detta? Jo, jag tänker mig att det snart är läge för ett motsvarande forum på veteranflygsidan, och stöttning från en tung statlig museimyndighet skulle vara synnerligen välkommet. Men någon från vår sida måste nog engagera sig! Någon frivillig?

K-märkta fritidsbåtar

Bland de historiska fordonsslag som har någon form av kvalitetsbedömning utmärker sig fritidsbåtarna. Visserligen finns även här i grunden en ålder, båten ska vara byggd före 1965 men stor vikt läggs på båtens skick, historia och autenticitet och K-märkningen är en kulturhistorisk värdering som bygger på en ömsesidig frivillighet från museets och ägarens sida. Är man intresserad av detta så finns mer att läsa på <https://www.sjohistoriska.se/utforska/fartyg-kulturmiljoer/k-markning-av-fritidsbatar2/lista-pa-k-markta-fritidsbatar>

Varför tar jag upp det här kan man fråga sig? Fritidsbåtarnas ägarprofil liknar i stora stycken veteranflygplanens, oftast en enskild privat ägare och förvaring enskilt i båthus/båtplats respektive hangar. Inget stort museum som står för synliggörandet. Jag tänkte därför redovisa hur man på fritidsbåtsidan (och fartygssidan) har löst frågan om "reklamen".

K-märkta fritidsbåtar får en emaljskylt som kan sättas på lämplig plats på båten:



Fartygen får en större plakett:



En vimpel att föra i riggen finns också. Ny för i år!



Nu menar jag inte vi ska ha emaljskyltar eller plaketter på flygplanen eller vimpel i vingstötan men en lagom diskret dekal kan kanske vara på sin plats och kanske en större plakett på hangarporten som visar att hangaren hyser ett kulturhistoriskt värdefullt luftfartyg. På flygdagar kan man kanske ha en flagga framför flygplanet och ägaren/piloten kan stoltsera med ett snyggt märke på flygöverallen eller flygarjackan. Flygande Veteraners Daisy har redan en egentillverkad plakett inne i kabinen så det finns andra som tänkt i samma banor.

Vad jag vill ha sagt med detta är att vi måste marknadsföra oss och våra veteraner. **"Syns vi inte så finns vi inte"**. Kom med synpunkter och helst också genomtänkta förslag!

Gaz'aile 2 - fortsättning

Av Per Isacson, Bromma



Sedan mitt förra inlägg för knappt ett år sedan har bygget gått vidare. Jag hade då börjat bli klar med stjärtpartiet och har under detta år påbörjat arbetet med själva flygplanskroppen. Det finns fortfarande en del kvar att färdigställa på stjärtpartiet men eftersom det är beroende av att man har de slutgiltiga dimensionerna på kroppen där stjärtpartiet ska fästas in får det vänta till senare. Alla stjärtpartiets spryglar består av cellplast som slipas/sandpappas till rätt dimension. Det blir ett ganska enformigt arbete i längden så det kändes nu välkommet med lite mer "trägnagande", som min kontrollant Nils-Gunnar Ohlson brukar kalla det.

Gaz'ailens kropp består av brandvägg i lite tjockare plywood samt tio spant, sammanbundna av sex longeroner som löper längs hela kroppen. Detta skelett kläs in med tunn okouméplywood. Spanten är i sin tur lådkonstruktioner med skelett av furulister klädda med plywood. Allt limmas ihop med epoxylim. Att såga ut och förbereda alla spant för limning tog ett par månader under våren varefter Nisse, som alltid snabbt och beredvilligt kom över för att titta igenom allt innan jag kunde försluta dem.

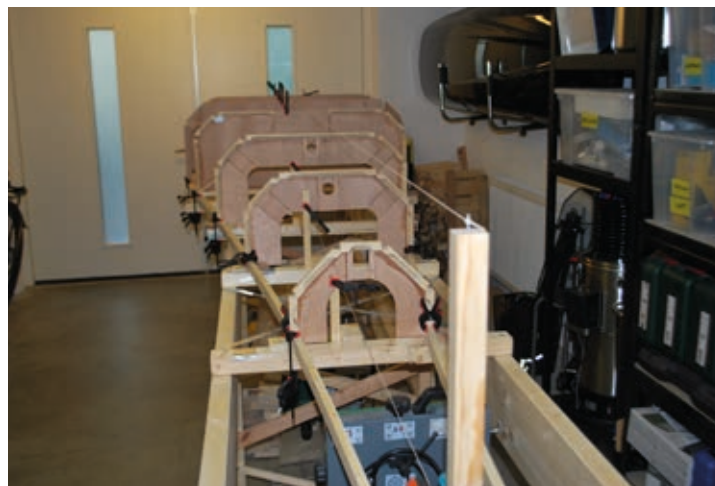


Med spant och brandvägg färdiga var det dags att såga till longeroner samt bygga en bänk på vilken flygplanskroppen kunde monteras ihop. Jag visste att det var nu bygget skulle börja ta mer plats i anspråk. Kroppen är 4,3 m lång och 1,1 m bred på bredaste stället. Vårt garage är drygt 6x4 m och som framgår av bilderna används det till viss del

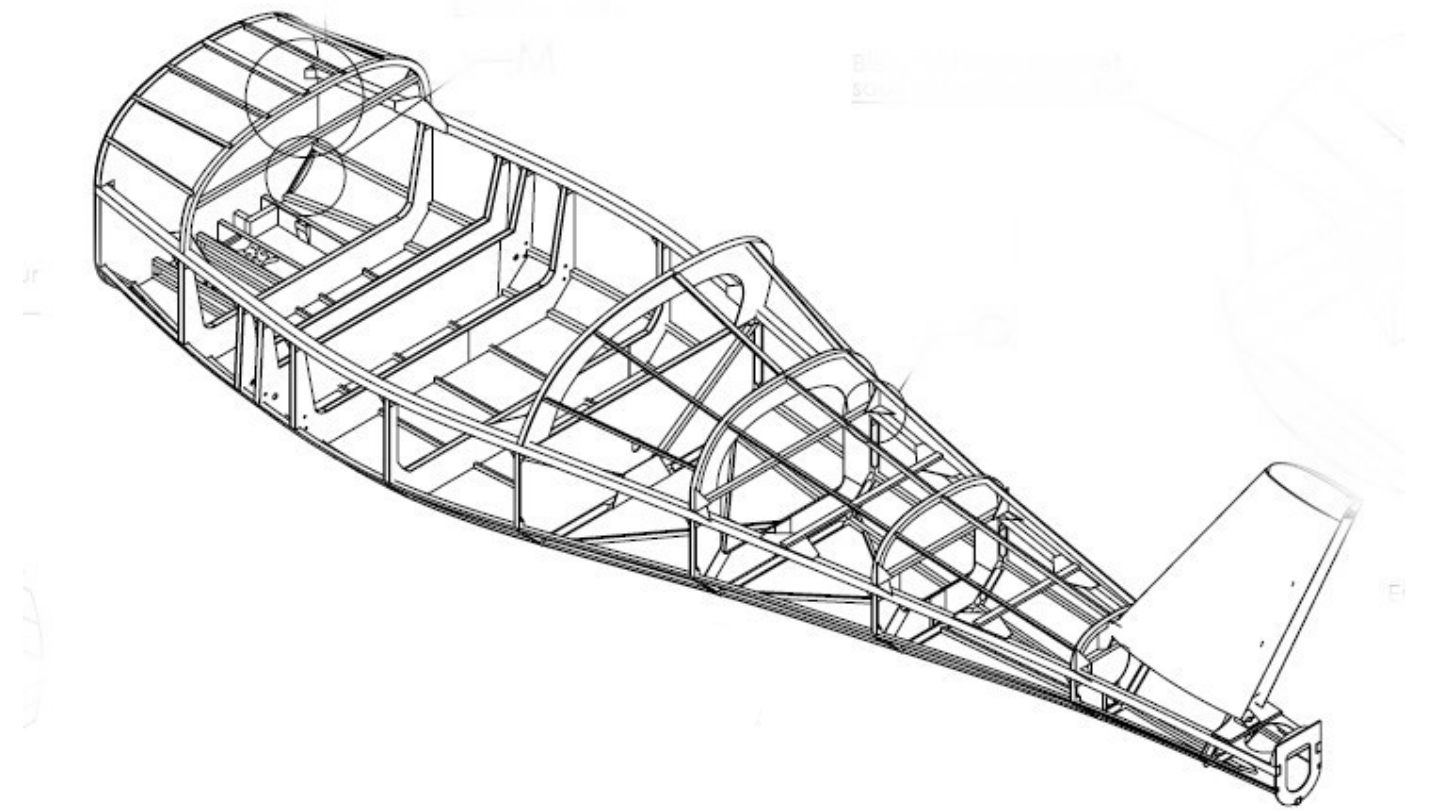


också för förvaring. Bänken gick dock in och när flygplanskroppen nu har börjat växa fram känns det ändå som att det blir tillräckligt med utrymme för att arbeta runt den.

Kanske ännu mer än vid annat byggande är det - såklart - viktigt att få allt rakt när man sätter ihop ett flygplan. Jag har märkt att väldigt mycket tid går till att kontrollera att vinklar och mått stämmer, att allt är i lod och att inget på något magiskt sätt flyttat på sig av sig självt sedan man senast mätte. Om ett av spanten blir några millimeter brett kan man justera det genom att hyvla ner det något innan man limmar ihop det med resten av kroppen men om de två spant emellan vilka vingbalkarna senare ska monteras blir någon grad fel får det en helt annan påverkan, som blir svår att åtgärda i efterhand. Det var med viss nervositet jag slutligen limmade ihop skelettet som jag förberett i över ett halvår men det gick bra. Nu återstår att klä in kroppen med plywood och lägga till vissa förstärkningar, till exempel stringers.



Redan från byggets början har jag fört logg över hur mycket tid jag lägger ner. Vad jag märkt är dock att det inte är en helt självklar kalkyl. Vilken tid ska man logga? Om man hyvlar lister en timme loggar man såklart en timme på samma rad som noteringen i byggdagboken. Men om man bara mäter avstånden mellan spanten man ska limma en stund på kvällen och kollar att de fortfarande är vinkelräta mot längdaxeln? Slipar hyvelblad? Funderar på hur man ska bygga en jigg för att fräsa ner spantens sidor i linje med longeronerna medan man cyklar hem från jobbet? Går igenom byggbeskrivningen en fjärde gång för att säkerställa att man inte missat något innan man limmar ihop delar man jobbat med en längre tid? Tiden jag lägger ner på de här sakerna är säkert minst lika stor som tiden med ett verktyg i handen - och minst lika givande! Jag har hur som helst landat i att logga den tid som noteras i byggdagboken, det vill säga när jag faktiskt tillverkar någon del som ska ingå i flygplanet. Den summan ligger i skrivande stund på knappt 400 timmar men beroende på hur man räknar är tiden som ägnats åt Gaz'aile betydligt större än så.

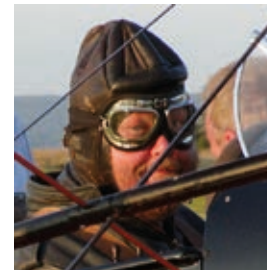


Att flyga med sporre.

Av Sakari Havbrandt

Under de senaste 50 åren har jag flugit mer än 30 modeller av flygplan och TMG med sporrställ. Därutöver har jag deltagit i ett stort antal olycksutredningar där sporrställ har varit en faktor.

Sporrställ: - innefattar både sporrhjul och sporre utan hjul.



Sakari Havbrandt i Tiger Moth.

Bild: Robert Danewid

Ett problem med sporrställsflygplan är att de ofta är gamla och av den anledningen har flyghandböcker som ger begränsad information. Ett annat problem är att många av dagens flyglärare saknar en gedigen erfarenhet av sporrställsflygplan.

Ett av grundproblemen är att ett sporrställsflygplan är fordonsinstabilt på marken, det vill helst åka baklänges. Detta beror på att masscentrum ligger bakom huvudstället. Om man får en liten girstörning blir det en sidokraft på huvudhjulen, framför masscentrum, som vill öka på giren (**se fig.1**). Ett noshjulsflygplan som har masscentrum framför huvudstället vill räta upp dig i färdriktningen vid en sidokraft. Det har inträffat otaliga ground-looper med sporrställsflygplan.

Ett gräsfält är mycket mer förlåtande än en hårdgjord bana pga. den betydligt lägre friktionen på gräs.

På många gamla flygplan är hjulinställningarna (toe-in, camber, caster) långt ifrån perfekta. Detta märks inte så mycket på gräs, men kan ge spännande upplevelser på asfalt.

Taxning

När man taxar med ett sporrställsflygplan ska man tänka att man flyger och inte att man kör bil. När man flyger har man sälan spaken i ändlägena och det bör man inte heller ha när man taxar. Ibland lärs det ut att man ska ha spaken fullt bakåt under taxning utom i medvind då man ska ha den fullt framåt. Detta tvångsmässiga beteende har lett till många tillbud. Om man har spaken fullt bakåt och får en byvind bakifrån kan det uppfällda höjdrodret få lyftkraft varvid flygplanet plötsligt står på nosen med krokig propeller. Med neutralt höjdroder kan inte höjdrodret få lyftkraft (**se fig. 2**).

Om man får en kraftig byvind framifrån och har spaken fullt bakåt kan flygplanet lättta. En lättning med fullt höjdroder leder till stall och ett hårt nedslag. Med neutralt höjdroder kan inte flygplanet lättta, möjligen lättar sporren, men knappast över neutralplanet (**se fig. 3**).

Vid taxning i djup snö, högt gräs eller mycket mjukt underlag är det klokt att koordinera spaken bakåt med gaspådrag. Motorkraften kombinerat med högt motstånd på hjulen vill ställa flygplanet på nosen medan luftströmmen från propellern mot ett uppfällt höjdroder vill hålla ned stjärten.

Man ska vara mycket försiktig med hjulbromsarna och veta vilken bromsverkan man har. Exempelvis finns PA 18 med trumbromsar som är ganska ineffektiva och kräver hårt tryck. Samti-

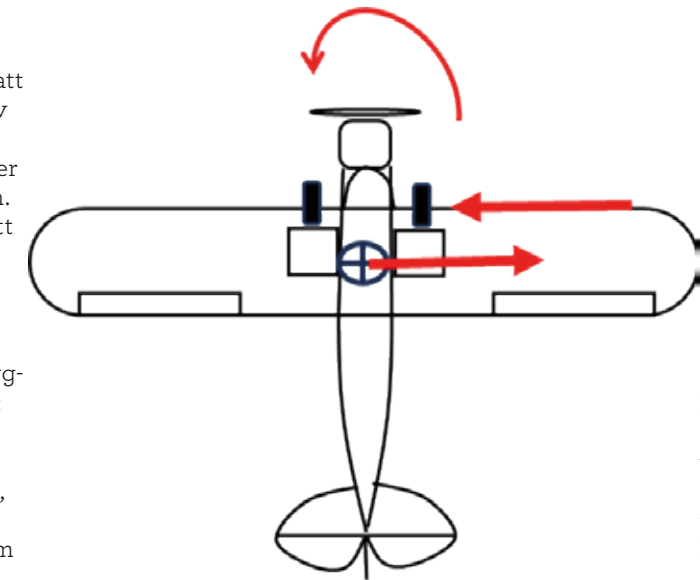


Fig.1. En sidokraft på huvudstället medför att man får ett vridande moment eftersom masscentrum ligger bakom huvudstället.

digt finns PA 18 med skivbromsar som nyper direkt, vilket kan leda till att man bromsar sig på nosen eller i värsta fall till en rundslagning. Det är inte heller helt ovanligt att vänster och höger broms har lite olika effekt. Prova försiktigt bromsarnas dagsform i låg fart när taxningen inleds.

Start

Det förekommer idéer om att i början av rullningen hålla spaken bakåt för att trycka ned sporrhjulet så att friktionen och därmed sporrhjulets styrförmåga ökar. Problemet med detta är att sporen måste lättas så småningom och om sidvinden då är starkare än vad sidrodret klarar kommer man att köra av banan i hög fart. Om man däremot drar på med neutralt höjdroder och för spaken mjukt framåt för att lyfta stjärten får man direkt, i låg fart, reda på om sidrodret räcker till, om inte drar man av och stannar med nosen mot vinden. Ett annat problem med att hålla spaken fullt bakåt är att om man väntar för länge med att föra fram spaken kan flygplanet lättta med fullt höjdroder med stall och elände som följd. Detta är särskilt riskabelt om fältet är gropigt eller vågigt eftersom flygplanet då kan studsas upp i luften

Jag föredrar att dra på med neutralt höjdroder och sedan föra spaken mjukt framåt och accelerera till lättningsfart med flygplanet i neutralläge. I neutralläge kommer inte studsar från pga från ett ojämnt fält att leda till en ofrivillig lättning. Ett undantag är start från djup snö, högt gräs eller mycket mjukt underlag då det kan vara klokt att hålla stjärten lågt, dock inte med sporen i backen. Håller man sporen i backen är det fältets ojämnheter, och inte piloten, som styr flygplanet i loopingplanet.

Trepunktslandning

De flesta sporrställsflygplan kan flygas med ett högre nosläge än trepunktsattityden. Av den anledningen är det viktigt att veta när man har trepunktsattityd. När jag taxar ut för start memorerar jag alltid trepunktattityden, tex. genom att referera till en cowlingskruv eller en dekorlinje i förhållande till horisonten.

Sättningen sker med alla tre hjulen samtidigt eller möjligen med sporen något före huvudhjulen. Om huvudhjulen tar ofrivilligt mark före sporen kommer

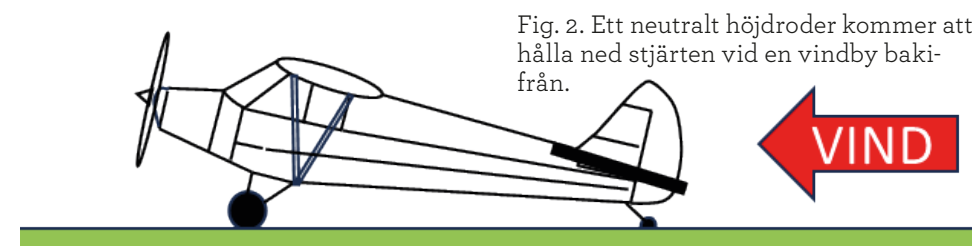


Fig. 2. Ett neutralt höjdroder kommer att hålla ned stjärten vid en vindby bakifrån.

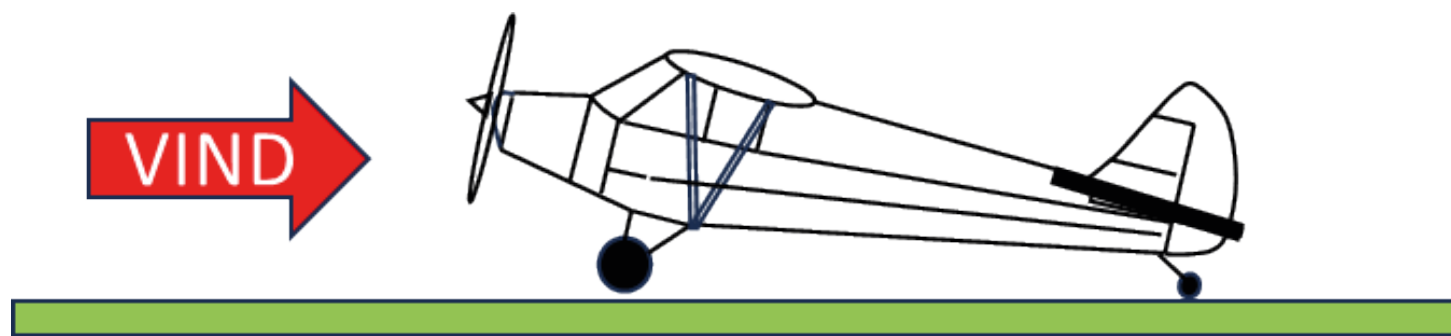
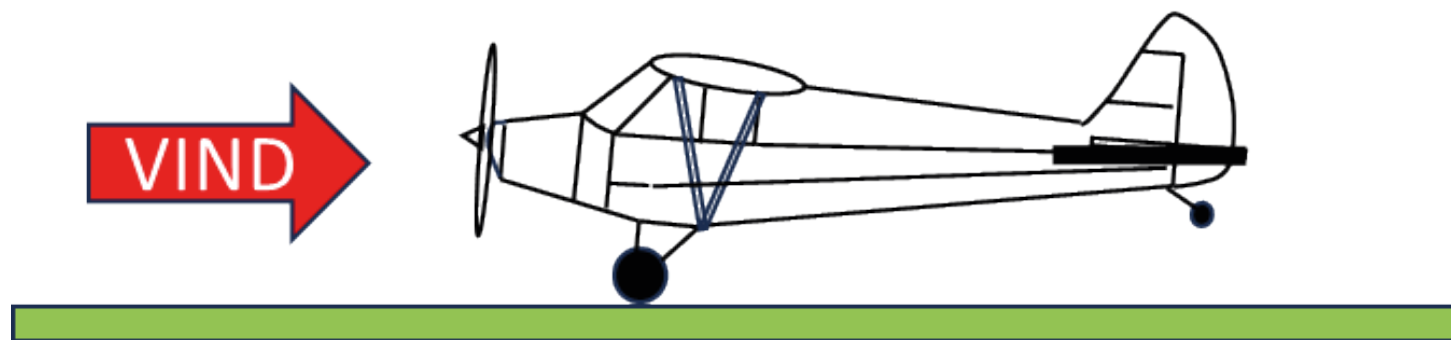


Fig.3. Med neutralt höjdroder kan vinden lyfta stjärten, men knappast högre än neutralplanet.



flygplanet att studsa beroende på att masscentrum ligger bakom huvudhjulen. När huvudhjulen bromsas upp kommer masscentrum att vilja fortsätta nedåt, vilket leder till att anfallsvinkeln ökar och flygplanet lättar igen. (se fig. 4)

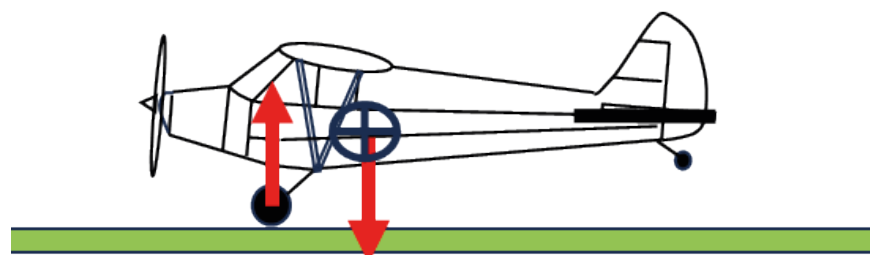


Fig.4. En kraft uppåt på huvudstället ger ett nos-upp moment pga. att masscentrum är bakom huvudstället.

Det finns många fall där piloten i panik fört fram spaken kraftigt och hamnat i galopp. Det går att hantera studsens genom att hålla spaken still och föra den bakåt när flygplanet börjar sjunka igen, men det säkraste sättet är att omedelbart dra på och gå om man får en studs.

Efter sättning håller man kvar höjdrodret i det läget som flygplanet satte sig. Kom ihåg att flyga flygplanet tills det är förtöjt. Om man tvångsmässigt tar spaken fullt bakåt efter sättning finns risken att man lättar vid ett gupp med elände som följd.

Hjullandning

Hjullandning är en teknik där man avsiktligt landar på huvudhjulen med flygplanet i neutralplanet. Man flyger ända ner till marken med normal finalfart och planar ut en decimeter ovanför marken. Därefter sätter man ner hjulen genom att föra spaken framåt och vid markkontakt för man fram spaken lite ytterligare för att hålla kvar flygplanet på marken. Man håller upp stjärten tills man är väl under stallfart. Om det utförs på fel sätt kan det leda till studsar och galopp. Av den anledningen bör man inte försöka detta om man inte har mycket stor erfarenhet av typen eller fått instruktioner av en flyglärare. Notera

att stora sporrställsflygplan, exempelvis DC-3, i princip alltid hjullandas.

Nackdelen med hjullandning är att landningssträckan kan bli längre. Om man behärskar tekniken kan man dock bromsa hårdare pga. att man har mer vikt på hjulen eftersom lyftkraften är mindre med lägre anfallsvinkel.

Fördelarna med hjullandning är att man har bättre kurskontroll i och med den högre farten och tillgång till hjulbromsarna i högre fart. Vidare blir flygplanet mindre känsligt för vindbyar pga. den lägre anfallsvinkeln. Man klarar även starkare sidvind eftersom sidvinden blir mindre procentuellt mot flygfarten vid markkontakt.

Jag var glad att jag behärskade hjullandning när sidrodret på en PA 18 bröts av och blockerade sidrodret. Det blåste 25 kt i byarna, men jag lyckades landa på Vängsö. Jag flög in rakt mot vinden och satte ner hjulen i 140 km/h (80 kt) och lyckades hålla kursen i utrullningen med hjulbromsarna.

Sidvind

Många sporrställsflygplanet konstruerades på den tiden när flygplatserna var runda gräsfält så att man alltid kunde starta och landa rakt mot vinden. I owners manual till Tiger Moth står det: *"Pilot check crosswind before take off"*. Några demonstrerade värden finns inte.

I stark sidvind är hjullandning att föredra, men man ska inte försöka det om man inte har tränat på det. Det finns en fix idé om att det är mycket viktigt att landa på mittlinjen. Jag tycker att det viktiga är att man landar i samma riktning som mittlinjen. Om man är på väg att sätta sig något vid sidan av mittlinjen så ska man inte ha bråttom att styra upp mot mittlinjen eftersom det leder till en gir och att man inte längre rör sig parallellt med mittlinjen. Vid sidvind landar jag normalt avsiktligt på låsidan om mittlinjen, dvs på högra sidan vid sidvind från vänster. Anledningen till detta är att man har mer utrymme mot vinden om flygplanet skulle flöjla upp mot vinden.

Det allra viktigaste i samband med sättningen är att flygkroppen ligger exakt i färdriktningen. Notera att det är färdriktningen och inte banans riktning som är det viktigaste. Vingen som pekar mot vinden måste därför hållas lägre för att motverka avdrift i sidled. Om flygplanet lutar åt höger, med sidvind från vänster, och höger hjul tar i först när man har en avdrift åt höger kommer flygplanet sannolikt att välta. (Se fig. 5).

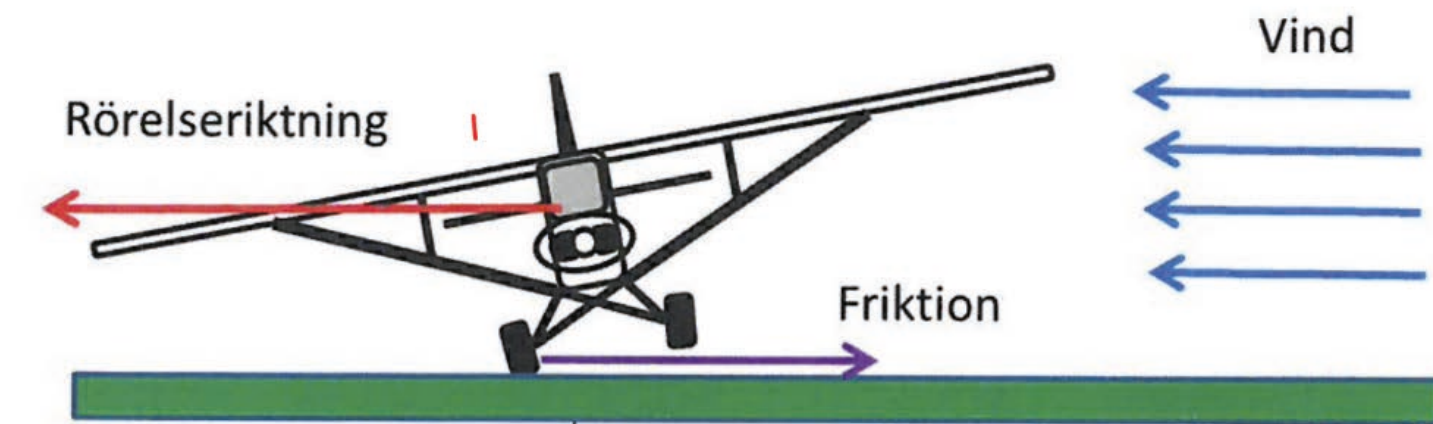


Fig.5. Figur från Statens haverikommission.

Tiger Moth har inga hjulbromsar och inget sporrhjul, det är en styrbar järnsporre. Styrningen har viss verkan på gräs, men på hårdgjord bana finns det ingen friktion alls i sidled. En gång var jag tvungen att landa på hårdgjord bana i hård sidvind. Sidvinden var från höger, så jag hjullandade i hög fart på banans vänstra sida och väntade med att dra av gasen tills det kom en avfart på höger sida där jag drog av och flöjlade upp mot vinden och ut på avfarten.

Vingglidning

Många gamla flygplan behöver vingglidas, dels för att de inte har klaffar, men också för att om man flyger veteranflygplan ska man flyga dem så som de flögs när de var nya. Om man exempelvis har en Tiger Moth i flygvapnets färger så ska den bedömningslandas med ett landningsvarv som består av en vid 180 graders sväng under vingglidning.

Någon kan tycka att det verkar farligt att flyga med korsade roder på låg höjd, men sanningen är att det inte är farligt om man gör det på rätt sätt.

Det farliga med korsade roder är om man gör en flack sväng med för mycket sidroder så att kulan går utåt i svängen. I och med att girplanet är lutat kommer sidrodret att försöka sänka nosen samtidigt som sidrodrets följdverkan kommer att försöka öka lutningen. Om man då felaktigt kompenserar detta genom att ta spaken bakåt och öka motskevnigen får man resultatet för mycket sidroder, spaken bakåt och motskevning. Denna roderkombination kallas "spinnroder" och leder till en stall/spinn inåt i svängen.

Om man däremot har för lite sidroder eller topproder i en sväng kommer sidrodret att försöka höja nosen och sidrodrets sekundärverkan att minska lutningen. Piloten kommer då att kompensera detta med spaken framåt och medskevnigen. Resultatet är en ofarlig vingglidande sväng. Om en stall ändå skulle inträffa kommer vikningen ske utåt mot planflyktsläget.

En sväng med vingglidning ska således utföras med topp-

roder och medskevnigen. Sjunkhastigheten kan enkelt regleras med graden av vingglidning, från ren flygning till fullt topproder och full skevning.

Vid sidvind ska vingglidning på finalen ske med skevroder mot vinden och sidroder från vinden. Notera att det är samma roderkombination som vid sättning i sidvind. Man kan alltså vingglida ända ner till marken och bara justera graden av vingglidning på slutet så att det stämmer med sidvindens styrka.

Olika typer – olika egenskaper

Det är stor skillnad på svårighetsgraden på olika typer av sporrställsflygplan. Exempelvis är typer som PA-18 och PA-25 förhållandevis enkla och förlåtande. I andra änden av spektret hittar man tex. Cessna 185 som man måste ha stor respekt för. Även om det är tillåtet att göra en familjirisering på en ny typ rekommenderar jag att anlita någon som kan typen. Ett annat råd är att hålla sig på gräs och till svaga vindar tills man lärt sig typen.

Det jag skriver i denna artikel är baserat på mina tankar och erfarenheter och om något av det strider mot flyghandboken för någon flygplansmodell så gäller naturligtvis flyghandboken. Varje befälhavare måste också ta ställning om mina synpunkter är tillämpbara på den flygplansmodell man avser att flyga.

Av Sakari Havbrandt

Luftavfuktare till flygmotorer typ EAA.SE

Dags igen för avfuktaren för motorer.

Av: Staffan Ekström

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

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

Funktionsbeskrivning av luftavfuktaren

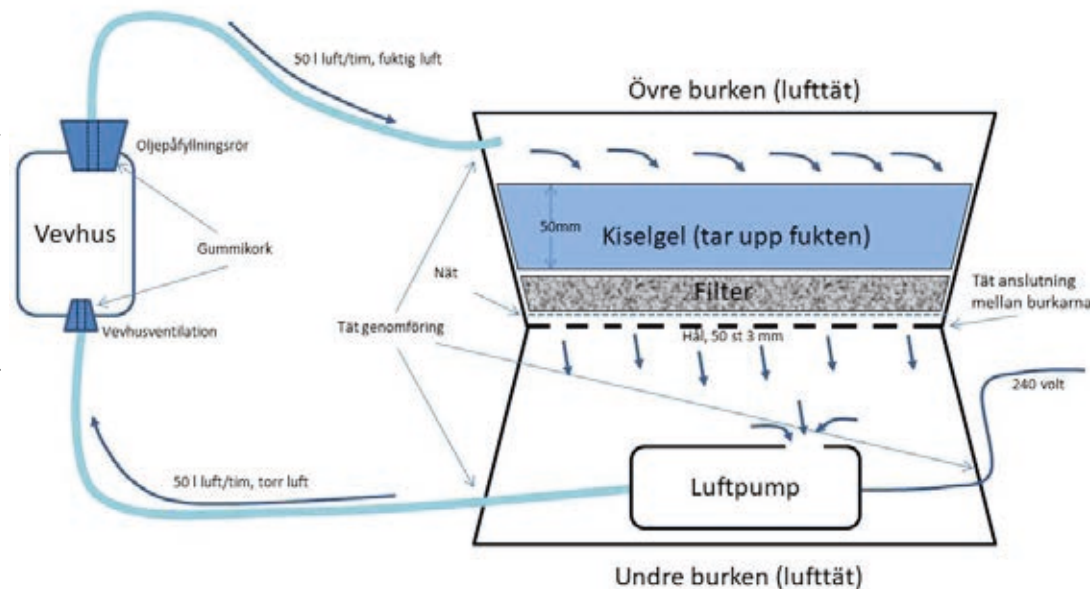
Oljestickan skruvas ur motorn och den koniska gummi-proppen trycks fast i oljepåfyllningsröret. Luften sugas genom PVC-slangen som mynnar i övre plastburkens gavel, därefter sugas luften genom ett lager kiselgelkuler som tar bort fukten i luften. Torr kiselgel har mörk färg och fuktigt gel ändrar till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

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

Ett enkelt räkneexempel visar att vid ett flöde av 50 l/tim och en vevhusvolym på 25 liter så byts luften 2 ggr/tim vilket ger 48 ggr/dygn och på en 10-dagars period blir det 480 ggr., det duger bra enligt min åsikt för att hålla motorn torr invändigt.

Kiselgelen kan ta upp fukt till max 27% av sin egen vikt, d.v.s. 750 gr kiselgel kan binda cirka 2 dl vatten, inte så dåligt.

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



Material

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

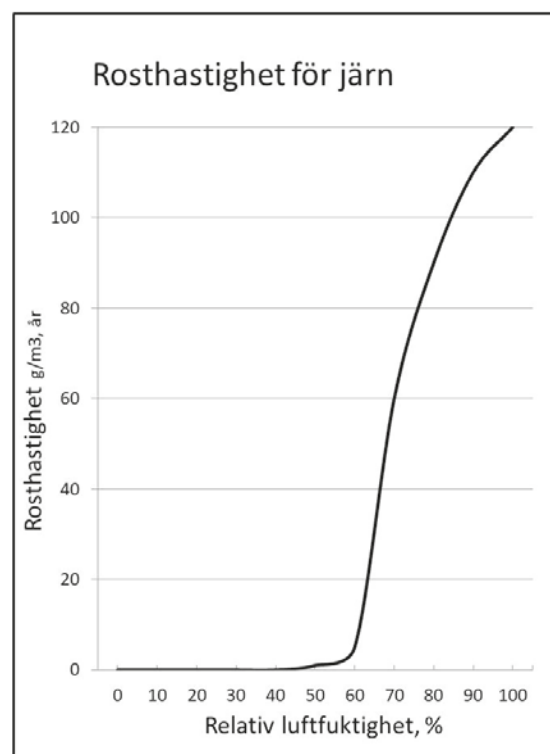
*Plastburkar, frys/micro-burkar 1,2 liter, ICA.

*Gummipropp till oljepåfyllningsrör, Kuntze har många dimensioner.

*Gummipropp till vevhusventilationsrör, Kuntze har många dimensioner.

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

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



VI HÅLLER DIG FLYGANDE

Hjelmco Oil gratulerar Älmhults flygklubb
till tankanläggningen med
HJELMCO AVGAS 91/96UL®.
Tankvolym 3.000 liter.



På bilden: Inge Lindengard



EAA 70 år

Idag finns ca 300 flygande Experimental eller X-klassade flygplan i Sverige. Samtidigt pågår ca 100 projekt med målet att få upp nya flygplan i luften. Dessa flygplan hanteras idag av EAA-S Experimental Aircraft Association Sverige. Men hur startade det hela?

Från början kan man nog säga att alla flygplan var hemmabyggda experimentflygplan. Bröderna Wright hade ingen myndighet som övervakade och godkände deras flygplan. De hade heller inga färdiga ritningar att utgå från utan fick sakta men säkert testa sig framåt.

Allt eftersom flygandet ökade i omfattning så uppstod ett behov av att ha kontroll på verksamheten. Över hela världen har det därför bildats organisationer som skapar regelverk och ser till att de följs. I USA finns FAA – Federal Aviation Administration och i Europa EASA – European Union Safety Agency. Över dem så finns ICAO – International Civil Aviation Organisation. I Sverige styrs regelverket av

Transportstyrelsen och sedan har man delegerat ner hanteringen av Experimental-flygplan till EAA-S.

EAA föds

Efter andra världskriget så fanns det framför allt i USA gott om både piloter och flygplansmekaniker med stora kunskaper. Det fanns också gott om begagnade flygplan och det resulterade i att privatflygandet ökade. Vare sig en Piper Cub eller en P-51 Mustang var omöjliga för en privatflygare att komma över.

Den 26 januari 1953 samlades ett dussin flygplansbyggare på Curtis-Wright (numera Timmerman) flygplatsen i Milwaukee Wisconsin. Under ledning av den förste ordföranden Paul H. Poberezny bildade de EAA. I september 1953 hölls det första officiella EAA Fly-In. 21 flygplan och 150 personer gästade tillställningen.

1954 hade tidningen "Mechanix Illustrated" en artikel om Paul och hans hemmabyggda Corben "Baby Ace" flygplan. Det resulterade i flera ansökningar om medlemskap i EAA och när det andra EAA Fly-In hölls så hade medlemsantalet ökat till 200.

EAA ungdomsorganisation "Young Eagles" startades 1992 och har genom åren flugit med över 2 miljoner ungdomar. Kända ordföranden för Young Eagles är Chuck Yeager och Harrison Ford.

Idag är EAA en världsomspännande organisation med ca 1000 avdelningar, s.k. "Chapters" runt omkring i världen. Varje år hålls EAA AirVenture Fly-In i Oshkosh Wisconsin. Numera är det en betydligt större tillställning med runt 3000 gästande flygplan och 600.000 besökare.

Anders "Andy" Ljungberg resa över USA

Det var faktiskt en svensk, Anders Ljungberg, som blev en av de första som visade på användbarheten av hemmabyggda flygplan i USA. Han var vän med Paul Poberezny och även medlem i EAA Chapter 22 i Rockford. Under maj månad 1960 så genomförde han en flygning över USA där han besökte alla EAA Chapter. Totalt så blev det 21.000 km flygning som tog 121 timmar och 25 minuter att genomföra. Han besökte 72 städer och 48 delstater. Hans Poberezny P-5 "Pober Sport" med registrering N51G står numera utställt på EAA Museum i Oshkosh.

EAA Chapter 222

1960 flyttade Anders Ljungberg tillbaka till Sverige. Tillsammans med Jan Christie och Carl Olof Olsson, som precis

startat en lokalavdelning för AOPA i Sverige, så undersöktes möjligheterna med EAA. Den 18 december 1964 hölls ett möte med 17 deltagare för se om det fanns intresse för bildandet av en lokalavdelning till Experimental Aircraft Association i Sverige. Förste ordförande blev Hugo Ericsson. Den 20 januari 1965 så fick Chapter 222 sina privile-



Från vänster Anders »Andy« Ljungberg, EAA kassör Art Kilps, EAA President och grundare Paul Poberezny, Ch 222 ordförande Hugo Ericson, och vice ordförande i Ch 222 Lars (-Anders) Jernsjö.

gier från EAA i USA. Detta var också det första Chapter utanför Nordamerika.

Nästa utmaning var att få med Luftfartstyrelsen. De amerikanska regelverken stämde inte riktigt överens med svensk lagstiftning. KSAK hade dock redan fått tillstånd att bygga Jodel, men detta räknades som licenstillverkning av en typgodkänd konstruktion. I maj 1966 kom Paul Poberezny och Art Kilps över från USA och presenterade EAA verksamhet för Luftfartsstyrelsen. Resultatet blev den 22 juni 1967 "Speciella Bestämmelser för Civil Luftfart" nr 142 med titeln "Amatörbyggnad av luftfartyg under medverkan av Experimental Aircraft Association (EAA)". Denna ersattes 1976 av Bestämmelser för Civil Luftfart BCL-M 5.2. Den 26 februari 1976 tecknas ett avtal mellan EAA och Luftfartsinspektionen avseende beredning av byggansökningar för amatörbyggda flygplan. Detta utökas 1998 till att EAA övertar all handläggning avseende amatörbyggnad och underhåll av experimentklassade flygplan. 1982 skrivs ett avtal mellan EAA och KSAK avseende amatörbyggnad av ultralätta flygplan.

EAA Fly-In

EAA första Fly-In i Sverige hölls 1965 i Dala-Järna. Under ett antal år hölls två Fly-In. Ett huvud Fly-In i början av sommaren och ett senare på hösten. Efter att EAA kansli flyttat till Barkarby hölls under ett antal år det årliga Fly-In där. SFF har sedan 2002 på EAA årliga Fly-In utsett det bästa veteranflygplanet, det s.k. "Barkarbypriset" som numera kallas SFF Veteranflygpris. Sedan nedläggningen av Barkarby flygplats har det årliga Fly-In hållits på flera ställen i Sverige. Vid 2023 års EAA Fly-In som hölls i Falköping deltog ca 130 flygplan.

EAA Sverige

Genom åren så uppstod det diskussioner kring delegeringen av tillstånden för att bygga amatörbyggda flygplan i Sverige, då EAA Chapter 222 formellt var en amerikansk förening. 2006 delas därför EAA Chapter 222 upp i två delar där EAA Sverige tar över den tekniska verksamheten och EAA Chapter 222 bedriver ren klubbverksamhet. I och med det var EAA Sverige och EAA USA inklusive EAA Chapter 222 i princip två separata föreningar.

Under ett antal år har EAA Chapter 222 inte varit aktivt, men under 2023 så har arbete startats med att återstarta EAA Chapter 222 för att bibehålla kontakterna med EAA i USA. För att vara medlem i ett EAA Chapter måste man dock formellt även vara medlem i EAA USA.

Grattis EAA för 70 framgångsrika år!

Tack till Kjell Franzén för underlag till denna artikel!

Chapter 222

Återupprättandet av Chapter 222

Arbetsgruppen för återupprättandet av Chapter 222 har nu skickat in ansökningshandlingarna till EAA USA och väntar på svar! Det är 15 stycken som anmält intresse av att vara med, minimum för att bilda ett chapter är tio, så vi hade gärna kunnat vara fler och haft lite mer marginal.

I skrivandes stund har vi bestämt att ha ett uppföljningsmöte den 22:a november där vi förhoppningsvis kan redovisa ett svar från USA. Dessutom kommer en av medlemmarna berätta om och visa bilder från sitt besök på Oshkosh i somras. Kallelser med länk för att kunna vara med digitalt går ut i bl.a. EAA Facebook, så förhoppningsvis har alla fått chansen att vara med även om EAA-nytt kommer ut efter att mötet redan har varit.

Är du intresserad av att vara med eller bara veta mer är du välkommen att kontakta arbetsgruppen för återupprättandet av Chapter 222 via mejl till adressen eaachapter222@gmail.com!

/ Arbetsgruppen för återupprättandet av Chapter 222



Förslaget som nu lämnas innehåller fyra huvuddelar som här återges i förkortad form med kommentarer.

1. Kontrollzoner med luftrumsklass D

Flygplatsernas kontrollzoner ändras från luftrumsklass C till luftrumsklass D. Luftrumsklass D ger en ökad tillgänglighet för samhällsviktig flygtrafik och allmänflyg samtidigt som den minskar risken för regularitetsstörningar för linjetrafik. Luftrumsklass D minskar också sårbarheten i de situationer då det saknas radartäckning och luftrumsklassen innebär även en harmonisering med övriga Norden och stora delar av Europa.

Regeringen ger Transportstyrelsen i uppdrag att meddela föreskrifter som stöder berörda flygplatserns övergång till luftrumsklass D i kontrollzonen.

Detta är ett för oss efterlängtat förslag. Att våra kontrollzoner har luftrumsklass C idag innebär att flygledaren skall separera IFR- och VFR-trafik. I D-luft görs inte denna separation utan se och ses gäller (inom rimliga gränser). Detta ökar tillgängligheten för oss på kontrollerade flygplatser. Vi behöver inte vänta utanför kontrollzonen på en ankommande IFR med långt avstånd kvar. Med få undantag gäller D i hela Europa.

2. Mindre kontrollzoner

Den horisontella utsträckningen av flygplatsernas kontrollzoner bör minskas om det inte finns särskilda skäl. Vid en analys av instrumentflygprocedurerna till och från en flygplats kan det fastställas om och i vilken omfattning kontrollzonen kan minskas. Mindre kontrollzoner ökar andelen okontrollerat luftrum vilket innebär en ökad tillgänglighet för obemannad luftfart, samhällsviktig flygtrafik och allmänflyg. Regeringen ger Transportstyrelsen uppdrag att meddela föreskrifter som ger flygplatser tydligare stöd vid deras femårsöversyner att utvärdera behovet av de flygprocedurer som är dimensionerande för utformningen av kontrollzonen och att anpassa kontrollzonen därefter.

Detta är också ett efterlängtat förslag. Våra kontrollzoner är idag orimligt stora. Små flygplatser i Sverige har större kontroll-

Förslag till nytt luftrum

Text: Rolf Björkman Foto: Från utredningen

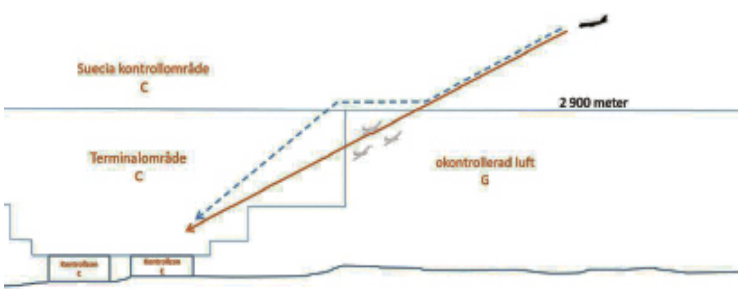
I augusti lämnade LFV till Regeringen ett förslag till förändringar av det undre luftrummet, dvs från 2900 m och neråt. LFV fick uppdraget 2018 att göra en översyn och lämna förslag. I direktiven stod bl a

Genomför en översyn av det undre luftrummet (under 2 900 meters höjd) för att säkerställa att luftfartyg kan flyga miljöeffektivt in till landets kontrollerade flygplatser utan att piloter ska behöva begära att få flyga i okontrollerat luftrum. Tillgängligheten för Försvarsmakten och andra användare av luftrummet på lägre höjder ska samtidigt säkerställas.

Här är den sista meningen särskilt intressant för oss.

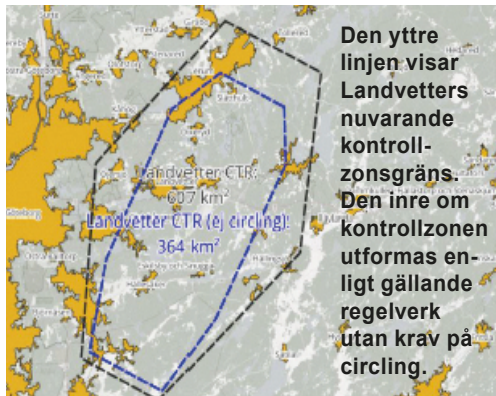
Vår bakgrundsbild

Svenska Flygportsförbundet bildade i mitten av 2010-talet en luftrumsgrupp. Undertecknad var med som KSAK:s representant. När en ordförande försvann i slutet av 2010-talet tog en ny utsedd styrelseledamot från FSF aldrig tag i gruppen varför den i praktiken försvann och har sedan dess aldrig återuppstått trots att FSF i sitt program uttrycker att luftrumsfrågan är viktig. I luftrumsgruppen hann vi dock ta fram ett underlag, man kan nog kalla det för förslag, som till stora delar återspeglar det som LFV nu lägger fram som sitt förslag till Regeringen. Vi presenterade förslaget för Gunnar Ljungberg, då chef för flygavdelningen i Transportstyrelsen. Förslaget mottogs välvilligt, men vad som hände med det vet vi inte. Kanske föll det inte bara på hälleberget utan delvis i god jord. Kanske blev det en viktig grundkloss i LFV arbete med utredningen. Synd att det skall dröja en generation innan frukterna kan sköras!



Bakgrunden till ett av direktiven till utredningen visas här. Vid alltför många flygningar IFR tvingas piloten att korsa okontrollerad luft vid optimal och miljövänlig inflygning.

zoner än Europas största flygplatser. Stora delar av kontrollzonerna används nästan aldrig. De finns för att medge omdrag och circling för alla banor åt alla håll. Om kraven ändras kan mycket luft frigöras till okontrollerad luft.



3. Utökat kontrollområde i södra Sverige

Suecia kontrollområde utökas i södra Sverige ner till 1 350 meters höjd från dagens 2 900 meter.7 Det utökade kontrollområdet ska ha luftrumsklass E och tilläggskrav på transponder ska gälla i området. Denna förändring skapar ett luftrum där linjetrafik kan genomföra säkra inflygningar på ett miljöeffektivt sätt, samtidigt som tillgängligheten bibehålls för övriga användare i detta luftrum. Regeringen ger en myndighet uppdrag att planera, kostnadsberäkna, ansöka om och inrätta ett utökat kontrollområde enligt förslag 3. Införandet kan ske i två steg där det utökade kontrollområdet i ett första steg sänks ner till 2 300 meters höjd och i ett andra steg ner till 1 350 meters höjd.

Med södra Sverige avses här luftrummet söder om Gävle på ett ungefär. Det är med blandade känslor man ser detta förslag. Det yttäckande kontrollerade luftrummet med klass C börjar idag på 2900 meter. En sänkning till 1350 meter innebär en inskränkning av det fria luftrummet. Särskilt känsligt är detta för segelflyget, skärmflyget och hängflyget. Visserligen innebär det faktum att luftrummet skall få klass E mellan 1350 meter och 2900 meter att man kan flyga där VMC utan radioförbindelse eller färdtillstånd, men de flesta av luftfarkosterna ovan saknar idag transponder och många har inte ens möjligheter att installera sådan utrustning. Här blir det ett kraftigt ingrepp för vissa kategorier. Bakgrunden till förslaget är att IFR-trafik idag tvingas under sin inflygning mot destination skära igenom okontrollerad luft när man sjunker under 2900 meter och innan man når yttre gränsen för ett TMA. Fördelen med förslaget är möjligen att dagens TMA inte behöver utvidgas utan i stället skulle kunna minskas i utsträckning. I utredningens resonemang ligger att i ett första steg minska höjden ner till 2300 meter för att ge de berörda brukare som i dag saknar transponder att hitta tekniska lösningar. När förslaget i framtiden blir verklighet kommer vi således att ha en period med undersida 2300 meter vilket inte ger alltför negativa konsekvenser för någon part. Kan man hoppas att man då inte genomför den slutliga sänkningen? Jag utgår ifrån att det bara är detta delförslag som bara berör "södra" Sverige och att de övriga tre gäller hela landet!

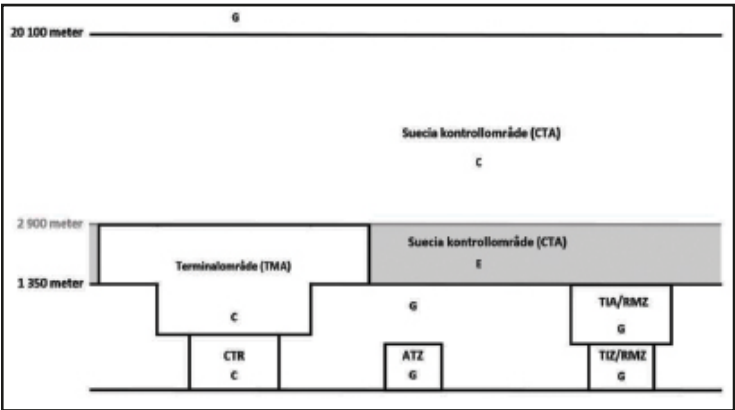
4. Översyn av terminalområdenas utformning

Ett utökat kontrollområde i södra Sverige enligt LFVs förslag 3 ger förutsättningar för en översyn av terminalområdenas utformning. Mindre terminalområden kan vara gynnsamt för Försvarsmaktens handlingsfrihet och tillgänglighet till luftrummet men även för allmänflygets tillgänglighet. LFV bedömer att en översyn av berörda terminalområden bör vägledas av övergripande riktlinjer och principer och LFV föreslår därför att regeringen ger en myndighet uppdrag att ta fram sådana riktlinjer som stöd för en framtida översyn av utformningen av terminalområden.

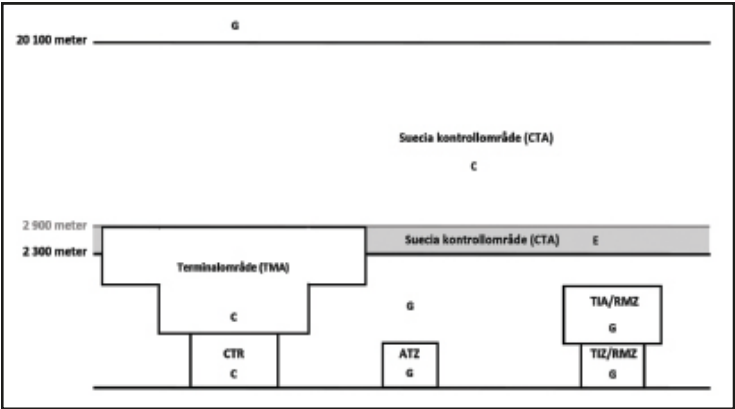
Ett efterlängtat förslag. Dagens terminalområden är i vissa fall orimligt stora och stora delar används nästan aldrig. Synd att förslaget inte omfattas av översyn av luftrumsklasser också. I Europa i övrigt är luftrumsklassen ofta D eller E. Med tanke på att en ny utredning skall ta hand om detta problem lär det dock hinna rinna mycket vatten under broarna.

Vad händer nu?

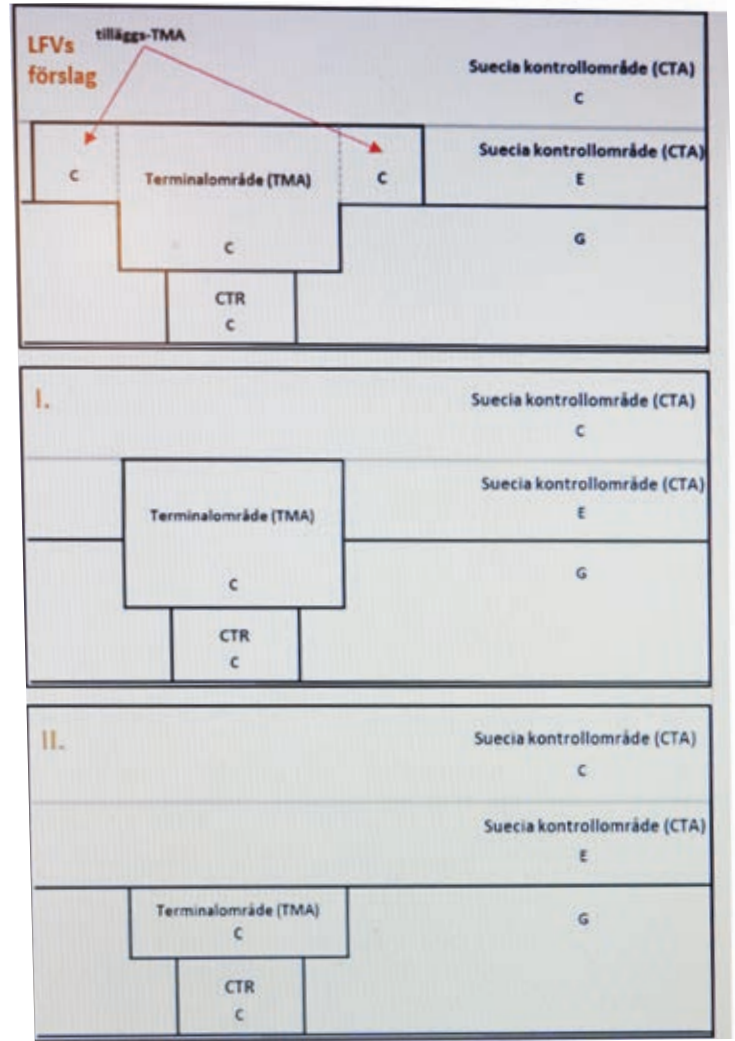
Regeringen skall fatta beslut i frågan. Vi vet för det första inte om förslaget godtas och för det andra vilka tidsaspekter som man beslutar om. Effekter av förslagen kommer definitivt inte att märkas före 2028 och helheten får vi nog vänta på åtskilliga år till. Med tanke på att vi kämpade för detta omkring 2017 och uppdraget gavs 2018 så har vi redan väntat 5-6 år på att få se ett förslag. Statens kvarnar mal inte fort! Det finns all anledning att vi i intresseorganisationerna bevakar och aktivt reagerar i denna så viktiga fråga.



Ovan grundförslaget till nytt luftrum i Södra Sverige. Nedan förslag till en övergångsperiod. (CTR är markerade som C)



I utredningen diskuteras ett par varianter. Det nedersta med en skiva E-luft tvärs igenom ett TMA är mycket attraktivt. Vad säger bolagen?





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

Andel i Bücker Jungmann till salu



Pris 175.000 SEK.
Vi är idag tre delägare till SE-XPL som är under renovering och beräknas flyga 2024 och skulle vilja få in ytterligare en delägare. Flygplanet har genomgått en omfattande renovering med nytt skrov och ny avionik (TRIG 8,33 kHz radio och Mode S transponder). Det som är kvar är korrosionskontroll av motorn då den stått stilla i ett antal år samt byte av ett antal slangar för bensin och olja. Flygplanet är baserat i Linköping (ESSL). Flygplanet har 239 h TTSN och motorn (Walther Minor 4 III) 239 h SMOH. Välkommen till Linköping för att titta på vår Jungmann! Björn Rystedt, bjrys66@gmail.com, 0708-312119

Säljes

2st däck 6.00x6, nya.
2st däck 8.50x6, nya.
1st ljuddämpare PA-18, rep. Av Nyge.
1st spinner för 3-blad propeller, ny alum.
1st spinner för PA-28 Warrior, beg. bra.
1st pitotrör PA-28 Warrior, el.
1 par Finnecraft skidor till Cessna 185.
1st rot. Beacon nytt i kartong, 12v.
2st Wheelen strobe power supplies för wingtip mont. Pn. 7000612, 28v beg.
1st David Clark headset beg.

Jan-A Tolfors
070-6445476

Köpes

Propeller sökes till RV-4 med Lycoming O320 motor, 68"/80" eller liknande.
Hans Strähle
070-6374517
hans@strahle.eu

Säljes

SE-GFX, Tobago Socata, TB10



Ex-klassad.
Demonterad
Tillv. 1982 S/N 264.
TT 1795h
Det mesta finns, (kropp m "måsvingar"(dörrar), vingar, stolar, landställ, stabbe, fena, panel, osv, även vissa dubbletter och extra delar.)
(Motor, motorfundament, prop och instrument saknas dock.)

Pris Eur 10.000. Säljes As is/vare is.
Björn Nyberg, bjorn@bnflygomaskin.com

Säljes

SE-IMF, en PA18 från 1953.



About SE-IMF
SE-IMF was completed at the Lock Haven factory on August 26, 1952 as an U.S. Army L-18C military serial number 52-2394 (Piper c/n 18-1994), later moved to the Italian Army as MM52-2394 / I-EIBA, then became OY-ANW, then SE-IMF, (1994, registered as experimental aircraft with the Swedish EAA. Since we acquired SE-IMF, 2016 it has been hangared at Kalmar airport (ESMQ).

During 2019-2020, we performed a major repair/upgrade guided and inspected by EAA Sweden. This consisted of fabric covering, new windows, cowling and interior metal lining and exchange of the stabilator trim mechanism.

Regarding the engine: major overhaul according to protocol 1992-12-16 was done before the engine was installed 1993-02-18. At TSMO 932 hrs (2015-01-09) all 4 cylinders and pistons, pins, push rods etc. were replaced with new Eci cylinders (Titan Assy/SA 10200-A2oP) and new parts. All records and forms can be found in the Aircraft technical records. The engine was inspected and cleared for wear and corrosion, (April 14 this year) by the Swedish EAA . A new Sky-tech starter motor was installed at TSMO 1037 hrs. Now the engine is at 1226 and with a TBO of 1800 (+50%) the expected remaining time is 900 hrs. The propeller has zero time, recently overhauled by ScanAviation A/S.

Vi önskar lämna vår gula Piper Cub vidare till någon eller några andra flygare.
Vår ide om ett skäligt pris är ca 600000 sek, kom med ett bud så får vi resonera.

Åke Hagström, Christer Ödlund.
För mer information ta kontakt via e-post ake@dimedia.se eller mobil 0701907254

Säljes

Rotax 582 UL DCDI
70 tim 10000:-

Continental A65
okänd kondition 10000:-

Slick magneter K4521-3
gångtid ca 250 tim 4000:-

Håkan Eriksson 070 6309257
dalslagden@gmail.com

Säljes

Avance flygplan BA4b
säljes hel eller delvis.
Har totalt flugit ca 10 tim.
Har därefter fått skador efter hård utelandning. Ägaren har därefter reparerat och byggt om för att tåla mera. Hann inte besikta pga. hastigt frånfalle. Ej helt komplett. Tillkommer extra delar från ett annat avstannat bygge. Säljes nu till seriös EAA byggare.

Vidare info ring, endast köp.
070 6075505

Säljes

**Gyro kopter
Hollman HA 2 m Sportster**



En unik gyro med Lycoming O320 motor med uppvärmd och täckt kabin Maskinen har nu stått i hangaren några år, men är fullt möjlig att få luftvärdig igen
Är det någon som är intresserad att ta sig ann maskinen?
Priset blir en förhandling.
Seth Hedström
Telefon 070 6515165

SKRUVS KEMITEKNIK AB

Håller Ert flygplan på att tappa färgen?

Vi löser det!

Vi är proffs på färgborttagning!

Köp RAPID Färgborttagare Trögflytande
direkt i vår webshop på www.skruvskemiteknik.se

Nytt tel.nr 0760-222774

Mycket har hittat nya
glada ägare genom en
annons i EAAntytt!

HÄR FINNS PLATS FÖR
DIN ANNON.

Ikarus Flying Center



Den bästa klubbkärren
enligt expertis!



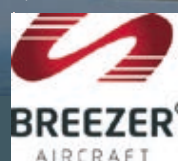
**Ikarus C42. Europas ledande skol &
klubbmaskin, tillverkad i Tyskland i
över 1800 ex!**

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

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

POSTTIDNING B

AVSÄNDARE: EAA Sverige,
Hägerstalund, 164 74 Kista
Ej retur

VI HÅLLER DIG FLYGANDE

**Hjelmco Oil gratulerar
Ånge Flygklubb och Mittflyg AB
till tankanläggningen med
HJELMCO AVGAS 91/96UL ®.
Tankvolym 3.000 liter.**



På bilden: Kristina Norberg och Tomas Norberg



Runskogsvägen 4 B * 192 48 SOLLENTUNA

TELEFON 08-626 93 86

ORDERTELEFON 021-12 31 76