EAA nytt

#1/2024

MEDLEMSTIDNING FÖR EAA SVERIGE • ÅRGÅNG 57

- Inför årsmötet
- PORTALEN, viktigt att läsa
- Vinterflyg
- Broom F58
- Veteranflyg
- Hi-Lok bultförband
- Hangaren, köp och sälj

Flygkalendern

2024:
EAA Sverige fly-in, Borlänge, ESSD, 31maj - 2 juni

EAA AirVenture Oshkosh
July 22 - July 28

Kräftstjärtsvängen, Siljansnäs
3-4 augusti

Visingsö fly-in

2025:
EAA AirVenture Oshkosh
July 21 - July 27

Omslagsbilden

Hans-Åke Oxelhöjd bidrar i detta nummer med denna fina bild på SE-ASP, Piper J3C-65 Cub. Bilden är tagen på sjön Torringen utanför Ånge i mars-23.
Flygplanet har nyss blivit klassat som ett av kulturhistoriskt värde.
Bild: Hans-Åke Oxelhöjd

I DETTA NUMMER:

3 Ordföranden har ordet
4-5 Kansliet, Incidenter, Föreningen
6-8 Verksamhetsrapporter, kallelse till årmöte
9 Portalen, viktigt!
10 Vinterflyg, skidor
12 Broom F58, svetsning, fräsning, svarvning
15 Kompositkursrapport, Synpunkter sidvind
16 Veteranflyg
19 Hi-Lok, bättre än AN?
20 HANGAREN, köp och sälj

Har du ett avstannat projekt?

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

Du annonserar gratis som EAA-medlem!
Skicka in din annons till eaa-nytt@eaa.se

Senaste datum för material för kommande nummer.

Nummer 2-2024, 29 april
Nummer 3-2024, 2 september
Nummer 4-2024, 4 november

email: eaa-nytt@eaa.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 **eaa-nytt@eaa.se** eller per post till EAA:s kansli. För åsikter framförda i artiklar svarar respektive författare där ej annat anges.

EAA Sverige
POSTADRESS:
Hägerstalund, 164 74 Kista
TELEFON: 08-752 75 85
E-POST: eaakansli@eaa.se
HEMSIDA: www.eaa.se
PLUSGIRO: 66 45 96-4

KANSLIET HAR ÖPPET:
Måndag - Onsdag 07.30–12.30.
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

Så var det återigen dags att fatta tangentbordet och skriva en ledare. Innan jag började skriva räknade jag, och detta är ledare nummer 12 som jag som sittande ordförande skriver, åren går. Att leda EAA är en uppgift som skapar blandade känslor, och en av de känslorna är, som jag har skrivit om tidigare, förmågan att nå ut, eller snarare att inte nå ut. Vi som sitter på poster inom föreningen, allt från ordförande till suppleanter och besiktningsmän eller vad det må vara, så gör vi det för att vi brinner för detta och utan en fungerande förening så har vi inget EAA, ingen delegering och inte de förmåner vi har idag i flygsverige. Som stödjande medlem så har du inga skyldigheter men redan som flygplanägare i vår förening så dyker skyldigheterna upp, bl.a. skyldigheten att hålla sig informerad.

Hur är det då i styrelsen idag? Efter tre år som ordförande känner jag att vi lyckats bygga upp en ledning i föreningen som jag önskar ha den. Vi har en arbetande vice ordförande och tillika teknisk chef, en sekreterare som fungerar väl i sin roll, det kommer kallelser, protokoll, m.m. och dessutom EAA-nytt. Kassören har ordning på pengarna med en exemplarisk bokföring och vi har ledamöter och suppleanter som alla har ansvarsområden, portalen, utbildning, IT, fastighet och runt om kring detta finns fungerade grupper, kansliet, EFLEVA, AUB, veteranflyg, Chapter 222, o.s.v., vi har ett EAA som ser ut som jag vill ha det. Ser det ut som du vill ha det?

Själva styrelsearbetet är till stor del administrativt med mycket formalia, men man erhåller även information från vår omvärld, TS, den delegerade verksamhet, m.fl. Den delegerade verksamheten lever till stor del ett eget liv men till viss del styr styrelsen denna, hur ska vi agera i vissa frågor och vad ska vi ha för åsikter utåt, men till största delen sköts den delegerade verksamheten av Verksamhetsledaren och Tekniska Chefen stöttad av kansliet. Hela den delegerade verksamheten är ju anställd, inklusive våra besiktningsmän, och inte valda. Nu går vi mot ett nytt årsmöte och jag hoppas att verksamheten ska fortsätta att fungera lika bra nästa år.

Hösten har passerat, en bra säsong för oss EAA:are, då kan vi med gott samvete krypa in i garaget och bygga. Vintern som nu härjar på allvar gör även den det legitimt med byggandet, men det märks att vi passerat den mörkaste tiden för nu börjar isfly-inen dyka upp, och snart kommer våren på allvar. Våren ja! Ljust, bra väder, men även mjuka fält och rostiga piloter. Efter ett år med färre haverier än på länge undrar jag om det ens är möjlig med en repris? Har goda sådda frön grott och vi har lyft vår flygsäkerhet eller? Jag bara, än en gång manar till eftertanke före! Jag såg här om dagen ett foto av en affisch som passerade på Facebook baserat på 10 små negerpojkar, men denna gång om de 181? Piloterna som inte kom hem till hangaren, tänkvärd läsning.

Jag nämnde byggsäsongen ovan. Själv har jag efter ett halvårs uppehåll äntligen fått tid till mitt RV6-bygge, ganska mycket tid också. Börjar ha bra rutin på lödhylsor, D-sub kontakter och konsten att nypa datakontakter. En kväll räckte inte kunskapen, jag behövde ta fram bygghandboken! Oj! Det finns massor av bra information i vår bygghandbok, själv behövde jag kolla hur mycket ström jag kunde skicka genom en viss kabeldimension och längd eller snarare vilken dimension behöver jag till mina förbrukare när det blir långa kabeldragningar. Att göra kablage är en sak men att bunta det korrekt som det ska vara och för din egen skull spårbart när något händer, det kräver tanke. I MFI:n tyckte jag att jag gjorde ett bra jobb men när det var klart såg et inte alls ut som jag tänkt, även om det nog finns avsevärt värre. I RV6:an, efter att hela tiden buntat, öppnat och buntat om så är det fina kabelstammar, så nu väntar jag på att kunna strömsätta på prov om en vecka eller två.
Ja det var kort från mitt bygge, men hur går det med ditt? Skriv en rad, skicka ett foto, berätta. Vi är nyfikna, kan kanske få ett tips, inte behöva göra om samma misstag, EAA-nytt är din plats att kunna berätta.
Vi syns på årsmötet

/Magnus

Nya medlemmar

5700 Roland Forsberg, Bålsta
5701 Marcus Abrahamsson Månsson, Åsele
5702 Skyraider i Karlskoga, Karlskoga
5703 Cecilia Sandberg, Sunne
5704 Mathias Appelholm, Bodafors
5705 Henrik Svensson, Herrljunga
5706 Torbjörn Olsson, Falköping
5707 Thomas Larsson, Kinnared
5708 Jörgen Olsson, Vinninge
5709 Leif Söderberg, Eskilstuna

Nya Byggtillstånd

1646 EuroFox 2K Tow
Segelflygförbundet, Falköping

1647 Rans S-21
Mikael Eriksson, Falun

Övertagna byggtillstånd

152 Practavia Sprite
Oscar Skoogh, Falun

Nya Flygutprovningstillstånd

Inga

Ang. årsrapporterna

Ni som har pågående byggtillstånd och flygutprovningstillstånd och ännu inte skickat in årsrapporten måste göra det snarast möjligt. Tänk på att din kontrollant även ska signera den. Blanketterna fanns med i förra numret av tidningen, eller så kan ni ladda hem dem från portalen.

Gå gärna in i portalen och kolla att era uppgifter stämmer vad gäller adress, telefonnummer, e-postadress mm. Ni kan själv ändra dessa uppgifter. Eller så kan ni mejla till kansliet så ändrar jag.

Ann-Lis

Men jag har ju ingen scanner?!!!

Med införandet av EAA-portalen ökar behovet av att av kunna scanna (läsa in) och spara dokument i PDF-format. Spontant tänker man kanske att man måste ha en särskild scanner för detta - men även om de flesta moderna skrivare och kopiatorer har en scanner inbyggd, så finns lösningen betydligt närmare. Nämligen i din mobiltelefon!

Man tar helt enkelt en bild av dokumentet med sin mobil och sparar bilden som en PDF-fil.

Enklast är att använda någon av de appar som redan finns på din telefon:

iPhone eller iPad

- Öppna Anteckningar och välj en anteckning - eller skapa en ny.
- Tryck på kameraknappen för att börja skanna ett dokument i Anteckningar och tryck sedan på Skanna dokument.
- Placera ditt dokument så att kameran kan ”se” det.
- Om enheten är i Auto-läge skannas dokumentet automatiskt. Om du behöver skanna manuellt trycker du på slutarknappen för att skanna eller på någon av volymknapparna. Dra i hörnen så att skanningen passar på sidan och tryck sedan på Behåll skanning.
- Tryck på Spara eller lägg till ytterligare skanningar till dokumentet.

Android

- Öppna Google Drive-appen .
- Tryck på Kamerasymbolen nere till höger.
- Rikta enhetens kamera mot ett dokument.
- Ta ett foto av det dokument du vill skanna.
- Justera det skannade dokumentet.
- Tryck på Klart.
- Skapa ett eget filnamn eller välj en föreslagen titel.

Vill man lyxa till det med fler funktioner och inställningsmöjligheter, så finns det förstås en uppsjö av appar som kan stå till tjänst!

Några av dessa är

- Genius Scan
- CamScanner
- SwiftScan
- Adobe Scan
- Tiny Scanner

Men kom ihåg – vilket alternativ du än använder, se till att du scannar rakt ovanifrån, väl upplyst och utan skuggor. Dina scannade dokument hamnar ju i EAA-portalen och kommer att bevaras till eftervärlden!

EAA Fly-in 2024 i Borlänge!

Borlänge flygklubb är glada över förtroendet att få anordna Fly-In 2024!
ESSD är ju en beredskapsflygplats modell lite större, men vi har flygplatsledningens förtroende och man har ställt hela flygplatsen till vårt förfogande. Både bana och stråk. Det känns väldigt roligt!
Vi jobbar nu med hur in- och utflygning ska ske på ett säkert sätt, vi vet redan nu att tornet kommer att vara öppet och att vi kommer att använda oss av slottider. Från flygplatsen leder Jan "Sus" Hedén det arbetet, han är inte bara van flygare utan även gammal EAA:are. Han kommer att hjälpa oss med säkerheten lugnt och tryggt, så som vi är vana vid. Blocktider kommer att finnas på lördagen för displayflygning om man t ex skulle vilja flyga AVA - vi tror att det intresset kan finnas om man säger så. Displayflygning kan man ju även göra med JAS. Har vi hört från säker källa....
Vi återkommer löpande med fler detaljer, så håll ögonen öppna på i facebookgruppen och på EAA hemsida!

//Ulf Höglin & Magnus Dahlberg

Incidenter, tillbud, haverier och flygsäkerhet

En lägesrapport för 2024

Haverierna under 2023 var endast tre st vilket är ett utmärkt lågt antal.
Under 2024 har inget haveri inträffat. Läs igenom och följ nedanstående 5 punkter så håller vi bort haverierna. Bryter vi mot punkterna och havererar klassas det som operativa orsaker.
Lägesrapport 2024-01-29 från **Staffan Ekström**

Flygsäkerhetsarbete i Allmänflygsäkerhetsrådet

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

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

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

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

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

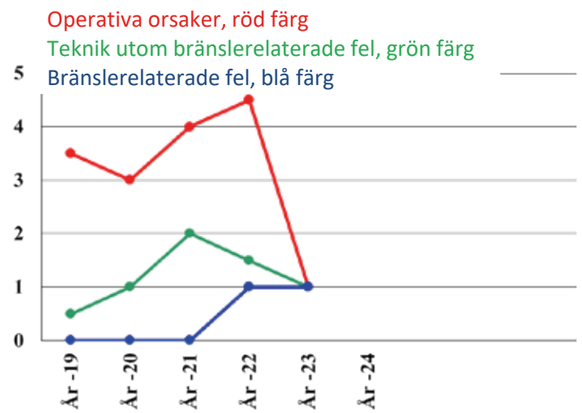
Nr 3. Att alltid vara beredda att vid landning på finalen utföra pådrag och gå om på 300 fots höjd, om inte **allt stämmer**.
Flygplan med fast ställ, fast propeller och utan klaffar att manövrera kan utföra pådraget säkert även på lägre höjd.
För att **allt ska stämma** betyder det att Du på finalen håller banans centrumlinje exakt i linje dvs. upphållningen ska fungera perfekt. Farten skall vara enligt flyghandboken, ingen överfart på 3 till 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 2024 önskar **Staffan Ekström**

Nedanstående graf och tabell visar utvecklingen av haverier, antal och orsak.



År	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Operativa orsaker vid haveri	3,5	3	4	4,5	1	
Teknik utom bränsle	0,5	1	2	1,5	1	
Bränslehaverier	0	0	0	1	1	
Haveri totalt	**4**	**4**	**6**	**7**	**3**	
Varav under flygutprovning	1	1	0	1	0	
Omkomna	1	1	0	0	0	
Allvarligt skadade	0	0	0	0	1	
Skadade	0	1	2	0	0	
Mindre skadade	0	0	2	1	1	
Mindre haveri/ skada flygplan				3		
Motorskada/Markskada	1	2	6	7	2	
Störning, tillbud/ incident flygplan				1		
Händelser = Mordbrand, rasade hangarer, tromber etc.	0	0	3	0	0	

Årsrapport EAAs tekniska verksamhet för 2023

Under 2023 har antalet gällande byggtillstånd ökat och uppgår nu till 109 stycken. Under året blev det 5 st nya byggtillstånd mot 6 st 2022. Dessutom har 2 st övertagits av ny byggare.
Gällande flygutprovningstillstånd ligger kvar på samma nivå.
Antalet gällande flygtillstånd har minskat något.

År	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**
Gällande byggtillstånd	232	157	164	113	100	92	121	88	109
Gällande flygutprovningstillstånd	38	36	32	27	26	24	11	12	12
Gällande flygtillstånd	265	294	287	241	295	317	293	303	291

Tillstånd för 13 st modifieringar och reparationer, motor- och propellerarbeten samt 9 st förlängningar har också givits ut under 2023.

Följande personer har under 2023 varit engagerade i EAA Sveriges tekniska verksamhet:
Verksamhetsledare**:** Henrik Idensjö
Teknisk Chef**:** Sven Kindblom
Biträdande tekniska chefer: Bo Andreasson, Nils-Erik Nilsson, Staffan Norberg och Paul Pinato
Flygchef: Karl-Erik Engstrand
Biträdande flygchef: Mikael Törnberg
Teknisk Sekreterare**:** Ann-Lis Olsson
Chef haveriutredningar: Sven Kindblom
Kvalitetschef: Greger Ahlbeck Q1 samt senare Mattias Jönsson
Bullermätningschef: Greger Ahlbeck
Bullermätare: Hardy Häggman

Kvalitetsrådet har under året bestått av:
Henrik Idensjö (ordförande), Greger Ahlbeck, Mattias Jönsson, Sven Kindblom, Staffan Ekström, Karl-Erik Engstrand, Sakari Havbrandt och Ingmar Hedblom.

Besiktningsmän:
Göran Aggestig, Bo Andreasson, Ulf Axelsson , Dan Borgström, Anders Forslöf, Sakari Havbrandt, Lars Hersgren, Hardy Häggman, Sven Kindblom, Håkan Ljungberg, Henrik Martinsson, Nils-Erik Nilsson, Staffan Norberg, Paul Pinato, Sven-Erik Pira, Stefan Sandberg, Bengt Sjödahl, Lars-Gunnar Söderlind och Lars Thorsén.

Under 2023 har 128 st (föregående år 127 st) besiktningar genomförts.

Kallelse till årsmöte 2024 i EAA Sverige

Tid: 2024-03-06 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 2024 och fastställande av årsavgift för 2025
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!

Haverier, skador och incidenter
Under 2023 rapporterades 3 händelser till EAA. En av dessa innebar personskada. Alla dessa händelser har bearbetats och redovisats i EAA-Nytt löpande under året.

ÅRTAL	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**
ANTAL bearbetade händelser	10	7	9	8	8	6	5	6	8	10	3
RISKVÄRDE FÖR PERSONSKADA	2,6	5,6	11,3	8,01	4,92	8,43	6,01	5,92	3,65	10,14	1,2

Riskvärdet räknas ut på följande sätt:
Händelsens allvarlighetsgrad gånger risken att den på nytt kan hända ger riskvärdet för respektive händelse. Alla respektive riskvärden summeras och ger årets riskvärde. 2023-årshaverier var bara tre vilket är bra och resulterar i ett lågt riskvärde. Dock skall nämnas att ett operativt orsakat haveri hade allvarliga personskador. De två andra haverierna var av teknisk natur (motorstörningar) och dessa resulterade endast i ringa personskador.

EAA-Portalen
Helåret 2023 var det första med EAA-portalen som system för dokumentation och rapportering av projekt under EAAs tillsyn. Därmed finns samtliga tillstånd som förnyats eller utfärdats under 2023 dokumenterade i EAA-portalen. Medlemmarnas användning är konstant ökande och systemet har visat en mycket god teknisk stabilitet, med hög tillgänglighet.

Kvalitetsrevisioner
Efter viss försening orsakad av pandemin och ytterligare försening av den nya ”BCL-M 5.2” beslutades att ändå fortsätta arbetet med uppdateringen av handböckerna, primärt Kvalitetshandboken och Kansli- och Besiktningshandboken.
Detta arbete sammanföll tidsmässigt med Transportstyrelsens verksamhetskontroll i oktober, något som gjorde att det fåtal anmärkningar som noterades under verksamhetskontrollen kunde åtgärdas omgående.

Henrik Idensjö/Verksamhetsledare

Verksamhetsberättelse för EAA Sverige för år 2023

EAA Sverige har under 2023 haft följande styrelse:

Ordförande:	Magnus Lundström
V. ordförande:	Sven Kindblom
Sekreterare:	Lennart Öborn
Kassör:	Hans-Olav Larsson
Ledamot 1:	Matias Jönsson
Ledamot 2:	Mårten Hagardson
Ledamot 3:	Michael Törnberg
Ledamot 4:	Bengt Bergström
Ledamot 5:	Vakant
Suppleant:	Magnus Dahlberg
Suppleant:	Carin Strand
Suppleant:	Vakant

Styrelsen har under verksamhetsåret haft 9 protokollförda möten.

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

Valberedning inför årsmötet 2024 består av Ulf Höglin – sammankallande samt Per Widing och Paul Pinato.

Föreningens rörelseresultat för 2023 visar även i år på ett uppskattat överskott på 162 164:-

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

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

Medlemsantalet har ökat något till 988 mot 972 förra året.

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

Årets huvud-Fly-in arrangerades även i år på Falbygdens flygplats under tiden 3 – 4 juni. Vädret var fint hela helgen och lockade rekordmånga flygplan och övriga icke flygande gäster.

Under året genomfördes ett antal kurser; Rotaxkurs, kompositkurser i två nivåer, underhållskurs, samt en plåtkurs. I samarbete med Segelflygförbundet genomfördes även en träkurs.

EAA Sverige är medlem i

- EFLEVA (European Federation of Light, Experimental and Vintage Aircraft) som organiserar huvuddelen av amatörbyggare- och veteranflygorganisationer i Europa. I EFLEVA har EAA representerats av Magnus Lundström och Sven Kindblom.
- Transporthistoriskt Nätverk (ThN), en sammanslutning av 10 riksorganisationer som verkar inom det rörliga kulturarvsområdet. I ThN har Kjell Franzén varit EAA:s representant.
- Föreningen ECOFLIGHT som är en organisation som främjar utveckling av elflyg.

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

Barkarby 2024-01-21

Magnus Lundström
Ordförande

Lennart Öborn
Sekreterare

Har du loggat in?

EAA-portalen har nu varit igång i drygt 1,5 år, vilket innebär att samtliga projekt med flyg- eller flygutprovningstillstånd har förnyats minst en gång och dokumenterats i systemet. Alla projekt som har startats sedan juni -22 är också fullt ut dokumenterade i EAA-portalen.

Det innebär att det fysiska arkivet med flygplansakter på kansliet gradvis börjar spela ut sin roll – och att våra medlemmar efterhand har tillgång till precis samma information som kansliet. Och det dygnet runt, inte längre bort än närmaste dator, telefon eller platta!
I skrivande stund ser vi att av föreningens 994 medlemmar så är 454 medlemmar tillsammans ansvariga för 582 projekt: Flygande, under flygutprovning eller under byggnation.

Men,
Av 454 medlemmar med projekt har 30% - 137 st - forfarande aldrig varit inloggade i EAA-portalen!
En och annan kanske frågar sig varför vi i hela världen ska hålla på med en massa system på internet? Det är ju bara att maila eller ringa till kansliet, så fixar Ann-Lis eller Sven allt jag behöver!

Jo, det finns många anledningar till att aktivt använda EAA-portalen – här kommer några:

Handböckerna
Som projektansvarig – byggande eller flygande – är du skyldig att alltid ha tillgång till och kunna visa upp senaste revisionen av Bygghandboken, BHB. Det gamla pärmsystemet är sedan länge avskaffat och efter några år på hemsidan, finns nu den enda giltiga revisionen av Bygghandboken på EAA-portalen. Alltså: Utan inloggning ingen Bygghandbok!

Alla giltiga blanketter och även övriga handböcker – Kvalitetshandboken och Kansli- och Besiktningshandboken – finns på EAA-portalen. Och med dem så finns bl a de aktuella listorna över besiktningsmän och tekniska granskare samt inloggningsuppgifterna till ATP-manualerna.

Status på dina ärenden
Genom att lägga upp dit ärende i EAA-portalen istället för att maila, posta eller ringa så kan du enkelt se vilken status ärendet har. Så fort t ex en ansökan eller en förnyelse har klickats igenom och godkänts av kansliet så syns det inte bara i din elektroniska akt, utan du får dessutom en bekräftelse per e-post.

Dina medlemsuppgifter
Du är själv ansvarig för att hålla dina namn- och adressuppgifter uppdaterade. Detta hanteras av dig själv via EAA-portalen. Med aktuella uppgifter kan vi se till att EAA-nytt kommer i din brevlåda, att vi giltig e-postadress kan vi snabbt nå dig för mer riktade utskick.

Ändring av e-postadress påverkar dock din inloggning och måste göras av kansliet eller webmaster.

Resurser och handläggning
Idag har vi vår tekniska sekreterare Ann-Lis på 30%, tre förmiddagar i veckan, och vår tekniske chef Sven på 50%. Det gör att vi har begränsade kansliresurser att hantera våra 582 projekt och 994 medlemmar.
Att var och en själv söker den information, följer de instruktioner och gör den del av processen man kan – det är en förutsättning för att vi ska kunna hålla rimliga handläggningstider.

En förnyelse av ett flygtillstånd som kommer med brev till kansliet kräver t ex a) hantering av posten, b) granska dokumenten, c) scanning av flygtillstånd och luftvärdighetsdeklaration, d) söka upp projektet och skapa ett flygtillstånd på det i EAA-portalen, e) ladda upp de scannade dokuemten, e) kontrollera och godkänna utkastet och sen slutligen f) ange giltighetsdatum och godkänna.

Om flygtillståndet istället laddats upp i EAA-portalen så är det bara för kansliet att öppna och granska dokumenten, för att sedan godkänna dem med ett klick. Klart!

Med det stora antal projekt vi har så pratar vi alltså om stora jobb- och tidsbesparingar.

Avslutningsvis
EAA-portalen är alltså inte bara en ny databas för kansliet, utan det är ett helt nytt sätt att jobba med projekten och dokumentationen runtom. Det innebär självklart en viss inkörningsperiod, men nu när vi är inne på det andra året med EAA-portalen är det hög tid att det börjar röra på sig även för den sista tredjedelen av våra projektansvariga.

Så börja med att gå in på hemsidan [www.eaa.se], klicka på ”EAA-portalen - Introduktion” och lägg några minuter på de små intruktionsfilmer vi skapat. Logga sedan in och börja bekanta dig med systemet.

Och tveka inte att höra av dig till webmaster@eaa.se om det krånglar eller om du har frågor!

Mattias Jönsson

Se även sid 4:
Men jag har ju ingen scanner?!!!

Vinterflyg med skidor

Jag har flugit min Avid Flyer med skidor sen 2017 alltså i sju vintrar. Jag tycker att vinterflyg med skidor höjer flygupplevelsen till en ny och roligare dimension. Varför är svårt att förklara men möjligen har det med frihetskänsla och utmaning att göra. Friheten att välja själv var man ska landa och starta. Utmaningen att göra rätt bedömningar av längd på bana, hur jämn den är, glidmotstånd, vind, eventuella hinder med mera. Jag kan berätta en episod som belyser detta. Det var en gnistrande vacker vinterdag med snö på skogen i södra Hälsingland, Sveriges vackraste landskap. Jag hade landat och startat på en liten tjärn vid en by som heter Fluren i de hälsingska skogarna. Jag fick syn på en stor öppen yta som visade sig vara en stor myr. Att landa på myrar är inget att rekommendera då de oftast inte är tillräckligt jämna. Men den här såg ovanligt fin ut, inga träd eller buskar, frågan var hur jämn den var. Solen stod lagom högt för att jag skulle få skugga från skidorna och kunna följa den på låg höjd, ca en meter. Skuggan låg helt stilla i förhållande till mig och snön var alltså helt slät. Jag landade och vi har därefter varit där och landat med flera skidflygplan, senast nu i vinter med Edsbyns klubbmaskin Jodel SE-XPT.

Några tips

Jag har tillverkat mina skidor av två snowboards. Det var från början mest avsett som ett test och följaktligen köpte jag ett par begagnade i rätt storlek. Då det fungerade väldigt bra har provisoriet permanentats. Man bör räkna lite på trycket så att skidorna inte sjunker för djupt i lössnö. Om snön är väldigt fluffig blir det självreglerande, skidorna sjunker djupt och propellern nuddar snön men skadas inte. Jag har fixerat skidorna med stålvajrar och stålfjädrar.

Den bakre fjädern svagare än den främre, främre staget har även en säkerhetsvajer utan fjäder som syns löpa genom fjädern

Fjädrar för att slippa riskera gummibandsbrott i stark kyla. Att vi fortfarande använder gummiband i flygplan är för mig en gåta när det finns fjädrar som håller i evighet. Det måste finnas rörelsemån för skidorna både positiv och negativ vinkel. Den negativa behövs när man taxar över till exempel en snövall. Alltså fjädrar både på främre och bakre vajern. Starkare fram som normalt är helt ihopdragna och svagare bak. Vid planflykt behöver skidorna inte ha nämnvärd anfallsvinkel. Det är bara till nackdel då man får högre luftmotstånd och sen ser det inget snyggt ut. Dessutom är det större risk att brätten åker i backen om bakänden på skidan slår i en knöl, om skidan ligger nära parallellt med marken kommer inte knölen att träffa bakänden.

Fästet på skidorna har jag gjort av plywood limmat med PU lim. Hornet framtill fungerar dels som fäste för främre vajern dels som en förstärkning när skidan träffar någonting hårt. Det finns fyra genomgående stålstänger med en försänkt 30 mm bricka under varje skida.

Rangervagnen fungerar även som lyftanordning, lyft görs med den svarta spaken.

Det behövs inga styrskenor under skidorna och ska heller inte finnas. Landningsställen, speciellt på en maskin som Avid Flyer är väldigt veka och inte konstruerade för vridpåkänning i någon högre grad. Endast den lilla som uppstår vid bromsning med hjul, men då är hävarmen väldigt liten. När man har skidor blir hävarmen lika med avståndet från framkant skida till hjulaxeln. Det har aldrig varit några problem för mig att flyga utan styrskenor, det är bara att ställa upp mot vinden eller lutningen.

Skidorna blev totalt 2 kg lättare jämfört med hjulmontage, och momentarmen nästan noll.

Sporrskidan har jag gjort av 6 mm polykarbonatplast. Skidan är fast monterad framför sporrhjulet och hjulet sticker ner mer än halva diametern under skidan. Hjulet kommer därför att styra hjälpligt även i snön. När det är lite snö monterar jag inte skidan.

På min Youtubekanal, Örjan Norling, finns för närvarande tre filmer, en från start på den omtalade myren.

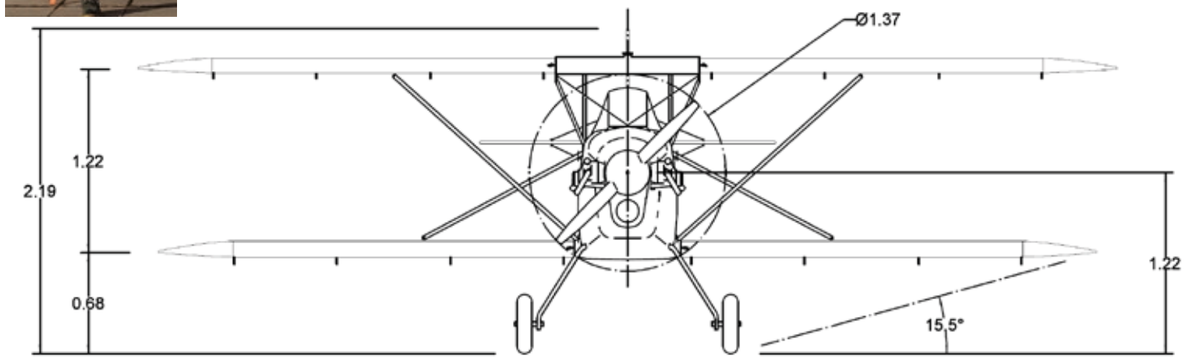
Örjan Norling
Bollnäs
Bilder: Örjan Norling och Mårten Hagardson

Shahram Torgersson har tagit denna vinterbild på Glasair Sportsman.

Broom F58

Anteckningar flygplansprojekt 1

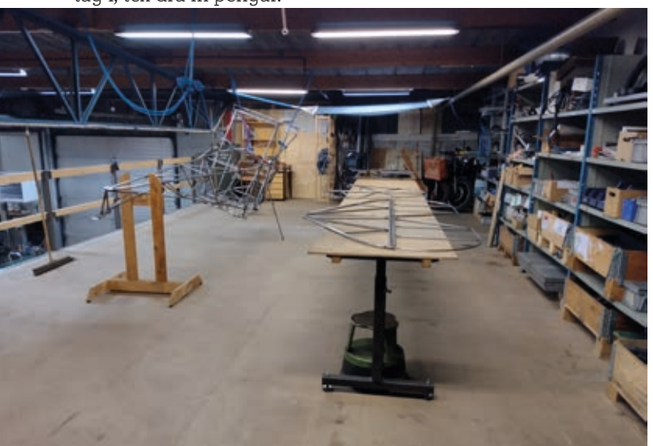
Del 16 i Josef Melins berätteelse



Status 2023-09-06
Denna onsdag vaknade jag vid fyratiden och kunde inte somna om, så jag åkte till verkstaden och svetsade några timmar på flygplanet fram till frukost.
Efter arbetsdagens slut fortsatte svetsandet ända fram till läggdags, lång och bra dag!
/

Status 2023-11-26
Flygplansbygget har pågått i nya lokalen sedan flytten, utan att jag ordnat klart med hyllor osv. Till slut blev det outhärdligt stökigt på hela övervåningen, så jag satte igång att städa strax efter semestern och är nog klar innan jul.

Det är farligt att städa, i alla fall när det inte görs så ofta... det ena drar med sig det andra. Måste ju flytta ner en del saker som stått på övervåningen tillfälligt, (i 3 år).
För att dessa saker skulle få plats i pallstället, måste de sorteras i "bra-å-ha" eller slängas, mycket svårt! Det blev en lång kedjereaktion av städrelaterade jobb, som tex. det som orsakades av min truck, (mig egentligen).
När jag flyttade verkstaden lånade jag truck av en granne vid den nya lokalen, mycket praktiskt med en truck på varje ställe. När min truck kom på plats visade det sig att den inte lyfte riktigt lika högt som den lånade, ca 100 mm för lite. Då tyckte jag inte det var läge att rätta till det, hade viktigare saker att ta tag i, tex dra in pengar.



Nu är truckproblemet fixat och en container införskaffad. I den kan jag slänga allt jag absolut inte kommer att sakna och annat som säkert skulle kunna vara något att ha, (jag kan ju klättra i om jag skulle sakna något).

Passade också på att inreda ett icke jobbrelaterat kontor, som fick plats i ett hörn. Hängde även upp en hängmatta som jag använder både privat och i arbetet när det behöver tänkas seriöst, eller för att på ett avslappnat sätt invänta inspiration.
/

Status 2023-12-31

Att göra.
Städa färdigt och bygga vidare.
/

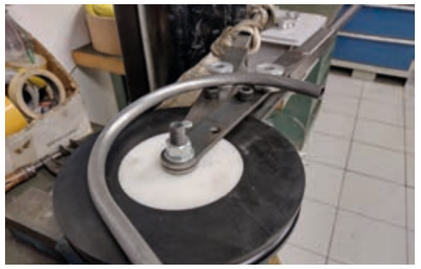
Status 2024-01-17
Har städat färdigt, nästan, bara lite kvar... så idag blev det premiär för mina byggkvällar år 2024. Startade med kapning, svarvning och fräsning av "låsstycken" till den öppningsbara cockpitdelen , som även fungerar som kraftupptagande stag mellan de undre vingstöttorna. Egentligen ett jobb för en CNC-maskin, men någon sådan har jag inte. Gör dem utifrån mina förutsättningar, supportsvarv, manuell fräs och fil. En fräsfixtur framtagen i mitt CAD-program, är så nära CNC-teknik jag kommer.
/

Status 2024-01-20
Tog en tur till verkstaden och fräste på mina låsstycken. Fräsfixturen fungerade precis som tänkt.
/

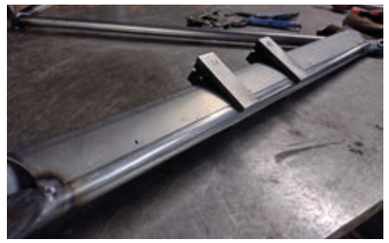
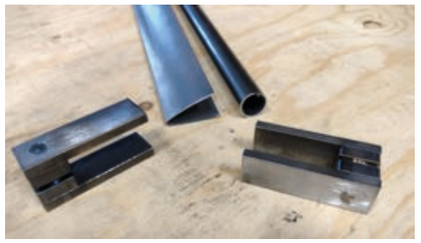
Status 2024-01-21
Mer fräsning och svarvning.

Total byggtid så här långt: 474 timmar fördelat på 179 byggtillfällen.
/

Bockning



Droppformade rör, press mot gummi, fixering vid svetsning och ändlock.

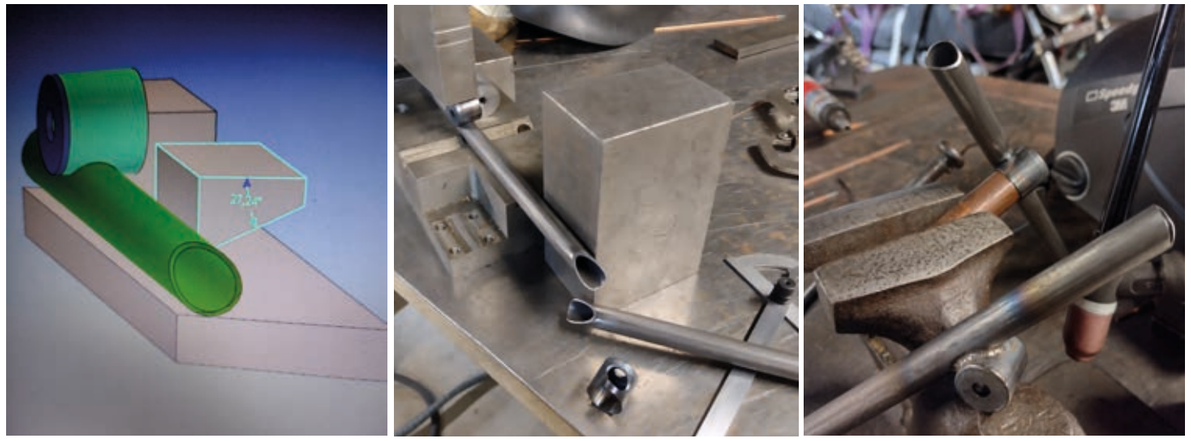



Cockpitbåge, fixtur, häftat och svetsat och riktat.

Låsstycke, från CAD till nästan färdig.

Ny bocktrissa.

Fäste, öppningsbar cockpit



Komposit, påbyggnadskursen

Påbyggnadskurs i kompositmaterial hölls den 14 och 15 oktober och återigen fick vi låna Blackwings lokaler i Eslöv. (Tack Niklas Anderberg och Patrik Rubenson för allt besvär för vår skull). Kursen innehöll framförallt tekniklära och praktisk tillämpning med vakuuminjicering. Dessutom fick man prova på formbygge och konturbränning av styrofoam med glödtråd.

Deltagarna är här samlade vid ett av arbetsborden just för fotograferingens skull, annars var de sysselsatta runt om i lokalen. Från vänster: Bengt Bergström, biträdande instruktör Oliver Vallée, David Pajus, Jana Villem, Mattias Stockman och Christian Kjellström.

Mvh Lennart Persson

Med anledning av senaste numrets texter om säkerhet och sidvindslandningar vill jag ge några synpunkter.

Jag saknade ett tips i säkerhetstexten och det är att se till att man klarar att hålla planet på rätt köl under förlust av yttre referenser. Det är en livförsäkring och kan även vara till praktisk nytta. Men det krävs också att på instrumentbrädan finns gyrohorisont.

I början på 60-talet var detta ett av de första initiativen SPAF/AOPA Sweden tog, att översätta och ordna kurser i den s k 360°-kursen som AOPA USA hade utformat. Så småningom kom detta inslag som tillägg i certifikatutbildningen. Jag är litet orolig för att detta idag inte tas på fullt allvar. Hoppas jag har fel. Det som händer om man plötsligt kommer i moln är en omedelbar – i och för sig naturlig – reaktion att vända och sjunka. Men detta innebär livsfara av det skälet att man tappar kontroll över fart och riktning. Istället ska man omedelbart gå över till gyrohorisonten, hålla planet på rak kurs. Detta skapar lugn och det går att meddela sin situation och få hjälp med att hitta siktförhållanden. Men det kräver att man har kunnandet aktuellt. Kolla med lärare om du kan. Själv har jag vid tillfällen dessutom haft praktisk nytta genom att kunna lösa en situation. Under inflygning till Bromma, efter att ha börjat sjunka, var jag plötsligt i moln på 400 meter. Molnen hade samma färg som Mälarens vatten vilket medförde att jag inte särskiljde molnen. Jag vägrade då att sjunka eftersom jag inte kunde veta hur lågt molnet sträckte sig och jag då skulle komma stt befinna mig ännu lägre. Jag ropade och berättade min belägenhet och blev ledd till bana 12 och kunde sjunka till 300 meter och med sikt landa på Bromma.

Beträffande sidvindslandning med sporrhjulsplan är det bara att instämma i att hjullandning är bäst. Till detta vill jag bara tillägga mina egna erfarenheter att inflygningen sker ”med låg lovartsvinge”, d v s nosen pekar dit man ska, det som för mig i 60 år varit det naturliga. I mycket starkt minne har jag en landning på Bromma en februaridag med en Tugmaster. Inflygning med nosen rakt fram, lutning mot vinden, full klaff, upptagning med sättning på lovartshjulet, lähjulet ner, flaps upp och hålla kursen medan stjärtpartiet får sjunka själv med den minskade farten. Här kan jag tänka mig att med uppfällda flaps förbättrades sidrodereffekten och därmed kurshållningen.

Torgil Rosenberg

VETERANFLYG

av Kjell Franzén

Luftfartyg av kulturhistoriskt värde

Inom detta område har det inte hänt så mycket så redovisning av höst 2023 och vår 2024 kommer i nästa nummer av EAA-nytt.

I förra EAA-nytt slog jag ett slag för någon form av märkning av de luftfartyg som förärats beteckningen ”Luftfartyg av kulturhistoriskt värde”, någon plakett vid hangarplatsen och även vimpel eller skylt att användas vid flygdagar. Jag efterlyste förslag på utformning men inte fått någon respons – ännu.

Ett ytterligare förslag är T-shirt på ägaren/piloten med något som texten ”Jag flyger ett kulturhistoriskt värdefullt flygplan” eller kanske bara texten ”Jag flyger K-märkt” eller något sådant. Ser fram emot en diskussion. Ta den på Facebook-gruppen ”Veteranflyget i Sverige – Flygande kulturhistoria”.

Transporthistoriskt nätverk

Transporthistoriskt Nätverks (ThN) arbete har om organiserats i arbetsgrupper för att göra påverkan mer intensiv. De utåt mest intressanta är ”Evenemang” och ”min” grupp ”Kommunikationsmaterial/kommunikationskanaler”. Den senare gruppen, ansvarar bl.a. för den nybildade Facebook-gruppen ”Transporthistoriskt Nätverk: Kunskap, besöksnäring, rörligt kulturarv”. Gruppen ansvarar dessutom för produktion av artiklar för pressen om nätverket och det rörliga kulturarvet. Jag efterlyser därför skribenter och fotografer som kan skriva om veteranflyg och bidra med foton. Ta kontakt med mig på kjell.franzen@telia.com eller Facebook messenger.

Den planerade dagen för press och riksdagens ledamöter i höstas fick ju ställas in på grund av en hastigt bestämd partiledardebatt. Men vi fick i Almedalen förra året en bra kontakt med en intresserad riksdagsledamot som, tillsammans med kulturutskottets ordförande, ordnat så att vi kan hålla ett seminarium inne i riksdagshuset. Bokad dag är den 10 april men tyvärr kan vi på grund av lokalens storlek inte ha utomstående åhörare, förutom föreläsare för de olika transportslagen. Tanken är att senare under året följa upp med en temadag likt den som planerades förra året vid Sjöhistoriska Museet. Planeringen är samma plats och seminarier inomhus och utställning av fordon utanför framför museet. Transport av riksdagsledamöter till evenemanget är tänkt att ske i historiska fordon.

Temadagen kommer att bli öppen för allmänheten även om tillgången på platser vid seminarierna troligen blir begränsad. Som vid förra inställda tillfället så efterlyser jag veteranflygare som kan ställa upp och tala för vår sak, främst vid den utställning som vi förhoppningsvis kan anordna utomhus. Det gäller att se till att det blir balans mellan transportslagen så att inte utomhusutställningen helt domineras av veteranbilar och veteranbussar som har lättast att ta sig dit.

ThN:s arbete bygger på samarbete. Mest genom att bevaka att inte något negativt händer som spiller över på något annat transportslag. Nedanstående är ett bra exempel av nödvändig bevakning av något som händer på EU-nivå just nu.

Slutkört med veteranfordon?

Motorhistoriska Riksförbundet (MHRF) säger att ett EU-förslag hotar det rullande kulturarvet. EU-kommissionen förslag i vilket dagens ELV-direktiv (End of Life Vehicles) ska ersättas med en förordning, kan enligt MHRF innebära långtgående konsekvenser för alla fordonsägare med omfattande negativa effekter för bevarandet och ägandet av alla former av entusiastfordon. Om förslaget går igenom så kan en ägare få sitt avställda fordon konfiskerat och skrotat utan ersättning som avfall. Det EU-direktiv som ligger till grund för förslaget till förordning upptar inte luftfartyg men å andra sidan har förslaget till förordning tillförts en del ytterligare motorfordonstyper så det finns all anledning att stötta MHRF i denna fråga.

ELV-direktivet och inte heller förslaget till EU-förordning tar ingen hänsyn till veteranfordon. Alla äldre fordon dras över en kam. Därför kan det kanske bli svårt att få gehör för fortsatt användning av fossila bränslen i veteranfordon hos EU-kommissionen. Samma gäller ju förvisso oss som flyger veteranflygplan. Det lär pågå lobbyarbete i EU:s korridorer om fortsatt användning av gårdagens bränsle i gårdagens fordon men jag har inte nåtts av några nyheter på det området. Vår egen organisation EFLEVA borde ju vara med på det europeiska planet men jag har inget hört från det hållet. Nu sitter jag visserligen inte längre i EFLEVA:s styrelse och är inte heller svensk representant vid årsmötena, men om EFLEVA har en fot med i det här borde jag ha hört något!

Vill Du ta del av MHRF:s hela remissvar, inklusive bilagor, finns de på MHRF:s hemsida. Där kan följa den fortsatta bevakningen av utvecklingen av EU-direktivet ELV till färdig EU-förordning.

Möte med Transportstyrelsen

Vid möte med Safir-möte förra hösten nämnde jag - i förbigående - att ”iståndsättning av äldre luftfartyg” försvunnit från förslaget till ersättare av den ännu gällande BCL-M 5.2 (LFS 1998:84). Men mötet tyckte inte att det var något som man skulle ta lätt på även om jag nämnde att det finns uttalande bl.a. av en mellanchef på Transportstyrelsen (TS) om att Safirer och MFI skulle fortsätta att behandlas som tidigare enligt -M 5.2. (Hur nu TS ska kunna formalisera detta är en gåta för mig!). Men mötet beslöt om en uppvaktning av TS och jag blev utsedd till en i delegationen. I januari, efter ett halvårs väntan, fick vi tid hos TS. Jag ställde inför mötet tre frågor - enkla och korta - skriftligen till inbjudande chef om varför amatörrenovering av lätta äldre luftfartyg inte längre ska få ske i Sverige:

1. Finns det något nytt juridiskt hinder?
2. Finns det något negativt flygsäkerhetsutfall?
3. Ligger det i EAA S organisation, verksamhet eller ledning?

Som väntat fick jag inga enkla och korta svar men eftersom jag själv väl känner till svaren på de två första frågorna så tar jag avsaknaden av direkt svar från TS som att svaren på båda frågorna är nej. Den tredje frågan har jag inte helt klar för mig då styrelseprotokollen inte längre är tillgängliga och föreningen inte längre har månadsmöten som förr en gång i tiden. Men TS vädrade dock inget missnöje med EAA S vid mötet varför jag tar det som att EAA S inte är problemet. Min ovanstående tolkning av de indirekta svaren från TS har jag för övrigt skickat över till TS utan att få någon respons vilket väl betyder att min tolkning är korrekt.

TS tog däremot upp att de var bekymrade över vad typcertifikatinnehavarna egentligen tyckte om experimentklassning av deras typer. Inget exempel på typcertifikatinnehavare kunde dock inte nämndes och amatörrenovering med åtföljande experimentklassning har vi ju hållit på med sedan mitten på 60-talet i Sverige utan att någon typcertifikatinnehavare klagat, så vitt jag vet. Vi ställde också frågan om hur TS ställer sig till flygplanstyper som saknar typcertifikatinnehavare, s.k. ”orphan”, eller, i brist på svensk definition, direktöversatt till ”föräldralösa”. Vi fick inte heller här ett definitivt svar men det tycktes mig som att TS skulle fortsätta att betrakta även dessa som att det fanns en giltig typcertifikatinnehavare.

Vid ett annat tillfälle ska jag ta upp kriterierna för när en typ blir ”orphan” eller föräldralös enligt det internationella regelverket och luftfartsmyndigheternas skyldighet att klassa ner individerna v denna typ från normalklass (CoA) till restricted CoA eller Permit to Fly.

EU-direktiv och EU-förordning

Vi ser ju ofta begreppen EU-direktiv och förordning som i ELV och förslaget till förordning som i texten ovan. Men vad är skillnaden? Jag lät min AI-assistent svara på frågan och så här blev svaret:

”EU-direktiv och EU-förordning är två olika typer av lagar som används inom EU. En EU-förordning är en lag som gäller för alla medlemsländer som en lag och är bindande för alla medlemsländer. Det innebär att det inte är tillåtet för ett land att göra om förordningen och anpassa den till sina inhemska lagar.

Å andra sidan är ett EU-direktiv en lag som ställer upp mål som medlemsländerna ska uppnå genom att implementera egna lösningar. Det är upp till varje medlemsland att stifta egna lagar för att anpassa sig efter direktiven, medan det inte ska ske vid förordningar.”

Artikeln EAA 70 år

I förra numret på sid 16-17 finns en artikel om EAA, chapter 222 och EAA Sveriges tillkomst.
Den har skrivits av **Björn Rystedt** vilket redaktören missade att lägga in.

EAA 70 år

MECHANIX ILLUSTRATED

Chapter 222

Alf Ingesson Thoor startar med sin Safir från Bottensjöns is Karlsborg vid ett fly-in han arrangerat i januari -24.

VI HÅLLER DIG FLYGANDE

Hjelmco Oil gratulerar Säve flygplats

till ny tankanläggning med
HJELMCO AVGAS 100 LL.
Tankvolym 20.000 liter, elektrisk slangrulle
samt kopplad till kontokort för VISA/MASTERCARD.

På bilden: Från vänster William Swenson och Erik Tunared

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

Hi-Lok ett bättre alternativ än AN bult+ mutter

Hi-Lok tillverkas av Hi-shear Co och är en industristandard för höghållfasta flygbultar. De användes av de stora flyplanstillverkarna och kombinerar hög hållfasthet (Ti+25%) med lätt vikt (>2.5ggr mindre än ett AN3A-AN365-1032 förband.) Material är Titan alt stål i bulten(Pin) och Alu/stål i muttern(collar).

När muttern dras, skjuvas en del av muttern av så att rätt åtdragningsmoment erhålles. Det behövs inga specialverktyg utan en fast ringnyckel och en insexnyckel fungerar. Hålet kan borras 4,8mm(insex behövs) alt brotch 4,75 (ingen insex). Det går att trä in bult i hål som är svåra att komma åt mha. en tråd som man fäster i insexhålet i bulten.

Titan varianten betecknas ex. HL10-6-3 och stålvariant ex.HL18-6-5 där 10 står för Titanbult med standard huvud. (11 betyder försänkt osv), stål 18,19,20, -6 står för diameter 6/32x25,4mm och finns 6, 8 ,10 osv., -3 står för klämlängd 3/16x25,4mm och finns 2,3, 4,5,... Mutter(röd) i Alu heter HL70-6.

Det finns ett flertal videor på nätet om man söker på "Hi-Lok fastener" som visar montering. Du kan också hitta priser som kanske verkar höga. Jag säljer därför ut delar av mitt lager med kraftig rabatt. Du som önskar ett varuprov kan få detta mot brev-portokostnad.

För att ersätta ett AN förband i ditt amatörbyggda flygplan skall EAA kontrollant eller tillverkaren av flpl. konsulteras.

Jag använder ett stort antal Hi-Lok i flpl. HB-3 "Gladan" som jag konstruerat och som genomgår flygutprovning sedan ett antal år. En förbättrad prototyp beräknas flyga till sommarn 2024. Får se om jag hinner få allt klart till Borlänge.

Civ.ing Hans Olofsson
0706520305
7074hans@gmail.com

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

Vision Rahm projekt

Med tungt hjärta har jag till slut kommit fram till att jag vill att någon annan fullföljer projektet med att bygga färdigt en Vision Rahm.
Det är inte mycket kvar att göra. Spackla, slipa, måla och sedan sätta ihop allt.

Till den har jag skaffat en O-320 som är overhaulad i USA med nya cylindrar, men inte av en auktoriserad verkstad.

För mer info: **lars@anderas.com**
Jag tänker mig 40 000:- utan motor eller 190 000:- med motorn.

Säljes

Har rensat lite i hangaren och kanske någon behöver detta?

8 st tändstift Champion REM40 som är använda i bara 2 tim innan byte till P-mag

7 st tändstift Champion REM38 som är använda under ett antal år Gascolator, passar tex O320 och använts i en RV-6.

Fartmätare (Mph ytterskala samt Kts innerskala) Äldre modell (från 1982) av United Instruments, se Aircraftspruce.com artikel 10-00191

Strålkastare 50W 12V. Artikeln finns hos Aircraftspruce.com, sök på GE GEH7604 HALOGEN LAMP

Mats Skröder
0766339900

Säljes

På grund av flygmättnad och hög ålder måste nedanstående projekt avyttras.

Colibri MB2 (SE-VAI), flygutprovad 25 timmar, godkänd flyghandbok, WV-motor med propeller.
Flyger med fin roderharmoni, är ej införd i flygregistret.

Bygge av **Jodel D18 UL** med färdigställd kropp och vingar, landningsställ, WV-motor (80 hkr) med propeller samt vissa instrument.

Stabil **byggbänk** med underlag 2x7 tum byggskiva 1 tum, mått 5x0,8 m.

För intresserade finns objekten i Siljansnäs och i Leksand.

Ring kvällstid
070-2030797, Bengt Lagerqvist

Säljes

Slick Magneter

1x 4370 och en 1x4371. Med tändkablar och Tach sändare UMA T1 A9-1. Gångtid totalt 321 tim. Fungerade oklanderligt vid demontering från LYC IO360.
Pris: 9500 Kr

Torgny Bramberg
t@bramberg.se
0705502470

Säljes

Super Koala

Säljer min Super Koala pris ide 70+-, motorn bör renoveras innan flygning enligt mig, alla papper i ordning, har extra motor ej komplet, planet finns i Skånes-Fagerhult ESMF
Ring för mer info 0736782350 peter

Säljes

WINDEX 1200 A/1400 SE-XSM

Tillverkad år 1992
Flygtid: 399 timmar
Spännvid: 12 m (med vingspetsförlängning 14,6 m)
Bränsletankar: 2x15 L plus samlingstank 3 L
Glidtal: 33/1
Motor: König Motorenbau SC 430 med ställbar propeller
Bokserkoppling
Infällbara stödhjul
Instrument: fartmätare k/h, höjdmätare i meter, variometer el, svängindikator, varvräknare, cylindertemp
Radio: King KX99
Transponder: TRT250 mod C encoder AT3000
Täkt transportvagn
Falskärm
Extra motor
Pris 350 000:-

Hans-Olav Larsson
Hans.olav.larsson@gmail.com
070 425 84 36

Köpes

Motor Lycoming O-360, med timmar kvar.

Fyrsitsig Piper eller Cessna med 180hp i vettigt skick.

Lars Westberg 070 5371027
larswestberg99@gmail.com

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 EAAnytt!

HÄR FINNS PLATS FÖR DIN ANNONS.

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

AVGAS 100 LL

HJELMCO 91/96 UL

JET-A1

HJELMCO OIL AB
Mycket mer än bara flygbränsle!

- AVGAS 100 LL
- HJELMCO 91/96 UL
- JET-A1
- ⚓ Sjöflyg
- H Helikopterplatta

HJELMCO OIL AB

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

2023-11-20