



# EAA nytt

#3/2025

MEDLEMSTIDNING FÖR EAA SVERIGE • ÅRGÅNG 58



- Stolar i kolfiber
- Kajsja på rygg
- Är pitot och static tätt?
- Broom F58, mycket rör



I DETTA NUMMER:

## Flygkalendern

2026:

22-23 augusti  
Flygvapnet 100 år  
Malmen, Linköping

förhoppningsvis fler event i nästa nummer...

- 3 Ordföranden
- 4 Kansliet
- 5 Efterlysning av bilder, Chapter 222
- 6 Gaz'aile 2 - stolar i kolfiber
- 8 Per har otur, Kajsa lägger sig på rygg
- 10 Är pitot och static tätt?
- 12 Broom F58, kroppen har tagit form
- 15 Håtuna 2025
- 16 Hangaren

## Omslagsbilden



En av våra finska vänner beökte Skå-Edeby med sin Lake LA-4-200 Buccaneer.  
Foto: Lennart Öborn

### 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 [eea-nytt@eea.se](mailto:eea-nytt@eea.se)

### Senaste datum för material för kommande nummer.

Nummer 4-2025, 3 november

email: [eea-nytt@eea.se](mailto:eea-nytt@eea.se)

## Medlemsorgan för EAA Sverige och EAA Chapter 222 Sverige

Redaktör: Lennart Öborn.

Grafisk form: Lennart Öborn.

Ansvarig utgivare: Magnus Lundström.

Manus och bilder sänds enklast till [eaanytt@eaa.se](mailto:eaanytt@eaa.se) eller per post till EAA:s kansli. För åsikter framförda i artiklar svarar respektive författare där ej annat anges.

### EAA Sverige

#### POSTADRESS:

Hägerstalund, 164 74 Kista

TELEFON: 08-752 75 85

E-POST: [eaakansli@eaa.se](mailto:eaakansli@eaa.se)

HEMSIDA: [www.eaa.se](http://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.

#### Föreningservice

Kontakta EAA kansli beträffande Flyghandbok, etc.

#### EAA USA

Postadress: EAA Aviation Center  
P O Box 3086, Oshkosh, WI 54903-3086  
USA

Hemsida: [www.eaa.org](http://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



### En tid att tänka nytt och ta vara på möjligheterna

Nytänkande är ett intressant ord! Just därför gjorde jag något helt nytt till denna ledare, jag bad AI skriva den! Och ibland är inte det nya så dumt, här kommer den bara lätt reviderad.

Att leda en verksamhet eller en organisation är att dagligen balansera mellan tradition och förnyelse.

När jag nu har förmånen att skriva denna ledare till EAA-Nytt vill jag bjuda in till eftertanke kring

hur vi tillsammans kan möta dagens och morgondagens utmaningar, och samtidigt ta tillvara de möjligheter som vår tid erbjuder.

### Att mötas i dialog och utveckling

Det är ingen hemlighet att samhällsutvecklingen går snabbt, och att vi som engagerar oss i EAA – oavsett om det är i styrelsen eller som medlemmar, möter nya krav, förväntningar och möjligheter. Vi verkar i en värld där kunskap ständigt omvärderas, teknologin tar jättekiv framåt och där vi behöver vara lyhörda för både interna och externa röster. I EAA-Nytt vill vi främja en öppen dialog, där olika perspektiv får ta plats och där idéer kan prövas, förädlas och ibland också förkastas. Det är i det öppna samtalet, där vi inte räds att tänka nytt, som vi förmår lyfta vår verksamhet.

### Vikten av att bygga gemenskap

EAA är en organisation som bärs av sina medlemmar. Det är ni som engagerar er, som bidrar med kunskap, erfarenheter och energi, som gör EAA till det den är i dag och vad EAA kan bli i morgon. I tider av förändring kan det ibland kännas utmanande att hålla fast vid gemenskapen. Men just då, när det blåser lite snålare och ovissheten känns större, är det extra viktigt att påminna sig om att vi står tillsammans. Genom att dela erfarenheter och vara generösa med våra insikter bygger vi en grund för vår verksamhet. Det är när vi vågar vara öppna, även med våra misstag, som vi för verksamheten framåt.

### Innovation – mer än teknik

Innovation är ett ord som ofta förknippas med teknik men det handlar lika mycket om att pröva nya arbetssätt, att våga ifrågasätta invanda mönster och att utforska nya samarbetsformer. Inom EAA finns en stark tradition av nytänkande kanske för att vi alltid har varit beroende av att hitta lösningar på komplexa utmaningar. Innovation kräver mod och det innebär att ibland gå utanför sin komfortzon och att vara beredd att misslyckas. I EAA vill vi se misslyckanden som en naturlig del av lärandeprocessen, något vi kan dra slutsatser av och använda för att förbättra oss. Det är i reflektionen över det som inte fungerade som de verkligt banbrytande idéerna ibland föds.

### Engagemang och drivkraft

EAA har under lång tid lockat till sig engagerade människor som vill vara med och påverka. Det är en styrka som inte ska underskattas men engagemang behöver näring och utrymme för att växa. Det är därför avgörande att vi fortsätter skapa forum för idéutbyte, gemensamt lärande och utveckling.

Jag vill särskilt lyfta vikten av att välkomna nya röster oavsett ålder, bakgrund eller erfarenhet. Vi blir starkare av mångfald och olika perspektiv hjälper oss att hitta lösningar som annars skulle förbli outnyttjade. EAA-Nytt ska spegla denna mångfald och inspirera fler att ta steget in i verksamheten.

Fortsättning sid. 4



## Nya medlemmar

5767	Mattias Essberg, Habo
5768	Sebastian Sprill, Brösarp
5769	Hans Erik Ångström, Erikslund
5770	Sergii Bryskiy, Vällingby
5771	Peter Fogelberg, Helsingborg
5772	Peter Durö, Tollarp
5773	Gustav Öström, Slite
5774	Nathan Rader, Täby
5775	Olle Hansson, Ljusne
5776	Andreas Olsson, Stockholm
5777	Fredrik Ahlberg, Lund
5778	Melvin Gustafsson, Sollentuna
5779	Håkan Andersson, Töreboda
5780	Pertti Sovelius, Tuusula/Finland

## 1:a flygutprovningstillstånd

SE-BIH	Noorduyn AT-16 Harvard Henrik Paulsson, Vallentuna 2025-05-06
SE-XKJ	Eurofox Henrik Svensson, Herrljunga 2025-06-18

## 1:a flygtillstånd

SE-BCX	Piper J3C-65 Tord Lehman, Boden 2025-05-23
SE-XJU	Pitts S-1S Göran Aggestig, Sköndal 2025-06-08
SE-XOJ	Lancair 320 Niklas Eriksson, Siljansnäs 2025-07-17
SE-CNC	Champion 7EC Peter Ohman, Borgvik 2025-08-08
SE-XKJ	Eurofox Henrik Svensson, Herrljunga 2025-08-11
SE-XGJ	Silence Twister Reinhard Voss, Halle/Tyskland 2025-08-17
SE-XVX	Van's RV6 Stig Holm, Ørsta/Norge 2025-09-01

## Återförda till EAA

SE-XSR	Monnett Monerai Daniel Nilsson, Tandsbyn 2025-07-11
SE-UCO	EAA/SF25C Exp/Rotax 912TL Söderhamns FK, Söderala 2025-07-23

Fortsättning från sid. 3

### Framåt tillsammans

När vi blickar framåt står det klart att vi har mycket att vara stolta över men det finns också utmaningar som väntar och det är tillsammans som vi bäst kan möta dem. Låt oss fortsätta bygga EAA på de värden som har burit oss så här långt, öppenhet, nyfikenhet, ansvarstagande och mod.

Till sist vill jag rikta ett varmt tack till alla er som på olika sätt bidrar till EAA och EAA-Nytt. Det är ert engagemang, era frågor och era visioner som gör denna gemenskap levande. Fortsätt att höra av er med idéer, berättelser och synpunkter. Tillsammans formar vi framtidens EAA.

Med förhoppning om en spännande och lärorik tid framöver,

**Magnus, eder nytänkande ordförande!**

## Tillstånd för reparation, modifiering mm



Ibland vill man modifiera eller ändra något på sitt flygplan, kanske har man haft lite otur och fått en skada av något slag. I alla sådana fall skall anmälan/ansökan göras hos EAA. Det förekommer att saker görs utan att EAA blandas in, dock

lever vi i en ganska liten värld där alla känner alla så mycket kommer fram ryktesvägen. Vi anstränger oss att göra det så smidigt som möjligt och till så låg kostnad som möjligt, inom ramarna för vårt uppdrag från Transportstyrelsen, för att få ett reparations- eller modifieringstillstånd. Det är inte heller särskilt betungande med de blanketter som ska fyllas i. Det ser inte särskilt bra ut när ett haveri inträffat, där EAA varken får kopia på haverianmälan eller ansökan om reparation. Den tekniska verksamheten kan naturligtvis inte lastas för saker som inte rapporteras in eller ansöks om, men det försämrar den allmänna bilden av EAA gentemot Transportstyrelsen. En annan viktig aspekt är uppdatering av flygplanets dokumentation, även om flygplanet är tekniskt perfekt så måste dokumentationen också vara det. Är det problem så hör av er så hjälper vi till. Jag ber er därför att skicka alltid in ansökan om modifieringar, reparationer till EAA.

Sven Kindblom

TC



## Bilder till kalendern 2026

Sune Norling har skickat den här fina bilden till EAAnytt.



Har du några lyckade bilder på EAA-flygplan som kan passa i 2026 års kalender. Då skall du skicka in bilderna till redaktionen så kan de komma med i kalendern. Redaktionen väljer ut 12 fina bilderna av alla som skickats in, enligt tycke och smak. Bilden ska vara i liggande format. Beskriv inte bilderna, jag passar in bilderna på sidan. Skicka in bilden till [aaa-nytt@aaa.se](mailto:aaa-nytt@aaa.se) Även detta år har redaktörn dåligt med egna bilder att fylla på med så Era bilder är välkomna!

## Fly In 2026

2026 ska vi också ha Fly In med tillhörande festligheter. Finns någon därute som är intresserad av att arrangera 2026 års Fly In som vi just nu inte vet när det kommer att gå av stapeln? Ni bör ha ytor anpassade för alla våra medlemmars flygfarkoster, d.v.s. helst både grässtråk och hårdgjord bana, och lokaler och faciliteter lämpliga för seminarium, lunch och middag. Föranmälan snarast med ett definitivt åtagande 31/12-24.

Magnus Lundström  
Ordföranden

## EAA Chapter 222

I Chapter 222 försökte vi innan sommaren samla de som tänkte åka till Oshkosh i år, men intresset var svalt. Själv hade jag tänkt åka, men fick förhinder. Vi känner i alla fall till två som var där, och en är ombedd att berätta om besöket. Vi kallar till ett möte senare i höst, och hör honom berätta. Kallelse kommer på Facebook och vi viktas som vanligt på att även ha mötet digitalt!

Anders Wallerman för styrelsen för Chapter 222

**Support your local  
EAA chapter!**

## Flyg till Vassunda

eller ta bil, cykel, moped eller vad du har

Varje söndag kl.12.00 träffas vi gamla flygare på Vassunda International väster om Knivsta, för att diskutera flyg och ljuga om gamla tider. Fältet är gräs 900 meter långt och välklippt. Välkommen! Kaffet är på och grillen oftast i gång!

Bo Danielsson

## EFTERLYSNING BILDER

Jag har lovat ordföranden att uppdatera det bildspel som vi tog fram till 50-årsfirandet. Detta för att Du som ska ha ett bildspel att visa när Du håller föredrag om EAA och Din hobby i Din hemmaklubb. Till detta behöver jag bilder på nya projekt och bilder för att byta ut när jag inte vet om jag har rätt att använda de gamla.

Hör av Dig till mig på [kjell.franzen@telia.com](mailto:kjell.franzen@telia.com). Det finns för övrigt ett kort bildspel om Transporthistoriskt Nätverk (ThN) tillgängligt och ett om Kulturhistoriskt värdefulla luftfartyg (K-märkning) håller jag på att omarbete, skriva text till och få ok till rättigheterna att sprida bilderna. Hör av Dig om du är intresserad.

Kjell Franzén

# Gaz'aile 2 - stolar i kolfiber

## Per Isacsson



Som jag skrev i min senaste artikel i EAA-nytt (nummer 1 2025) har nästa moment i bygget varit att konstruera förar- och passagerarstolar i epoxy laminerad kolfiber. Dessutom skulle aluminiumfästen tillverkas för dessa. På ett sätt var det välkommet med lite kompositarbete som avbrott men det tog betydligt längre tid än jag hade hoppats. Stolar och fästen tog nästan 80 timmar. Då har jag inte räknat in tid för att tillverka pluggen och formen, vilket säkert var 20–30 timmar till.

Ritningar och byggbeskrivning innehåller information om hur många lager kolfiber man behöver och vilken kvalitet. Det finns även ungefärliga rit-

ningar av stolarnas form men själva formen behöver man tillverka själv om man inte bor i Frankrike. Där kan man låna den sats med formar som cirkulerar bland byggarna. Jag valde att bygga min plugg i trä och snickerispackel. Den täckte jag sedan med ett lager Pattern Coat Primer från EasyComposites. Så här i efterhand undrar jag om det inte hade varit enklare att använda block av PU-skum som man gröper ur.

än en konvex. Att stolarnas yta inte är silkeslen är ingen flygsäkerhetsrisk så i slutändan nöjde jag mig därför med ett "ok" resultat. Stolarna kommer ändå till viss del att täckas av en klädsel.

Den negativa formen skapade jag genom att lägga på ett antal lager glasfibermatta på pluggen. Detta laminerade jag ihop med polyester. Dockyard Composites i Sollentuna har en sats med väv och polyester för just detta som de kallar Form-Kit. Det viktiga är att formen blir tillräckligt tjock och stabil. Den måste stå emot trycket av vakuumbagen när man sedan laminerar i den. Det tog några dygn att få formen klar. Detta uppskattades inte av övriga familjemedlemmar då hela huset stank av polyester under tiden!

Nu återstod "bara" att laminera de två stolarna i formen. För att få så lätta stolar som möjligt valde jag att "vakuumbagga". Det innebär att man lägger på kolfiberväven på formen och väter den med en väl tilltagen mängd epoxy. Därefter packar man in hela paketet i en stor plastpåse tillsammans med ett textiltäcke. Textiltäcket placeras bakom en genomsläpplig plastfilm och får suga i sig all extra epoxy under tryck utifrån som skapas med hjälp av en vakuumpump.



Jag har inte utrustning för att sprutmåla. Därför fick jag använda pensel för att lägga på Pattern Coat Primern. Detta innebar en hel del efterarbete med slipning för att få pluggen slät. Man lär sig efterhand vad som fungerar och inte. Till exempel att det är betydligt knepigare att slipa till en konvex form

Det är ett ganska stressigt moment eftersom man måste hinna med allt innan epoxyn börjar härda. Mardrömmen är att påsen inte håller tätt. Man får därför vara försiktig och noggrann när man hanterar

den. Som tur var gick det bra med båda lamineringarna. Stolarna blev väldigt fina (om än inte spegelblanka över hela ytan).



För att fästa dem i kabinen behöver man förstärka botten/ryggen. Detta görs med en konstruktion av kolfiberrör och en låsmekanism av aluminium. Kolfiber och aluminium ska inte ha direkt kontakt på



grund av korrosionsrisken. Där det behövs får man därför ha ett glasfiberlager emellan. Man behöver också såga och borra till metallbeslag som fästs i kroppens spant. I dessa låser man sedan fast stolarna. Det är inget komplicerat moment men som alltid när man ska börja borra i spanten vill man försäkra sig om att man har tänkt och mätt rätt i förväg. Därför är det ändå ganska tidsödande.



I början av juni kunde jag montera de båda stolarna i kroppen. Jag kunde också verifiera att mekanismen för att höja och sänka stolarna fungerade. Det kändes riktigt bra efter allt arbete under våren. Det enda som inte blev helt som planerat var att jag fått lite lägre stolssidor än vad som var tänkt. Detta berodde på avsaknad av den "officiella" formen och exakta ritningar. Detta påverkar höj-/sänkmekanismen. Jag får inte samma justeringsspänn i höjldled. För förarstolen spelar det ingen roll eftersom jag är drygt 1,90 lång själv. Jag kommer antagligen alltid att ha stolen i sitt lägsta läge men om jag någon gång flyger med en kort passagerare får denne kanske inte den bästa utsikten. Det känns trots allt som ett mindre problem i sammanhanget.

I juni pausades bygget över sommaren och fönsterrenovering i vår villa tog vid men jag ser fram emot att få sätta igång igen under hösten!

Per Isacson, augusti 2025

# Händelser vid flygfältet, och dess följder

Per Widing berättar om vad som hände en varm sommareftermiddag



Det begav som sig så att jag hade gjort en omfattande ombyggnation av motorn på Kajsa. Ny vevaxel nya vevstakar, nya riktiga lager och en ny fin oljepump. Det hela gick ut på att jag ville gå över från stänksmörjning av den gamla A-Fordmotorn till modern trycksmörjning. Vilket skulle ge en säkrare drift. Det hela tog flera år hos en duktig motorrenoverare som gjorde arbetet. Våren 2024 var allt klart alla papper klara och en ny vägning var gjord. Vid tillfället hade det blivit sent på eftermiddagen och det var helt vindstilla men varmt, ok för fortsatt flygutprovning alltså.

Jag drog ut Kajsa ur hangaren och försökte starta motorn. Helt död, den startade så snällt igår... men inte nu. Jag provade att rycka igång Cuben som också stod i min hangar... fullkomligt död! Efter en stunds ryckande i propellrarna på de båda maskinerna började mina krafter ta slut, så även min hjärnkapsitet i värmen.

Jag har tre motorreglage på Kajsa Throttle, Choke och tändning. Efter att ha provat alla varianter, en bra stund hoppade motorn på Kajsa igång på fullvarv, hoppade över bromsklossarna och rände med fullt varv rakt upp i en skogsdunge och lade sig på rygg. Av någon utgrundlig anledning hoppade jag tydligen undan, fick tag i vänster vingstötte ville komma åt gasreglaget men blev släpad efter tills jag tappade taget. Det var dödyst när jag kravlade mig upp. Ena långfingret svullnade lite senare upp och var jag hade haft det vågar jag inte tänka på. Jag tog några foton av eländet innan jag började fundera på vad jag skulle göra.

Folk har frågat vad jag tänkte när jag tittade på förödelsten.

Jag tänkte väl ungefär så här..."Jaså du Kajsa, du tänkte på alla 4 cylindrar och slängde dig på rygg i närmsta skogsdunge med benen i vädret, vad hoppades du på?!"

Kajsa och jag var inte riktigt kontanta med varandra just då!

Nu är det så att jag har väldigt snälla kamrater på Skå. Och det började genast smidas planer på hur vi skulle bärga maskinen utan att få mer skador.

Hjullastaren kom fram, vi lade på lyftband och lyfte upp kärran försiktigt rakt upp. Flygfältets samtliga mjuka kuddar kom fram, lades under vingarna varefter Kajsa vändes från det något prekära ryggsläget tills hon stod på

hjulen igen.

Hon kunde nu ställas in i hangaren igen dock något tilltufsad.



På väg hem började jag ringa runt till besiktningsman, Kontrollant, TC och TS

Jag fick rådet att ta ett par dagar ledigt från Kajsa ett tag och åkte ut till min andra sambo Marie på Muskö.

Så småningom var det dags att börja besiktiga skadorna som var förvånansvärt små.

De synliga skadorna var få och enkla att åtgärda, det jag var mest rädd för dolda strukturskador.

Jag fick ut Sven Kindblom som förutom att vara TC även är min kontrollant. Jag lyckades även få ut Sakari Havbrant som brukar komma med bra och kloka råd.

Han tittade medlidsamt på Kajsa och sa att, Ja du är inte den första och inte den sista, sen berättade han om ett par dråpliga historier om flygplan som hade slitit sig och haft upp och nedkomster som inte var av det trevligare slaget.

Hur gick besiktningarna då?

Träskadorna var små, propellern var ju helt kvaddad förstås. Motorn ligger på ett par träbockar av ask. I den ena av dem hade en motorbult tryckts in. På vingframkanten finns en formplywood som minskar ned-



sjunkningen mellan spryglarna den hade fått ett par intryckningar. Duken på vingarnas ovansida fick ett par hål och ett par små revor på sidrodret. För övrigt var alla strukturdelar såsom vingbalkar spryglar, av trä helt oskadade.



Skador på metalldelar då? Det enda vi lyckades hitta var en motorbult som var lite krökt.

Vi gick noggrant igenom vinginfästningar, vingframkanter, motorinfästningar, landningsställ, stjärtparti men allt hade mirakulöst klarat sig. Motorns vevaxel kollades med avseende på kast (Mätklockorna gav inte ens utslag). Jag räknade dessutom igenom vevaxel, propellerfläns och propeller med hänseende på acceptabel vridpåkänning, Det visade sig att propellern var den klart svagaste länken. Jag hade en säkerhetsfaktor på 25.8 till vevaxelns fördel.

På höstkanten innan det började bli för kallt påbörjade jag reparationerna av skadorna. Lite laskning av plywood och lagning av dukskadorna på vinge och sidroder. Lite senare på hösten kom tillverkningen av den nya propellern igång.

Nu är det så att jag också är med i FB gruppen "Pietenpol" Jag tycker den är väldigt bra. Pietenpol byggare och ägare av Pietenpol, delar verkligen allt, såväl sorger som glädjeämnen. Jag skrev naturligtvis vad som hänt Kajsa. Och vips fick jag en massa ritningar och beskrivningar på såväl beräkning och tips om olika tillverkningsmetoder av propellrar. Jag fick dessutom flera erbjudanden an propellertillverkare som ville hjälpa mig. Alla ville se bilder på Kajsa i luften igen.

Jag beslöt dock att göra en ny propeller själv, jag hade ju gjort den förra propellern.

På vårkanten var propellern klar och jag kunde slutföra reparationerna på vingarna. Lite senare på sommaren fick jag hjälp att balansera propellern dynamiskt av Björn Lindkvist. Det blev en ordentlig minskning av vibrationer och dynamisk balansering kan klart rekommenderas. Kajsa har nu kommit i luften igen och motorn går hur



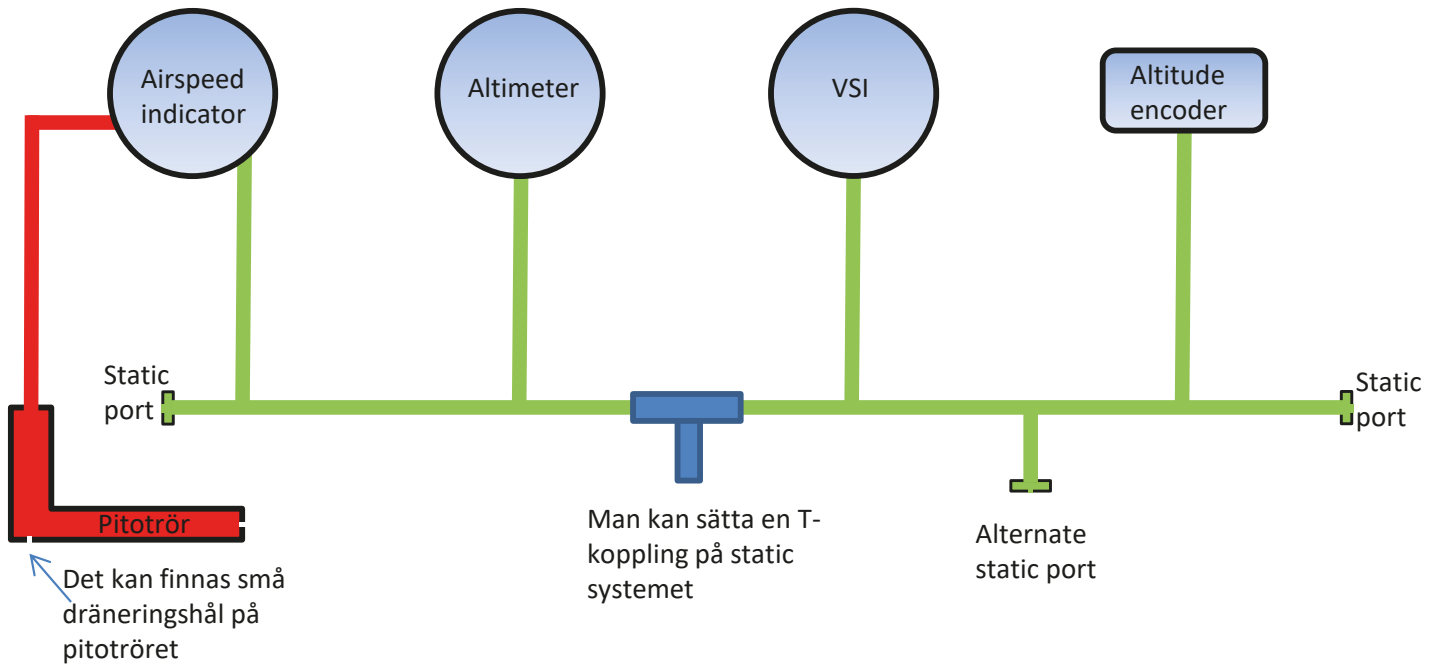
stadigt och stadigt och fint som helst. Hon går, startar på första eller andra rycket varje gång. Men man kan ju börja fundera! Vad var det som orsakade det hela den där dagen sista juli 2024. Hur kom det sig att Kajsa och Cuben vägrade starta samma dag? Det är ju helt olika motorkonstruktioner. Vad hade de gemensamt? Möjligen detta, båda två var tankade med 91/96. Det var samma lufttemperatur, samma luftfuktighet, solen som var ganska stark värmdde upp båda motorerna. Kan bensinen ha förångat sig och förhindrat syretillförsel när trotteln har stått på tomgång? Men! När jag sköt fram trotteln för mycket på Kajsa så sögs tillräckligt med luft in för att ge tillräckligt med syre för att en tändning skulle ske?

Kan det vara så?



# Är ditt pitot och static system tätt?

Av Lennart Öborn



Våra fartmätare och höjdmätare kontrolleras var 24:e månad oftast urmonterade ur flygplanet. Instrumenten visar oftast väl inom toleranserna. De återmonteras i flygplanet och ansluts till pitot och static systemen. För att instrumenten skall visa rätt värden vid flygning gäller att dessa system är täta. Det gäller inte bara runda mekaniska instrument utan även moderna EFIS. Vi en kontrollflygning efter underhåll visade fartmätaren 100 kt mot förväntade 150 kt. Efter landning konstaterade en otät T-koppling. En Safir hade en fladdrande fartindikering, vid felsökning upptäcktes att en slang som var gammal, torr och sprucken på pitot-systemet. Det har upptäckts vid kontroller att flygplan saknar static-system och höjdmätaren har då visat trycket i kabinen vilken oftast är högre än det rådande trycket på grund av flygplanets intag av luft till kabinen, det kan ge flera hundra fot fel beroende på hastighet och flygplanstyp. Samma inträffar vid otätt static-system. Att instrumenten är täta testas vid instrumentkollen.

Hur skall man då veta om systemet är tätt eller inte? Det kan man göra själv på marken stillastående. Vad som behövs är lite slang, en spruta och lite tejp. Man måste också vara väldigt försiktig, instrumenten är känsliga saker.

Pitot-systemet kan provas genom att ansluta slangen och sprutan till pitotröret, sätta sig i cockpit och se på fartmätaren medan man sakta trycker på sprutan så utslaget ökar på instrumentet. Stanna vid halva skalan och om utslaget står stilla, inte minskar så är allt tätt. Om utslaget minskar finns läckage och bör felsökas. Minska sedan trycket till nära okt innan du tar bort slangen från pitotröret. Du vet troligen själv var kopplingar finns som kan orsaka läckage. Gångor in instrumentet brukar bli täta med hjälp av lite bränslefett på gängorna, gängtejp funkar dåligt. En del pitotrör har dräneringshål som måste tejpas över vid provet.



Enkelt pitotrör, bara att ansluta slangen, tillräckligt lång för att räckta till cockpit. Slangen måste bli helt tät mot pitotröret, gammal ojämn får kan göra det svårt. Siliconslang som får trängas på brukar fungera bra.



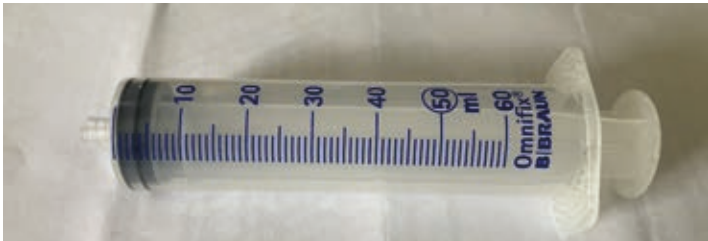
Här är det inte möjligt att ansluta en slang. Då kan man motera loss pitotröret och och så direkt på pitotsystemet. Noggrann återmotering krävs så att det blir tätt.



Pitotrör med dräneringshål i bakkant, de måste tejpas över vid läckageprov. Det främre hålet är till för Angel of Attack.

Static-systemet är lite mer komplicerat. Det är anslutet till flera instrument och det kan finnas en eller två static-portar. Hur staticportarna ser ut kan variera, på kroppssida eller på pitotröret är vanligast. Båda kan vara lite svåra att ansluta slangen till. Lyckas man med det så sätt en bit tejp över den andra porten om den finns. Den måste vara tät vid kontrollen. Ett alternativ kan vara att sätta en T-koppling på lämplig plats på static-systemet och ansluta testslangen dit, då måste staticportarna tätas med en bit tejp.

När anslutning är ordnad sätter man sig i cockpit. Titta på instrumenten och drar sakta sprutan utåt för att minska trycket i systemet till högre höjd. Nu reagerar förutom höjdmätaren även fartmätaren och VSI. Du får förmodligen sluta dra för att fartmätaren visar höga utslag. Om du börjar på 0 ft blir det 100 kt vid cirka 450 ft. Dra till max VNE och stanna där, om fart och höjd står stilla så är det tätt. Annars felsök. Läckage kan finnas i slagkopplingar och anslutningar till instrumenten, även inne i encodern har det visar sig vid något tillfälle. Innan testslangen tas bort skall instrumenten först föras tillbaka till utgångsläget, det är viktigt, instrumenten kan skadas vid alltför hastig tryckförändring som det blir om man bara kopplar loss testslangen.



Spruta kan köpas på apotek eller på nätet, se bara till att den har en bra anslutning till slangen, inte kanyl...

Hittar man ingen spruta kan öka trycket i pitot genom att vika testslangen. Blås inte!



Static portar svåra att ordna en tät anslutning till. En T-koppling på static-systemet kan vara en lösning. Glöm inte att ta bort tejp som du tätat porten med när du är klar!



T-kopplingar, den vänstra har en plugg som gör den tät efter provet.

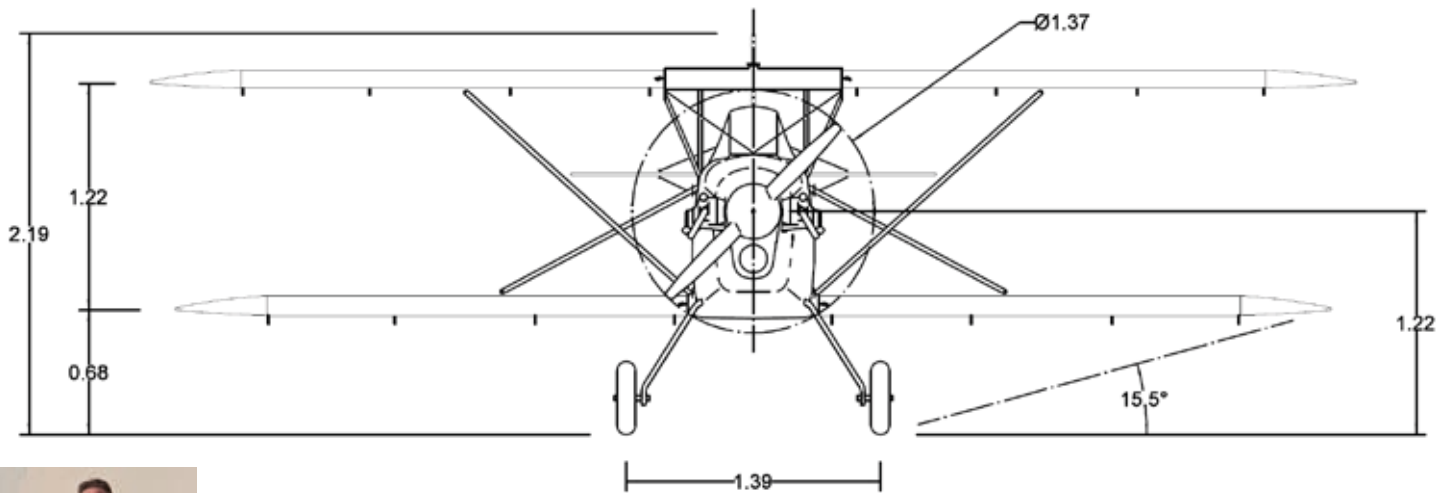
Denna Klemm Kl 107C besökte Håtuna flyin 2025. Fotade gjore Sune Norlin.



# Broom F58

## Anteckningar flygplansprojekt 1

### Del 20 Josef Melins berättelse



Status 2025-08-31

Händelserik sommar!

När det gäller flygplansbygget är kroppen och stjärtfjädrarna färdigsvetsade till 98%. Bilderna får tala för sig själva denna gång. Privatliv och försörjning är svårberäknade parametrar i ett amatörbygge.

Näst på tur står landningsställ och hjul, följt av vingar och vingstötter.

När det är klart är stålskelettet färdigt.

Total byggtid så här långt: 552,5 timmar fördelat på 211 byggtillfällen./







# Håtuna 2025



Traditionsenligt hölls en flygträff på Håtunaholm i slutet på maj. Tyvärr var vådrets makter inte med oss detta år, mycket starka vinda medförde att endast ett fåtal flygande gäster från närområdet kunde ta sig till träffen. Desto fler besökare anlände markledes för att träffa gamla bekanta, äta ärtsoppa och titta på gästande fina veteranbilar.

Stefan och Håkan har många kontakter med flygentusiaster i Europa som man bjuder in till Håtuna och till deras förvåning dök två besökare från södra Tyskland upp i år! Flygplanen som kom var en Klemm 35 och en Klemm 107C.



Deras resa startade i Stuttgart. Vädret var dåligt i Sverige och sent på kvällen i höjd med Linköping var man tvungen

att nödländas. Som tur var fanns ett stort flygfält i närheten som man landade på. Det visade sig dock vara SAAB-fältet och eftersom man taxade in på fel sida om landningsbanan kom polisen hämtade besättningarna som fick tillbringa natten i häkte! Dagen därpå fick man dock flyga vidare mot Håtuna. Man konstaterade att svenska myndigheter är generösa som bjöd på fri övernattnings och frukost! Det äldre flygplanet, Klemm Kl-35D, kom till svenska flygvapnet 1941 som Sk15. 1948 såldes den av Flygvapnet till den legendariske piloten "Orsa-Pelle" och registrerades SE-BHT. Han var mycket aktiv i Värmland där han bedrev flygskola och gjorde uppvisningar på flygdagar. 1954 såldes flygplanet till ny ägare i Sunne och året därpå till ny ägare i Karlstad. 1956 såldes flygplanet till Tyskland och registrerades D-EFEG. 1962 havererade flygplanet. Det såldes till England där det var registrerat som G-BVXI 1995 till 2000.

Flygplanet såldes åter till Tyskland 2000 och 2011, efter 8 års restaurering hos FSG Hanns Klemm Böblingen-Calw, registrerades det som D-EBUX. Nytt motorhaveri medförde att motorn behövde nya cylindrar vilka är mycket svårt att få tag i. Begagnade cylindrar finns det gott om, men att hona dem är mycket svårt då godstjockleken endast är 1,4 mm.

Nya cylindrar tillverkades av en racingfirma. Motorn renoverades av den kända firman Dirk Bende och den var klar 2023. När man kom till Håtuna hade motorn endast gått 40 timmar.

Flygplanet är mycket omsorgsfullt restaurerat av nuvarande ägaren Fritz Roland. Allt är i originalskick så som det levererades till svenska flygvapnet. Alla texter på flygplanet är originalfont, texthöjd och på svenska.

Det andra flygplanet som kom till Håtuna var en Klemm Kl-107C, ett tresitsigt kabinflygplan byggt i trä med en 150 hk Lycoming-motor. Det är inga problem att flyga båda flygplanen tillsammans trots skillnaden i motorstyrka, marschfarten är lika! Flygplanet är tillverkat 1959 och även detta flygplan restaurerat av FSG 2017.

Klemm Kl-107 började tillverkas 1940 och ca 7 exemplar färdigställdes innan fabriken förstördes under kriget. Flygplanet var tvåsitsigt och motorn var en Hirth HM500, 105 hk radmotor. Tillsammans med Bölkow återupptogs tillverkningen 1956 då med en Lycoming-motor O-320. 24 st tvåsitsiga (Kl-107B) och 30 st tresitsiga (Kl-107C) tillverkades innan den ersattes med den större varianten, nu betecknad Bölkow 208 som var 4-sitsig. Fem Klemm 107 var registrerade i Sverige under 60-talet, ingen finns kvar.

Text och foto Curt Sandberg



Våra gäster från Tyskland från vänster till höger. Michael Gillet, Roland Fritz och Heike Gillet. Med på resan var även Reinhard Leister



# 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

SE-XTZ ICP SavannahS



SE-XTZ är ett LSA klassat, STOL flygplan med plats för två. Det är ett lättfluget flygplan, okomplicerad att äga och underhålla. Konstruktionen är byggd i korrosionsbeständig Aluminium 6061 T6 och behandlad med primer. Vissa stressutsatta delar är gjorda av Al 2024 T3. Kabinbåge, motorfäste, pedal/noshjul system är svetsade rörkonstruktioner i 25CrMo4. Vin-



garna, är försedda med vortex generatorer och kombinerade klaff/skevroder av Junkertyp "flaperons". Fyra vingtankar a´ 36 liter samt en kroppstank a´ 7 liter ger en flygtid på mer än 9 tim vid 75% effektuttag. Du sitter bra om du är 175-195 cm lång. Huvudstall och noshjul har 8 tum tundraäck vilket tillsammans med den låga stallfarten (60 km/h) underlättar landning på korta gräsfält.

Max marchfart är ca 180 km/h. Max stigfart 1000ft/min @ 100km/h, MTOW (560kg).

Tot flygtid 92h TSN (2015).

Motor Rotax 912 ULS 100hk (2014) TSN 131h. Propeller (DUC Helices Swirl 3-bladig inconel, diam 1730 mm, tillv år 2013) TSN 131h.

Utrustning förutom analoga motor/grundinstrument: MGL V6-VHF/intercom, Garrecht vt01 mode S transponder Dynon EDC 10A - elektronisk kompass, EFIS Dynon100 - svängindikator/horisontgyro/kursgyro/AoA, Garmin Aera795 -GPS, Ack techn E-04 - ELT, förbered för AP.

Genomförda godkända modifieringar a) Installation av termostat för kylvatten och montering av kabinvärmare, b) förbättrad förgasarsynkronisering, c) större sidoroder, d) Förbättrad registrering av bränsletrycket.

Flygplanet har alltid stått i hangar. Nybesiktad, flygtillstånd tom 2028. Baserad på Eskilstuna flygplats, ESSU. Pris 375000 SEK

Hans Marchner, [hans.marchner@gmail.com](mailto:hans.marchner@gmail.com), +46769476919

\*Myndigheten ska i sin myndighetsutövning respektera 5 § förvaltningslagen om legalitet, objektivitet och proportionalitet.

**ÅTERKALLAT  
NEKAT  
BEGRÄNSAT  
CERTIFIKAT  
BEHÖRIGHET  
MEDICINSKT  
INTYG?**

**VI TILLVARATAR  
OCH SKYDDAR  
DINA INTRESSEN  
OCH RÄTTIGHETER  
MOT TRANSPORT-  
STYRELSEN\***



# JURISTAVDELNINGEN

SVERIGES STÖRSTA JURISTBYRÅ INOM FLYG JURISTAVDELNINGEN.SE

# VI HÅLLER DIG FLYGANDE

Mobil tankstation på Visingsö FLY-IN 2024 med  
HJELMCO AVGAS 91/96UL®



Runskogsvägen 4 B \* 192 48 SOLLENTUNA

TELEFON 08-626 93 86

ORDERTELEFON 021-12 31 76

# 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](http://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

## 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!

## Ikarus C42 Roburst - tåligt & säkert!



Representanten i Skandinavien  
håller med reservdelar.



Flygplanet kan levereras  
med flera önskvärda  
Rotax motoralternativ.

Ikarus C42 är ett ultralätt flygplan tillverkat av Comco Ikarus GmbH i Tyskland. Flygplanet är relativt enkelt att flyga och uppskattas mycket av flygklubbar världen över.

Finns även som EASA godkänd LSA maskin för 600 MTOW

## Skandinavisk agent för Junkers räddningsfallschärmar

Junkers Magnum containerräddningssystem passar  
för bl.a. trikes och UL-flygplan

### Kategorier

Magnum Softpack räddningssystem  
Magnum container räddningssystem  
Tillbehör för räddningssystem

Det 5/6 årliga testet  
för Junkers Magnum  
räddningssystem  
inkluderar:

Testning, upppackning  
och visuell inspektion.  
Packning: tryckför-  
packning med 8 ton.  
Byte av: huvudledning  
och dämpledning.  
Raketten: drivmedel  
och detonator byts ut.



# JUNKERS



Nu!  
**24** års  
livslängd

## ELLTECH

Svensk och Norsk agent

Tel. + 46 (0)70 583 23 82

[www.elltech.o.se](http://www.elltech.o.se) - [finn@elltech.o.se](mailto:finn@elltech.o.se)

# FLYGFÖRSÄKRING VIA CHRISTIAN ADOLFSON



**Privat - Kommersiellt - Flygklubb**  
Rätt Flygförsäkring till rätt premie!

**Pilot & Försäkringsmäklare**

+46 73 042 61 53

[Info@braflygforsakring.se](mailto:Info@braflygforsakring.se)

[www.braflygforsakring.se](http://www.braflygforsakring.se)

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](http://www.LSAS.se)

[info@LSAS.se](mailto: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 Jönköpings Flygklubb**  
**till den nya tankanläggningen med**  
**HJELMCO AVGAS 91/96UL®.**  
**Tankvolym 15.000 liter.**



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