

FLYGHANDBOK COLIBRI MB II

Reg. SE-XEA

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Kapitel I Beskrivning av flygplan

01. Allmänt
02. Struktur
03. Styrsystem
04. Landställ
05. Motor och propeller
06. Bränslesystem
07. Flyginstrument
08. Värme och ventilation
09. Kabin och inredning

Kapitel II Instruktioner före flygning

01. Åtgärder före flygning
02. Start av motor
03. Varmkörning och taxning
04. Kontroll av motor före start
05. Start
06. Stigning
07. Marschflygning
08. Avancerad flygning
09. Plané och landning
10. Parkering
11. Tankning

Kapitel III Prestanda

01. Allmänna prestanda
02. Karakteristiska farter

Kapitel IV Vikt och tyngdpunkt

01. Viktsbegränsningar
02. Tyngdpunktsgränser
03. Vikt och tyngdpunktsberäkning

OBS!

Denna flyghandbok tillhör

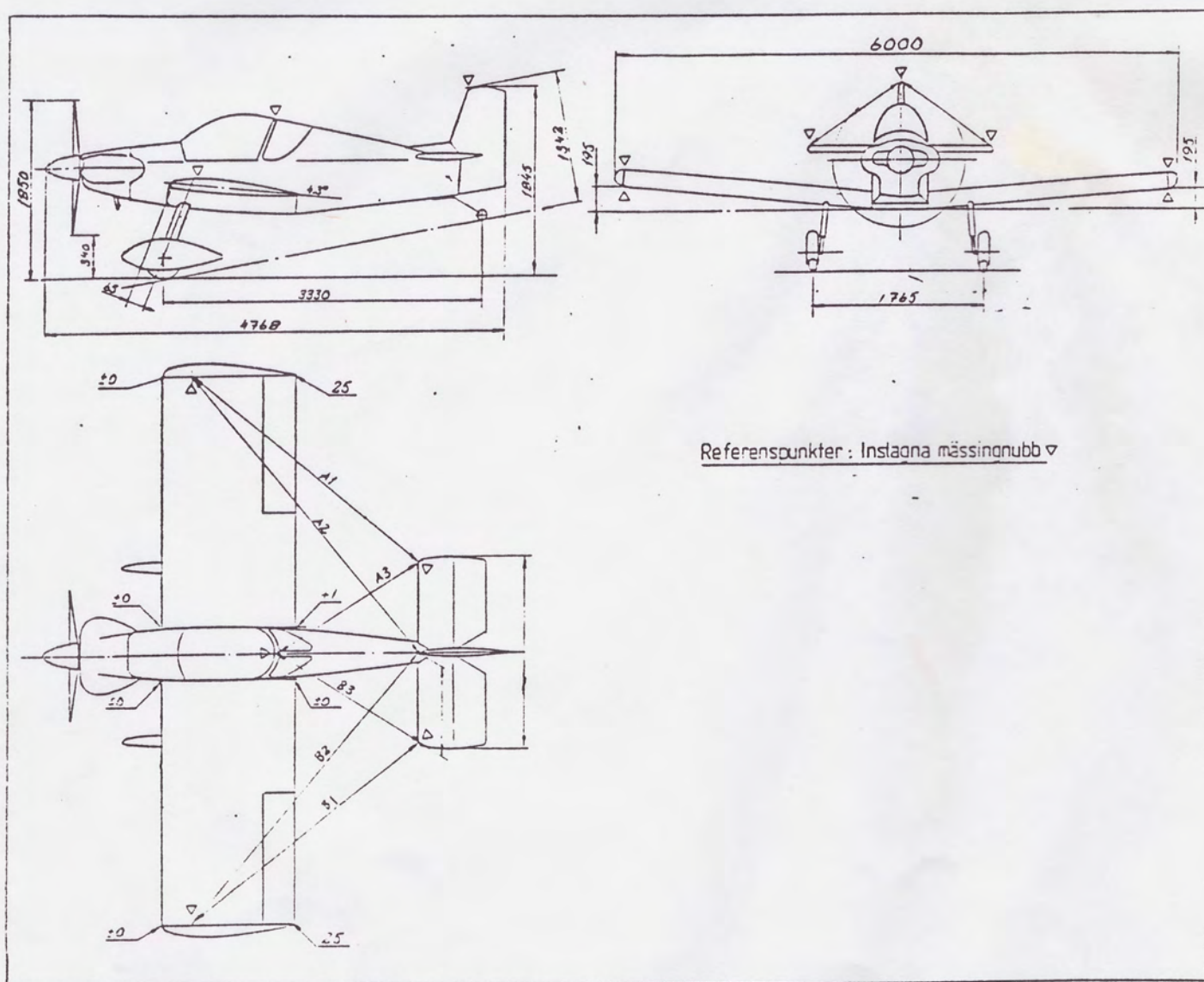
SE-XEA

och skall enl. luftfartsinspektionens
bestämmelser alltid medföras om-
bord under flygningen.

KAPITEL I

01. Allmänt

Colibri MB II reg. SE-XEA är ett amatörbyggt lågvingat flygplan med plats för en person. Flygplanet är byggt i helträskonstruktion och är försett med en till flygplansmotor konverterad bilmotor av fabrikat Volkswagen. Landstället är av sporrhjulstyp. Nedanstående treplansskiss visar flygplanets dimensioner.



02. Struktur

Flygplanet är byggt helt i trä med klädsel av syntetisk textilväv. Flygplanet är konstruerat och byggt enligt normer för amatör/experimentklassade flygplan och under kontroll av den av Luftfartsverket godkända amatörbyggorganisationen EAA - Experimental Aircraft Association Chapter 222.

Invändigt är hela träkonstruktionen behandlad två gånger med Interlux 707 Primer. Beslag och övriga i konstruktionen ingående detaljer i metall är behandlade med industrilackfärg samt rostskyddsbehandlade med Tectyl.

Vingen är uppbyggd kring en hel vingbalk i trä samt en bakre hjälpvingbalk. Kroppen är monterad på vingen och via bultförband fastskruvad till huvudbalk och vingen bakre kant.

Hela kroppen är klädd med björkplywood och syntetisk textilväv.

Vingprofilen är av laminartyp med en maximal tjocklek vid ca: 35% av vingkordan från framkant räknat. Stabilisator är av konventionel typ placerad på bakkroppens överkant och fastskruvad med två bultförband i fram respektive bakkant.

03. Styrsystem

Primärt styrsystem

Det primära styrsystemet består av höjdroder, skevroder och sidoroder.

Höjdrodret är via 3 gångleder monterade till stabilisator och manövreras via linor från en länkarmlär placerad bakom förarplatsens ryggstöd. Länkarmlärrangemangent manövreras från styrspaken via en stötstång.

Höjdrodret är försett med ett trimroder manövrerad från förarplatsen via en kabel och ger väl avpassade spakkrafter.

Skevrodren är placerade längst ut på vingens respektive sidor och upptar ca: 50% av vingbakkanten. Skevrodren är differentialmanövrerade via linor från styrspaken. Differentialieringen av skevroderrörelserna medför att det uppåtgående skevrodret gör ett större utslag och således erhåller man en mindre bromsverkan på det yttre/nedåtgående skevrodret i en sväng.

Sidorodret är helt integrerat med fenan d.v.s. hela fenan rör sig vid sidoroderutslag. Manövreringen sker via linor från sidoroderpedalerna. Sporrhjulet är via fjädrar kopplat till sidorodrets styrok och kan således röras parallellt med sidoroderutslaget.

Vingklaffar

Flygplanet är ej försett med vingklaffar

04, Landställ

Huvudställ

Flygplanet är utrustat med Trelleborg 6.00x4.00 tums däck monterade på stålfälgar av mopedtyp. Däcken är helt utan mönster för att förhindra rotation i luften och är av högfartstyp 6 lager.

Huvudstället är försett med mekaniska skivbromsar av självcentrerande typ och manövreras från förarplats med fotpedaler. Flygplanet är ej försedd med parkeringsbroms.

Sporrställ

Sporrhjulet är av dimension 100 mm X 25 mm och länkupphängt i en fyrbladig bladfjäder i kroppens två bakersta spant. Hjulet är i det närmaste frisvängande, men kan då flygplanet är i rullning styras parallellt med sidorodret.

05. Motor och propeller

Motor

Motorn är en konverterad bilmotor av fabrikat Volkswagen, typ KS 1600. Motorns cylindervolym är 1835 cm^3 och försedd med enkelt tändsystem fabrikat Bendix. Motorns kompressionsförhållande är 7.8:1 vilket gör att den kan drivas med konventionell bilmotorbensin min oktantal 90 eller flygbensin 100 LL.

Motorn matas via en slidförgasare av märke POSA som endast innehåller ett mycket litet antal rörliga delar. Förgasarens konstruktion gör att isbildning svårligen kan uppstå. Förgasaren är dock försedd med förvärmekammare som kan kopplas in av pilot. Insugnings och avgassystem är tillverkat i rostfritt stål. Motorn är utsustad med elektrisk (220 V växelstr.) motorvärmare av trågtyp.

Motorinklädnad är tillverkad i glasfiberarmerad plast och uppdelad i övre och undre halva, vilka enkelt kan demonteras för kontroll av motor. Motorinklädnaden medger flygning under alla godkända förhållanden utan användning av extra avskärningsplåtar eller kylklaffar.

Propeller

Motorn driver en fast propeller av trä, amatörtillverkad av Bo Samuelsson, Sätervåle, Sverige enligt BCL M 5:2. Tillverknings-
år 1979, tillverkningsnummer 8715. Stigning 33" Diameter 54"
1984 42" 46"

Rev. 870722

08. Värme och ventilation

Värme för kabinuppvärmning erhålles från avgassystemet via en luftvärmeväxlare. Reglage för värmetillförseln finns på instrumentpanelens underkant. På samma plats återfinnes reglage för kupens frisklufttillförsel. På grund av kupens ringa volym är flygplanet ej försett med separat defrosteranordning för frontdelen av huven. Av samma orsak får start ej ske vintertid före det att kupen uppvärmts, p.g.a. att kraftig isbildning på insidan av huven kan inträffa till följd av kondensering av fuktig luft. På huvens vänstra sida är ett reglerbart ventilationsspjäll placerat med vilket kupens ventilation kan regleras.

09. Kabin och inredning

Ingång till kabin sker genom att huven fälls upp. Huven är försedd med huvlås av typ "manuell hake". Vid låsning av huven fälls låsvredet bakåt så att den synliga låskroken greppar in i motsvarande bygel.

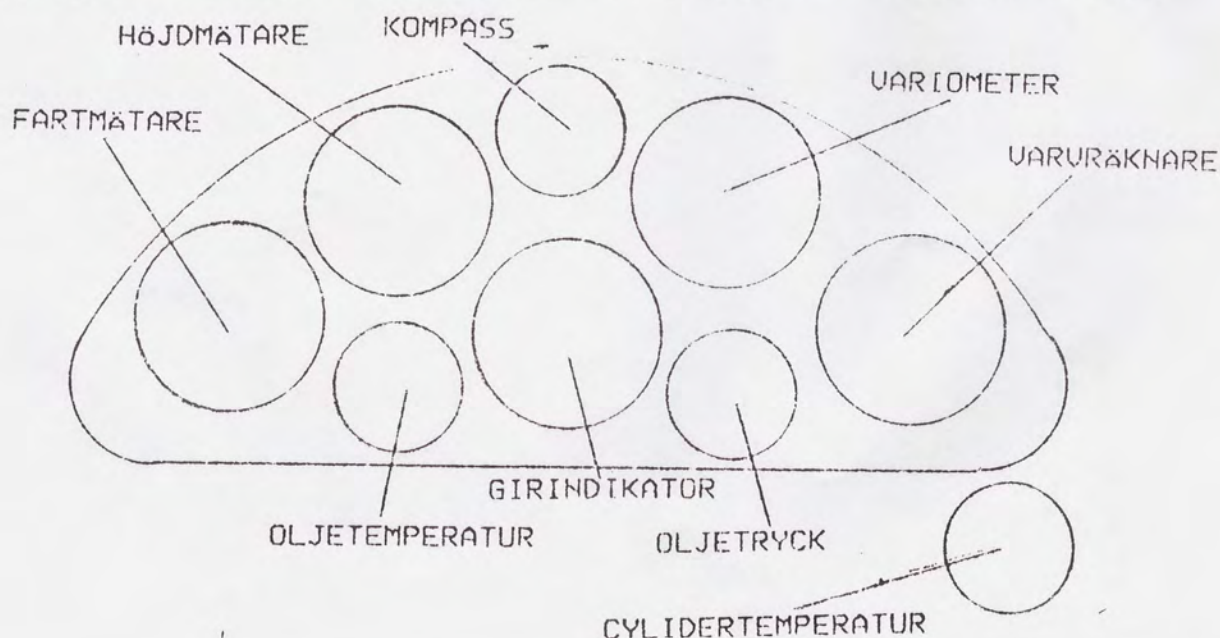
Kabinen är försedd med lös rygg och sittdyna samt i huvens tvärs tag placerat nackstöd.

Sittplatsen är försedd med säkerhetsbälte av fyrapunktstyp med central låsning.

Vid insteg till kabin får ej fotansättning ske utanför angivna områden.

Bagageutrymme återfinnes på hyllan bakom föraren samt innanför den lucka som är placerad i den bakre väggen av förarutrymmet. Bagage kan lastas enligt lastningsinstruktionerna och skall alltid fastspännas.

Instrumentpanelens layout visas i nedanstående figur. Brandsläckare är placerad direkt framför styropak och nödradiosändare i sittbrunnens vänstra del i höjd med förarens axlar.

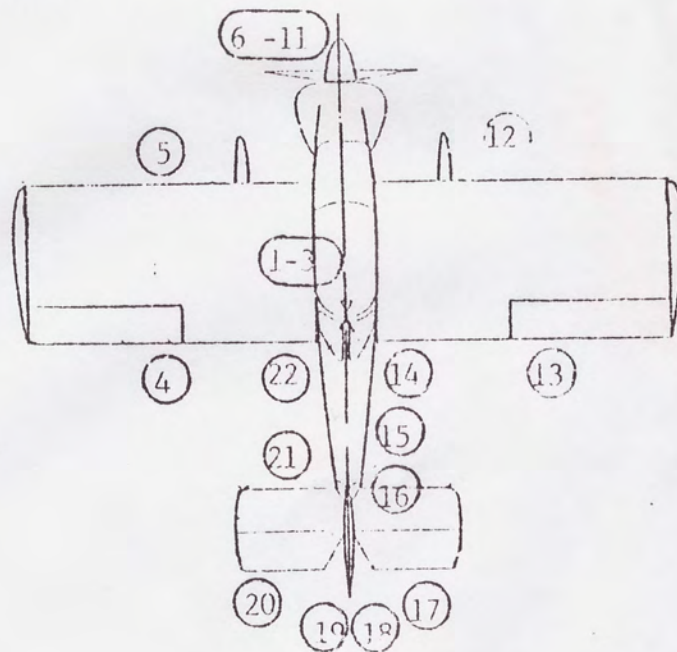


Kapitel II

INSTRUKTIONER FÖRE FLYGNING

01.Åtgärder före flygning

Före varje flygning skall flygplanet ges en noggrann visuell inspektion. Särskild noggrann kontroll skall ges åt följande punkter:



1. Kontrollera flygplanets journal med avseende på eventuella anmärkningar.
2. Kontrollera att tändningen är frånslagen.
3. Kontrollera att styrspaken är fri från låsning.
4. Kontrollera skevroder och vingens bakre del med avseende på skador och rörelsefrihet.
5. Kontrollera vingens främre del och pitotrör med avseende på skador och pitotrörsskydd samt landningsställ och däck.
6. Kontrollera tankens bränslemängd och bränslemängdindikatorns funktion. Tillse att locket efter stängning har lufthålet riktat i färdriktningen.
7. Demontera motorkåpor.
8. Kontrollera motorns oljemängd samt tecken på eventuellt oljeläckage. Dränera eventuellt uppsamlat vatten i bränslefiltret.
9. Kontrollera avgassystemets infästning samt tecken på eventuella sprickbildningar.

10. Montera moterkåpor.
11. Kontrollera propeller och spinner med avseende på sprickor och skador.
12. Kontrollera vingens främre del samt landningsställ och däck.
13. Kontrollera skevroder samt vingens bakre del.
14. Kontrollera att huven är ren och fri från skador och repor.
Huvens gångleder kontrolleras med avseende på låsning av ledbultar och med avseende på eventuell sprickbildning.
15. Kontrollera kroppens undersida med avseende på tecken till oljeläckage och störande smutsheläggning.
16. Kontrollera stabilisatorinfästningens bultar med avseende på låsning av muttrar samt stabilisatorns främre del.
17. Kontrollera höjdrodrets infästningar och eventuella skador på höjdrodret.
18. Kontrollera trimrodrets infästning samt reglagevajerens infästningar.
19. Kontrollera sidorodrets infästning samt spörrhjul.
20. Utför inspektion enl. pkt. 17
21. " " " " 16
22. Kontrollera säkerhetsbältets infästning samt nödradiosändarens strömbrytare med avseende på funktionsläge.

02. Start av motor

Allmänt: Motorn startas för hand stående framför vingen så att samtliga reglage och bränslekran kan nås. Vid start får ej mer än något högre varv än tomgång ansättas på gasreglaget.

1. Kontrollera att tändningen är avslagen.
2. Öppna bränslekranen och dra snabbt runt motorn två till tre varv, stäng därefter omedelbart bränslekranen.
3. Slå på tändningen.
4. Starta motorn med kraftiga snärtar i propellern.
5. Direkt som motorn tänder och startar öppnas bränslekranen helt.

Vid utebliven start:

- A. Upprepa momenten enligt ovan. (För lite bränsle)
- B. 1. Slå av tändningen. (Motorn "sur")
 2. Ställ gasreglaget i läge för fullgas.
 3. Dra runt motorn ett antal varv baklänges.
 4. Vänta ett antal minuter så att motorn får vädras ut överflödig bensin.
 5. Upprepa moment 3 - 5 enligt ovan, gasreglage i läge start.

Anm. Motors förgasare är ej försedd med flötförändring, varför öppen bränslekran medför att bränslet kan strömma fritt genom förgasaren vid stillastående motor.

Efter start:

1. Sitt upp i förarplatsen och stäng huven.
2. Justera gasen till 800 - 1000 rpm.
3. Kontrollera motorinstrumentens värden.
4. Varmkör motorn så att oljtemperaturen överstiger 40°C. Vintertid kan lång varmkörning vara nödvändig. Se 08.
5. Utför varmkörningen på så höga varv som möjligt för att undvika igensättning av tändstift.

Taxning bör utföras utan stora gaspådrag. Styrning utföres primärt med sidoroderutslag och endast undantagsvis med hjälp av hjulbromsarna. Undvik att köra över löst grus och vattenansamlingar vilka kan allvarligt skada propellern. Om dylikt måste passeras rulla då över med avdragen gas.

04. Kontroll av motor före start

1. Ansätt bromsar och fullt höjroder.
2. Öka motorns varvtal till 1800 - 2000 rpm under 5 - 10 sekunder. Under varvtalsökningen får motorn ej misstända.
3. Drag långsamt ut förvärmereglaget helt och notera att en varvtalssänkning erhålles.
4. Kontrollera att samtliga motorvärden är normala.

05. Start

Omedelbart före start skall följande åtgärder utföras:

1. Kontrollera att samtliga roder är fria.
2. Ställ höjdrodertrimmen i startläge.
- 3.
4. Kontrollera att bränslekranen är helt öppen.
5. Kontrollera indikerad bränslemängd.
6. Kontrollera huvens låsning.
7. Kontrollera motorns instrumentvärden.
8. Kontrollera höjdmätarens inställning.

Start

Ansätt fullt höjdroder.

Dra på fullgas och låt planet accelera.

Lätta på höjdroderutslaget succesivt så att sporrhjulet lättar från marken.

Drag sakta åt dig "spaken" vid 50 mph till flygplanet lättar av sig självt.

Normal stigfart är 50 mph.

06. Stigning

Stig med 50 mph.

Reducera motorvarvtalet något.

Kontrollera motorvärden med jämna mellanrum.

07. Marschflygning

Marschhastigheten påverkas av många faktorer såsom temperatur, höjd lufttryck och luftfuktighet varför marchflygning bör utföras vid ett varvtal som motorn subjektivt bedömt mår bäst vid. Normalt är ca: 75% effektuttan en god regel.

OBSERVERA! Min fart för "vindmilling" är 60 knop"

FÖRGASARENS REGLAGE FÖR REGLERING AV
BRÄNSLEBLANDNINGEN ÄR SPÄRRAD OCH
LAST PÅ FULLT RIK BLANDNING. REGLERING
AV BRÄNSLEBLANDNING KAN EJ SKE.

Förgasarförvärmning användes under förhållanden då stor risk för isbildning i förgasaren föreligger. Förgasarens konstruktion medför att isbildningstendenserna är små varför endast en kontroll av eventuell isbildning bör utföras med jämna mellanrum då förhållandena för isbildning är gynnsamma. Motorns varvtal sjunker normalt ej tydligt märkbart vid användning av förvärme och is ej förekommer. Vid isbildning sjunker varvtalet märkbart och då här förvärmen bibehållas intill dess att motorn återfått normalt varvtal.

08. Avancerad flygning

Flygplanet är byggt för att motstå belastningar på +3.8 G och -1.5G. Motorns konstruktion medför dock att negativa belastningar ej kan initieras eftersom bränslesystem och smörjsystem är av "öppen" typ. Negativa belastningar medför att bränsletillförseln kan störas och att motorns smörjning allvarligt kan störas. All avancerad flygning skall genomföras så att negativa belastningar ej uppstår.

09. Plan och landning

1. Skjut in eventuellt utdraget bränsle/luftblandningsreglage så att fullt rik blandning erhålles.
2. Maximal/normal fart på medvindslinjen 50 mph.
3. Tillse att baslinjen infaller på tillräckligt avstånd från tänkt sättningspunkt eftersom flygplanet ej är försedd med klaffsystem.
4. Normal fart på planen 45 mph. Eventuell överskottsfart måste i elimineras genom vingglidning.
5. Normal sättningsfart är 40 mph och sättningen måste ovillkorligen utföras som trepunktslandning. Normalt innebär en trepunktslandning att spaken är helt "i magen" och flygplanet utstallat.

Omstart (Avbruten landning)

Vid omstart ökas effektuttaget långsamt men bestämt, så att flygplanet erhåller fart för stigning. Normal stigfart är 50 mph.

10. Parkering.

Flygplanet är ej försedd med parkeringsbroms. Flygplanet förankras med rep anlutna till förankringsbultar placerade i vardera vingspets indersida. Flygplanets bakkropp förankras till sporrhulets bladfjäder.

Styrspaken låses i helt bakre läge med hjälp av säkerhetsbälet.

Pitotröret skyddas med hjälp av pitotrörsskyddet.

Vid risk för nederbörd eller vid längre tids parkering bör kapellskyddet över huv spännas fast.

Före embarkerande av flygplanet kontrolleras att bränslekran är stängd och att tändning är i läge "off".

11. Tankning

Bränsle

Efter utförd flygning skall alltid tankning ske.

Flygplanet skall tankas

flygbensin 100LL.

Tankning skall alltid ske genom ett sämskskinn så att eventuellt vatten avskiljes.

Tankpåfyllningens placering påbjuder att någon form av uppsugning av spillt bränsle måste användas.

Tillse att tanklockets lufthål är riktat i flygriktningen efter fastskruvning.

Olja

Kontroll av oljenivån sker vid varje tankningstillfälle och vid varje tillsyn före flygning.

Använd olja som föreskrives i flygplanets timdagbok.

Oljenivån får under inga omständigheter befinna sig under det undre märket vid start.

START AV MOTOR	1 KUPE' (Magnet läge off) 2 BRÄNSLEKRAN STÄNGD 3 RUNDDRAGNING AV MOTOR 2 - 3 VARV 4 5 GASREGLAGE I STARTLÄGE (ca:10 mm fram) 6 VID KALL MOTOR Magnet läge both Öppna bränslekran Starta motor omedelbart VID VARM MOTOR Magnet läge both Starta motor Öppna bränslekran omedelbart efter start. 7. TOMGÅNGSVARVTAL (ca 800 rpm)
FÖRE FLYGNING	1 MOTORVÄRDEN NORMALA 2 3 BRÄNSLEKONTROLL (Gul markering) 4 SÄKERHETSBÄLTEN 5 HUVEN LÅST 6 FÖRVÄRME - TEST VID 2000 RPM 7 RODERKONTROLL 8 HÖJDRODERTRIM I NEUTRALLÄGE 9 FÖRVÄRME FRÅN 10 HÖJMÄTARE INSTÄLLD
START	FULLGAS + STIGNING MED 50 KNOP
FÖRE LANDNING	1 2 FÖRVÄRME TILL 3 70 KNOP PÅ MEDVINDEN
LANDNING	PLANEFART 50 KNOP PÅ FINALEN
KUPE' AV MOTOR	1 SAMTLIGA REGLAGE INTRYCKTA 2 TOMGÅNG I MIN 1 MINUT 3 STÄNG BRÄNSLEKRAN 4 MAGNET LÄGE OFF EFTER STOPPAD MOTOR 5 GASREGLAGE I LÄGE MAX ÖPPEN TROTTEL

Kapitel III

PRESTANDA

01. Allmänna prestanda

Alla prestandauppgifter gäller vid maxvikt 326,3 kg.

Startrullsträcka

175 m

Bästa stigfart

50 mph / 44 kt

Stighastighet vid 50 mph

3,5 - 4 m/s

Tjänstetopphöjd

ca: 4000 m

Toppfart

130 mph / 112 kt

Marchfart (75% effekt 3000 fot)

110 mph / 95 kt

Räckvidd på 3000 fot 75% effekt

568 km

Anm. Räckvidden är angiven utan bränslereserv.

02. Karakteristiska farter

1. Ställfart vid tomgång

40 mph / 35 kt

2. Max tillåten fart i dykning

140 mph / 121 kt

3. Max fart i turbulent luft

120 mph / 104 kt

4. Normal stig och planéfart

50 mph / 44 kt

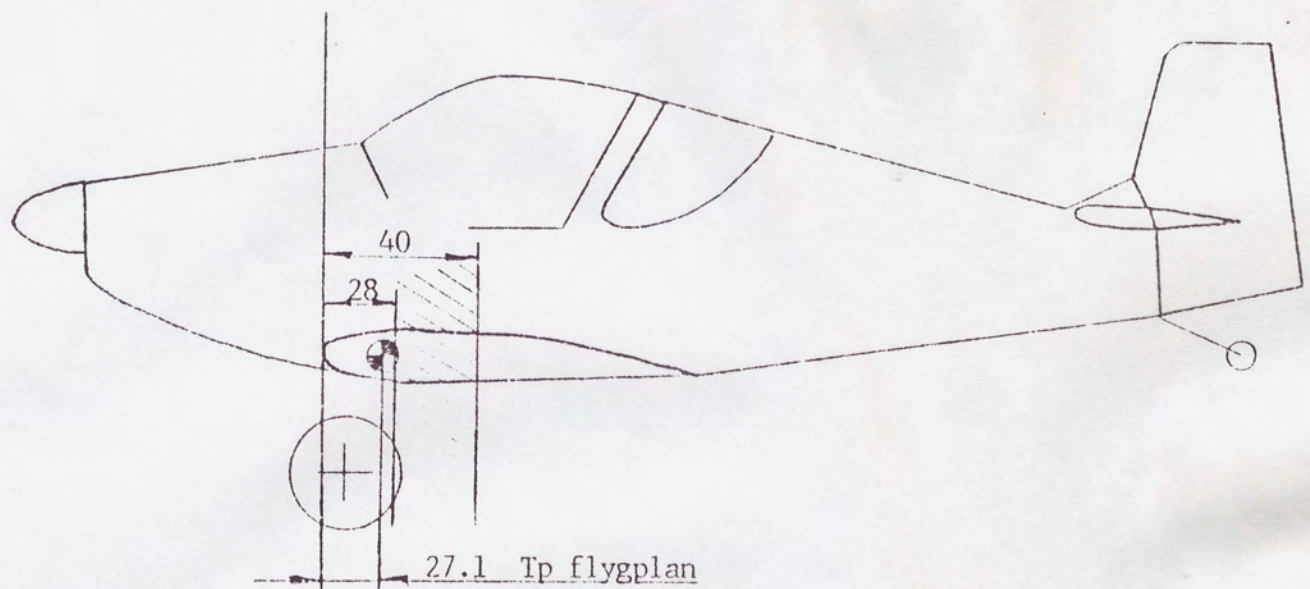
5. Fart vid stigning under marchfl.

80 mph / 70 kt

6. Max sidvindskomposant vid
start och landning

15 knop (7.7 m/s)

2. Vikt och tyngdpunktsområde



03. Vikt och tyngdpunktsberäkning

1. Grundtomvikt och tyngdpunktsläge

Grundtomvikt	201 kg
T.p. läge från referensplan	27,1 cm
Moment	5450.23 kpcm

2. Vid beräkning av bränslets vikt gäller 1 liter = 0.69 kg

3. Beräkning av vikt tyngdpunktsläge enligt nästa sida.

$$T_p - \text{l\ddot{a}ge} = \frac{\text{Totalt massmoment}}{\text{Total vikt}}$$

Flygplan	201.0 kg	27.1 cm	5450.25 kpcm
Pilot	75.0	63.0	4725.00
Bagage I	3.0	116.0	348.00
Bagage II	1.0	141.0	141.00
Bränsle	21.0	8.0	168.00
	301.0		10.832.25

$$T_p = \frac{10.832.25}{301} = 36 \text{ cm från vingens framkant, d.v.s. inom tillåtet område (28.0 - 40.0 cm)}$$



NATIONALITETS- OCH REGISTRERINGSBEVIS CERTIFICATE OF REGISTRATION

Nr
4892
No

1. Nationalitets- och registreringsbeteckning <i>Nationality and Registration Marks</i> SE-XEA	2. Tillverkare och tillverkarens typbeteckning. <i>Manufacturer and Manufacturer's Designation of Aircraft</i> Amateur Built Amatörbygge, Sverige Brügger MB-2 Colibri	3. Tillverkningsnummer <i>Aircraft Serial No</i> 12-134
---	---	--

Ägarens namn
Name of Owner

Widén Mats

5. Ägarens adress
Address of Owner

Brobackevägen 4, 730 70 VÄSTERFÄRNEBO

6. Härigenom intygas att detta luftfartyg den 20 augusti 1986 i behörig ordning införts i det svenska luftfartygsregistret i överensstämmelse med internationella luftfartskonventionen den 7 december 1944 och i enlighet med i Sverige gällande författningar.

It is hereby certified that the above described aircraft has on 20 August 1986 been duly entered on the Swedish aircraft register in accordance with the Convention on International Civil Aviation, dated 7 December 1944, and with the Swedish regulations.

7. Inskrivningsbok för detta luftfartyg i enlighet med konventionen den 19 juni 1948 rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg förs hos Luftfartsstyrelsen, Inskrivningsmyndigheten, Box 655, 601 15 NORRKÖPING.

The record concerning the above described aircraft in accordance with the Convention on the International Recognition of Rights in Aircraft, dated 19 June 1948, is maintained by Luftfartsstyrelsen, Inskrivningsmyndigheten, Box 655, SE-601 15 NORRKÖPING, Sweden.

Norrköping den 4 juli 2007
LUFTFARTSSTYRELSEN



Eva-Lotta Sandström

Kristina Norberg

Detta nationalitets- och registreringsbevis skall vid flygning alltid medföras ombord på luftfartyget.
Om detta bevis upphittas, skall det skickas till Luftfartsstyrelsen, 601 73 NORRKÖPING

Should this Certificate be found, kindly forward it to Luftfartsstyrelsen, SE-601 73 NORRKÖPING, SWEDEN



LUFTFARTSVERKET

(Fartygshandling som skall medföras under flygning i flyghandbok eller samlingspärm för fartygshandlingar)

LASTNINGSIKTRUKTION SE XEA

Luftfartyg
typ

COLIBRI MB II

Flygning



Normal



Avanc.

Version



Hjul



Skidor



Flottörer

Denna lastningsinstruktion gäller endast under vissa givna förutsättningar. Dessa redovisas i tabellen längst ned.

- BRÄNSLEMÄNGDSTABELLEN GER BESKED OM HUR MYCKET BRÄNSLE DU KAN MEDFÖRA.
DU MÅSTE DÅ FÖRST VETA
 - HUR MYCKET OMBORDVARANDE PERSONER VÄGER
 - HUR MYCKET BAGAGET VÄGER

BRÄNSLEMÄNGDSTABELL

ANTAL PERSON. (max)	BAGAGE Högst kg	MAX BRÄNSLEMÄNGD (LITER)						UTÖVER ICKE UTNYTTJBAR MÄNGD	
		Aktuell personmedelvikt							
		65 kg	70 kg	75 kg	80 kg	85 kg	90 kg		
1	9.5	F	F	F	F	-	-		
1	4.0	F	F	F	F	F	F		

L 1383c-2 (ers. L 1238c)

F=Fulla tankar. Om Du hamnar ovanför den streckade linjen i tabellen ovan, kan Du ha minst standardtankning/fulla huvudtankar.

Anm. Kan Du inte använda max startvikt p g a prestandabegränsningar ex. startbanans längd skall lasten eller bränslemängden i tabellen ovan minskas i motsvarande grad. (10 kg motsvarar 14 liter bränsle).

SE-XEA

Flygning



Normal



Avanc.

Version



Hjul



Skidor



Flottörer



2. PLACERA LASTEN PÅ FÖLJANDE SÄTT:

Max. bagagevikt vid pilotvikt 55 - 80 kg:

Bakre bagage max. 8.0 kg

Hylla max. 1.5 kg

Max. bagagevikt vid pilotvikt 80 - 100 kg:

Bakre bagage max. 2.5 kg

Hylla max. 1.5 kg

340kg Aresla 080503

EAA | Lars-Gunnar Söderlind
SE- | Besiktningsman

Grundtomviktsbest. av	Grundtomvikt	TP-läge	Massmoment
	inkl olja 203 kg	27.1 cm	5450 kg-cm
Max flygvikt	Total bränsle-	Huvudtankar	Standardtankn./Reservtankar
326 kg	mängd (utnyttjbar) 16.4 kg (23 l)		kg (- l)
Max last i bagagerum		Max tillsatsvikt (vikt för	
8 + 1.5 = 9.5 kg		bränsle, förare, pass, bag). 123.3 kg	
Max last med fulla huvudtankar		Max last vid standardtankn./fulla	
(vikt för förare, pass, bag). 106.9 kg		tankar (vikt för förare, pass, bag). - kg	
Plats och datum vid upprättande		Upprättad av (namnteckning)	
Sunne den 9/7 -83			
Upprättare (namnförtydligande)		Luftfartsinspektionen haft del (sign)	
Hardy Häggman			

Upprättas i 2 ex och sänds till Luftfartsinspektionens distriktskontor varifrån 1 ex returneras.



LUFTFARTSVERKET
Luftfartsinspektionen

(Förvaras i Teknisk Journal för Luftfartyg)

dated 2001 06 29

SE-~~XA~~

Hjul	Flottörer	Skidor	Medar	Sidnr
✓				

Sidnr

Tillverknings-
nummer 12

Luftfartstyp

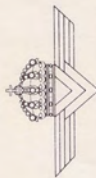
COURRU MBII

[illegible]

Upprättas i 2 ex, varav 1 ex sänds till Luftfartsinspektionens distriktskontor.
Vid ändring av utrustning sänds en kopia av originalet till Luftfartsinspektionens distriktskontor.
L = Lastningsanvisning upprättad/ändrad.
L* Utrustning som fordras supplement till flyghandbok.

1) Monter (+)
Démonter (-)

L 15024 (ers. L 1171, L 1248)



LUFTFARTSVERKET
Luftfartsinspektionen

REFERENSBLAD FÖR
FLYGHANDBOK

(Förvaras i samlingspärm
för fartygshandlingar)

Blad nr 1

Nationalitet och Reg.beteckning SE- XEA		
Tillverknings nr 12		
Luftfartyg typ COLIBRI MBII		
Pos nr	Benämning	Beteckning
1	Flyghandbok Colibri MBII	Colibri MBII
		Godkänd/Utgiven
		Av
		Datum
		1985
Plats och datum vid upprättande/ ändring		
Landvetter 860707		
Pos nr		
1		
Upprättare (namnteckning)		
S. Wikman		
Upprättare (namnförtydligande)		
S. Wikman		
Besiktningsingenjör		
LUFTFARTSVERKET		

Anm. Ovanstående handlingar skall vid flygning alltid medföras ombord. (jfr BCL-M1-1)

L 1403-2

383 ERK

Unungehöjden

Edsbro

Bro

Abby

Söderby-Karl

Bredsättra

Söderby

Rörvik

R 145 B VÄDDÖ 40500 MSL GND

FL 95 FL 65

59°50' 18°30'

Erken

S.Malma

Söderby

Estuna

Finngarne

Ekeby

Undra

Malsta

Husby-Sjuhundra

Frötuna

R 101 2000 MSL GND

D116.30 NTL

NORRTÄLJE/MELLINGEHOLM

STOCKHOLM TMA FL 95 2000 MSL

D116.00 ARL R 076

636 (413)

D117.10 TEB R 047

Boateberg

Söderhall

643 (404)

Ekskogen

Sättra

Riala

Uddeby

448 (344)

Bergshamra

Helgö

Vik

Vedda

Spersboda

Rumsättra

Vira

Roslags-Kulla

Boda

276

Skeppsbo

Asättra

Dyvik

Ljusterö

Gregersboda

Vagnsunda

Själbottna

Ö.Lagnö

Svedlandet

Yxjö

Blida

Alsвик

Sandviken

Furusund

Köpmann

Oxh

FL 95 FL 65

STOCKHOLM TMA fjärden

Alla höjder tryckta i fot.
Skala 1 : 250 000

NORRTÄLJE/MELLINGEHOLM

ESSN

Radiofrekv. NORRTÄLJE RADIO: 123.325

Höjd 40 ft / 12 m

LDA 07/25: 650m

SVENSKA FLYGFÄLT

Utgiven av KSAB

MAR 2013

www.pilotshop.se



VIKTIG INFORMATION

- PPR: 1 APR - 31 OKT på Ti. Ons. och To. 0700 - 1200
- PPR för TGL mörker Avgift 100:-
- Inga TGL mellan 22-07 vardagar och 19-09 helger
- Annan verksamhet kan förekomma på oregelbundna tider
- Oregelbunden snöröjning
- Varning för nedsvep före THR 25
- Skogsridåer i båda banändar
- THR höjder: RWY 07= 40 ft och RWY 25= 15 ft MSL
- Helikopterverksamhet
- Modellflygverksamhet
- Under Stockholm TMA
- R101 nära fältet
- Notera ditt besök i brevlådan på altanen
- Korttidsparkering sker på gräsytan bredvid tankanläggningen. För längre tid kontakta flygklubben.

Start:

RWY 07: Höger ut via Limmaren. Trafik mot norr/öster via NTL innan sväng.
RWY 25: Vid passage väg 276 sväng höger 10grader. Trafik mot norr/syd sväng efter Kyrksjön.

Landning:

RWY 07 Höger varv. Banan lutar nedåt (mest markant sista 200m)
RWY 25 Vänstervarv. Nersvep vid skogsridån. Var observant på helikopterplattan omedelbart norr om THR 25. Banan lutar uppåt.

Trafikvarv: 1000ft MSL

ÄGARE/BRUKARE

Mellingeholm Flygplats AB /
Roslagens FK
www.rfk.nu

TELEFON

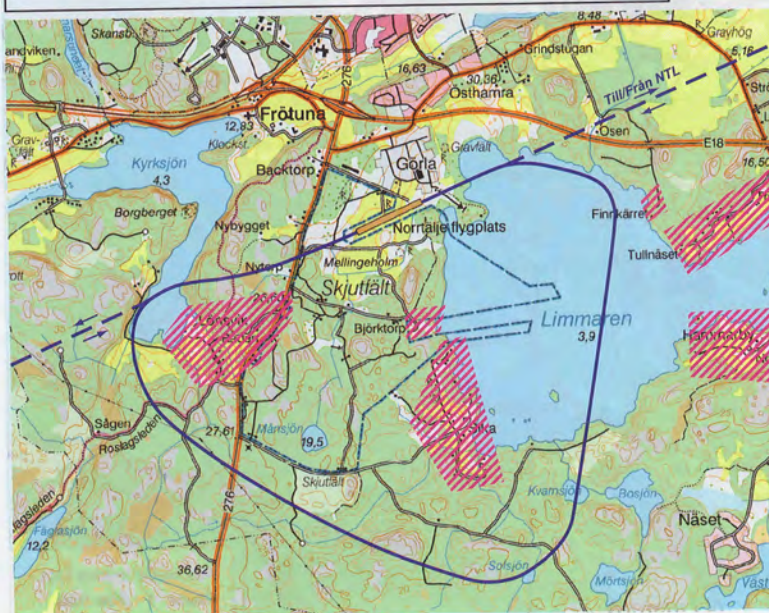
FK 0176-163 08
Ulf Mellberg 070-518 13 05
Lars Einemar 070-638 47 77

FÄLTyta

Asfalt

BELYSNING

Tänds med 15sek bärvåg.
Står 3m utanför asfalkanten.
APAPI står norr om banan. Tänder med 10% styrka i samband med banljusständning.



BRÄNSLE

Avgas 100 LL
HJELMCO (Kontant)
Avgas 91/96 UL
HJELMCO (Kontant)

HINDER

Mast 2 km sydväst
THR 07 236 ft GND

TAXI

Sverigetaxi 0176-123 45
Norrtäljetaxi 0176-108 00

BILUTHYRNING

Statoil
0176-104 84

LOGI

Norrtälje Turistbyrå
0176 - 719 90
www.roslagen.se

©KSAB 08-764 60 80 / Rättning 227 Mar2013
Flygdata från LFV AIS