



### ESLÖV FLY-IN

EAA Sveriges nationella huvud-fly-in hålls i år i Eslöv den 3-5 juni.



### BULLER OCH BÅNG

För godkänd flygutprovning krävs att ett godkänt bullerprov utförs. Hur det går till?



### FLYGMÄSSA

AERO i tyska Friederichshafen visar allmänflyg i elva stora hallar. Vi var där och rapporterar över fem sidor.

# EAA-NYTT

#2  
2011

MEDLEMSTIDNING FÖR EAA SVERIGE • #2/2011 • ÅRGÅNG 44



## Mikael Carlsons Fokker D.VII flyger

**KORT FINAL:** Vi besöker ett RV-4-bygge i Eskilstuna

**X-KLASSADE:** 571 färdiga och 80 under flygutprovning – hela listan!

**HANGAREN:** Massor av flygplan och prylar – och ett hus – till salu!

**ORDFÖRANDEN:** Vad kan vi göra för att locka de yngre till flyget?





## Flygkalendern

**3-5 JUNI:** EAA Sveriges huvud-fly-in på Eslövs flygplats. Mer info på annan plats i detta nummer av EAA-Nyttt och på [www.flyin.se](http://www.flyin.se).

**17-19 JUNI:** Aeroexpo UK Sywell Aerodrome, [www.expo.aero/uk](http://www.expo.aero/uk).

**1-3 JULI:** RSA flyin, Blois Le Breuil, Frankrike, [www.rsafrance.com](http://www.rsafrance.com) (på franska)

**15-17 JULI:** Jämi International Fly In & Airshow på Jämijärvi flygplats (EFJM), [www.jamifyin.com](http://www.jamifyin.com)

**25-31 JULI:** EAA fly-in, Airventure i Oshkosh, alla hembyggares Mecka, [www.airventure.org](http://www.airventure.org).

**5-7 AUGUSTI:** RV-Flyin i Höganäs, [www.ollesrv6.se](http://www.ollesrv6.se).

**6 AUGUSTI:** Visingsö Fly-in, [www.jfk.nu](http://www.jfk.nu)

**12-14 AUGUSTI:** Kräftstjartsvången i Siljansnäs, [www.siljansnasfk.com](http://www.siljansnasfk.com).

**26-28 AUGUSTI:** Tannkosh Flyin, Tyskland, [www.tannkosh.de](http://www.tannkosh.de).

**14-18 SEPTEMBER:** Reno Air Races, [www.airrace.org](http://www.airrace.org).

Om du vet något evenemang som borde finnas med här, maila [ea-nyttt@eaa.se](mailto:ea-nyttt@eaa.se)!

## Redaktörerna har ordet

**HEJ ALLA LÄSARE,** här är numret med Fly-In informationen. Den är sammanställd av arrangörerna i Eslöv med Sten Svensson i spetsen.

Vi har också fått del tre av Bengt Bergströms äventyr med Subaru-motorn i sin RV-7. Nu går motorn efter mycket kamp från Bengts sida. Flugit har den dock ännu inte gjort, vilket innebär att vi kommer att få en fjärde artikel innan allt är klart.

Annars är det lite mer Skåne i detta nummer än vanligt, Fly-in, Fokker D.VII och Slepcev Storch. Ni kan börja tänka på bilder till EAA-Nyttt och nästa års almanacka redan nu.

Som ni ser på några platser i detta nummer behöver det inte vara en lång artikel för att komma med, bara en liten notis om status på sitt projekt, så tala om vad som händer, många vill veta.

Nu när detta nummer är ute skall redaktörerna börja färdplaneringen till Eslöv, vi ses väl där, och hoppas att vädret vill oss väl.

Lennart & Kjell-Ove

## INNEHÅLL

**8 EAA-flyin**  
EAA Sveriges nationella huvud-fly-in hålls i år i Eslöv den 3-5 juni.



**12**

**Vi går på mässa**  
Flygmässan AERO i Friederichshafen visar allmänflyg i elva stora hallar, allt från det enklaste till komplexa maskiner.



**21**

**Möt nya tekniska chefen**  
EAA Sveriges nya tekniska chef heter Magnus Kärn-Hampus och är flygtekniker och idrottande dalmas. Han träffas säkrast på sidan 21.

**Dessutom:** **SID 4:** Så går en bullermätning till **SID 18:** Tredje delen: Att konvertera Eggenfellner till Subaru E6 **SID 25:** 517 färdiga och registrerade experimentklassade flygplan, samt 80 färdigbyggda under flygutprovning – hela listan! **SID 37:** Massor av kärror till salu. Och ett hus! **SID 40:** Kort final: RV4-bygge i Eskilstuna

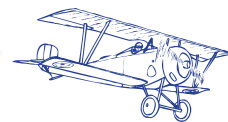


**Omslag:** Den 10 april 2011 provflög Mikael Carlson sin egenhändigt byggda Fokker D.VII SE-XVO på hemmafältet Sebbarp. Ett par veckor senare tog Sven Stridsberg (redaktör för Svensk Flyghistorisk Tidskrift) de första air-to-air-bilderna på flygplanet, »photoship« var Mikael's L-4 Cub. Några av dessa bilder har välvilligt ställts till EAA-Nytt's förfogande, vilket vi tackar och bugar för. Läs mer på sid 24. FOTO: SVEN STRIDSBURG

**2011**

Följande stopp-datum gäller för material under 2011.  
2011-3: 20 jun  
2011-4: 29 aug  
2011-5: 14 nov





# EAA-NYTT

NR 2/2011 | ÅRGÅNG 44

## Medlemsorgan för EAA Sverige och EAA Chapter 222 Sverige

Redaktörer: Kjell-Ove Gisselson och Lennart Öborn. Grafisk form: Urban Gyllström. Ansvarig utgivare: Ordförande Sven Kindblom.

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 och EAA Chapter 222

Postadress: Hägerstalund, 164 74 Kista  
Telefon: 08-752 75 85 Telefax: 08-751 98  
16 E-post: kansliet@eaa.se Hemsida:  
www.eaa.se Postgiro: 66 45 96-4  
Kansliet har öppet: vardagar 08.00–  
16.30 samt torsdagsfika kl 18.00–20.30  
på EAA:s kansli.

Medlemskap räknas per kalenderår och erhålles genom inbetalning av årsavgiften till föreningens postgiro. Medlemmar som tillkommer efter 1 juli erlägger halv årsavgift. Inbetalning av full avgift under november och december innebär medlemskap även nästkommande år.

Årsavgift 2010: 350 kronor.

Medlemskap i EAA Sverige innebär inte medlemskap i EAA:s USA-organisation.

## Föreningservice

Kontakta EAA kansli (Fredric Lagerquist) beträffande

- köp av Bygghandbok, Flyghandbok, märken, T-shirts etc.
- Försäkringar

## Infoteket

Kontakta Ingvar Lif. Rökinge 82,  
560 34 Visingsö, Tel. 0390-40413  
E-post: ingvar.lif@gmail.com

## EAA USA

Postadress: EAA Aviation Center  
P O Box 3086, Oshkosh, WI 54903-  
3086 USA Hemsida: www.eaa.org  
Medlemsavgift, \$56, betalas med kreditkort eller internationell check direkt till USA.

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.

## Svenska Rotorflygklubben

EAA:s intressegrupp för rotorflygning. Klubben verkar specifikt för att på ideell basis hjälpa medlemmarna bygga och flyga rotorflygplan.

Kontaktman: Ingvar Carlsson  
070-5794614. www.rotorflygklubben.se.  
Medlemskap erhålls genom att inbetala medlemsavgiften till postgiro 813469-4.

**N**U BÖRJAR DET faktiskt ordna till sig. Vi har rekryterat en ny teknisk chef som har kommit igång bra med arbetet. Magnus Kärn Hampus som han heter har sin bakgrund i den tunga luftfarten men har även från början av sin karriär erfarenhet från lätta luftfartyg. Greger Ahlbeck och Staffan Ekström har hjälpt Magnus att komma igång och samtidigt varit ett mycket värdefullt stöd för oss i övergångsperioden.

**EN ÅTERKOMMANDE FRÅGA** vi ofta ställer oss är hur vi ska rekrytera ungdomar till flyget. Man kan naturligtvis fundera över om detta är ett problem för EAA. Jag tror att vi måste tillsammans med övriga flygorganisationer hjälpas åt med problemet. Vi ser hur antalet certifikat stadigt minskar både för segel och PPL medan UL ökar något. PPL som ligger närmast oss tappar ca 200 certifikat per år, och är nu nere i 3 800. UL ökar med ca 15 per år och segel minskar med ca 50 per år. Segelflyg har traditionellt varit en inkörsport till flyget för många med det verkar inte längre ha samma dragningskraft. Det går även sedan många år sämre för oss på byggsidan, allt färre nya byggtillstånd. Ett litet ljus i mörkret har varit evenemang som »Flyget 100 år« som lockade till sig stora mängder besökare och inte bara de redan frälsta. Jag sätter också stort hopp till sommarens EAA-Fly-In i Eslöv som kombinerats med en stor allmän flygdag på söndagen. Det här är nog en fråga vi måste fokusera betydligt mera på framöver om privatflyget ska kunna finnas kvar.

**TRANSPORTSTYRELSEN KOMMER** som det ser ut just nu att förlora det finansieringstillskott som kommit från passageraravgiften. Detta innebär att TS behöver kompensera 50,4 Mkr med annan finansiering, vilket i praktiken innebär höjda avgifter. Detta är naturligtvis ett allvarligt hot mot allmänflyget som vi representerar en del av. I våra kontakter med TS

” Vi ser hur antalet certifikat stadigt minskar både för segel och PPL medan UL ökar något.

upplever jag att de är mycket väl medvetna om allmänflygets och vår ekonomiska situation. Vi är hårt belastade med kostnader redan nu. De indikationer jag hittills fått är att våra luftvärldighetsavgifter i nuläget inte kommer att beröras av TS ändrade finansiering.

Även om man som jag har en dragning till lite tyngre flygplan måste man nog erkänna att det bland UL-flygplanen har kommit en hel del fina konstruktioner, med bra prestanda och bra bränsleekonomi. De börjar bli mer och mer etablerade på samma marknad som 172:or och Cherokee. Många av de nya UL-flygplanen är egentligen LSA maskiner (600 kg) som bantats till UL till stor del genom att reducera tillsatsvikten. Det är naturligtvis frestande att flyga med överlast gentemot UL certifieringen som flygplanet har, eftersom man »vet« att flygplanet ursprungligen är byggt för för 600 kg. Det man då måste ha klart för sig är att man bryter mot regler men också att den sista »bantningen« många gånger kan ha drabbat struktur som t.ex landställ som är relativt lätt att förändra.

**NOG OM POTENTIELLA** bekymmer och pekpinnar. Vintern är slut och livet återvänder, fantastiskt hur några grader kan förändra hela livssituationen.

Jag önskar alla en fin flygsommar och missa inte årets Fly-In i Eslöv som jag tror kan bli något alldeles extra.

SVEN  
KINDBLOM



## Årsmöte EAA Sverige

**DEN 12 MARS 2011** hölls årsmötet i EAA:s lokal på Barkarby med 41 närvarande medlemmar och gäster. Till styrelse valdes följande medlemmar:

|            |                   |
|------------|-------------------|
| Ordförande | Sven Kindblom     |
| Kassör     | Hans-Olav Larsson |
| Ledamot 1  | Erling Carlsson   |
| Ledamot 3  | Olle Bergqvist    |
| Ledamot 4  | Carl Rönn         |
| Ledamot 5  | Lennart Öborn     |

Följande styrelsesuppleanter valdes på 1 år  
Sten Svensson  
Per Widing  
Mikael Svensson

Efter årsmötet informerade Lars Hjelmberg om utvecklingen av flygbränsle.

Protokollet från årsmötet kan läsas på  
www.eaa.se.

# Miljöbeviset kräver ett bullerprov

Varje X:at flygplan ska genomgå en flygutprovning för att bli godkänt och anses fullvärdigt. För en godkänd flygutprovning krävs också ett miljöbevis som i sin tur innebär att ett godkänt bullerprov ska utföras.

TEXT: LARS-ERIK LUNDGREN

**S**OM DU SÄKERT vet är alla flygplan – i alla fall nästan alla – försedda med en form av ljudcertifikat.

När det gäller normalklassade flygplan är det tillverkaren som förser varje flygplanstyp med ett ljudcertifikat som sedan gäller för alla individer av samma typ och med identisk specifikation. Så snart en förändring sker – t ex byte av propeller för att förbättra prestanda – ska en ny ljudmätning ske.

## ÄGARENS ANSVAR

För X-klassade flygplan krävs också ljudmätning och ljudcertifikat. I detta fall är det dock flygplanägaren som får ordna att bullerprovet genomförs. Ytterligare en skillnad är att varje individ ska mätas – generellt sett – eftersom det ju inte finns samma likformighet som vid den serietillverkning som gäller normalklassade kärnor.

## UNDANTAG

Men det finns ett viktigt undantag från den generella regeln. Två hembyggen som är på pricken lika i specifikation och utrustning kan i det här sammanhanget betraktas som »seriebyggda«. Det innebär att om en av dessa flygplan är bullerprovad och godkänd är det andra exemplaret automatiskt också godkänt – utan bullerprovning.

## TVÅ MÄTMETODER

Bullerprovet kan utföras enligt två mätmetoder utfärdade av FN-organet ICAO: annex 16 chapter 6 samt annex 16 chapter 10. Den förstnämnda metoden gäller normalklassade flygplan och innebär att flygplanet flyger på 300 meters höjd och med max motoreffekt över platsen där ljudmätaren är uppställd.

Den här mätmetoden är för närvarande också aktuell för ultralätta flygplan.

## START FRÅN STILLASTÅENDE

Den andra mätmetoden – chapter 10 – är den som gäller för X-ade flygplan och är en betydligt mer realistisk mätning. Här handlar det om en regelrätt startsekvens från stillastående på

startbanan. Det ju den situationen som ställer till problem för kringboende runt flygplatser. Metoden är tuffare än den plana överflygningen (chapter 6) och torde i framtiden bli allmängiltig för allt flyg.

## MAX STARTVIKT

Vad innebär då den mätmetod som EAA-kärrorna ska genomgå?

Ja, innan det är dags att börja flyga ska flygplanet uppfylla ett viktigt villkor. Det måste inför första start vara belastat till max startvikt. Här gäller det för piloten att utse (!) frivillig passagerare eller att hitta vikter så att belastningen blir den rätta – och kan godkännas av den mätansvarige.

Flygproceduren dunkas in i pilotens huvud, han repeterar och – i de flesta fall – blir den mätansvarige nöjd varefter det är dags för flygning.

## 2 500 M

Flygplanet startar från stillastående på en angi-



Ljudmätaren placerad med mikrofonen sju millimeter över aluminiumplattan som ligger på marken.

” För att bistå piloten att manövrera sitt flygetyget exakt rakt in över mätstationen ges glada tillrop över radion.

ven punkt på startbanan för att med full motoreffekt och bästa stighastighet (Vy) passera in över mätpunkten exakt 2 500 m längre fram i startbanans förlängning. Där avläses den uppställda ljudmätaren och piloten noterar aktuell flyghöjd vid passagen. Samtidigt noterar mätstationens personal aktuell vindhastighet och vindriktning.

När flygplanet passerar över mätplatsen konstaterar – och noterar – den mätansvarige hur ljudet från flygplanet förändras före, över och efter själva mätpunkten.

## 6 FLYGNINGAR

För ett komplett bullerprov krävs minst 6 godkända flygningar. Det innebär att uppmätta ljudvärden ska vara hyfsat jämna, att flygplanet flygs på rätt sätt (reducerad effekt noteras direkt), att flygplanet är mitt över mätstationen och att inte omgivande störningar (åskknall, skällande hund eller pratande nyfiken besökare) påverkat ljudvärdet.

För att bistå piloten att manövrera sitt flygetyget exakt rakt in över mätstationen ges glada tillrop över radion som till exempel »mera vänster, rakt så«. Den mätansvarige hjälper alltså piloten att hitta rätt i lufthavet.

## VÄRDEN VÄGS

När flygningarna är klara sker en summering av flygningarna och uppmätta värden varefter den förhoppningsvis lättade piloten får flyga hem igen. Alla ljud- och vindvärden matas in i en beräkningsformel varefter ett vägt ljudvärde noteras. Detta värde är alltså framräknat med hänsyn taget till aktuella vindvärden på mätplatsen. I beräkningsformeln balanseras även ljudvärdet i förhållande till flygplanets start-





Ovan och till höger: Nja, så ska det inte se ut om ljudmätaren ska visa godkänt värde. Vinkla röret bakåt eller åt sidan.



Kanske inte det snyggaste med avgaspiorna riktat uppåt. Men ljudmätaren gillar dragningen!



Till vänster: Bra dämpare plus att utblåset är riktat åt sidan. Viktigt att Liese-dämparen sitter i luftdraget för bästa kylning.

vikt varefter det slutliga ljudvärdet kommer fram – och godkänns eller underkänns.

#### FÖRÄNDRINGAR

Efter ett antal år som mätansvarig på flygfältet utanför Eskilstuna är det intressant att se – höra – hur ljudbilden under flygplanet förändras vid passagen. Är det propellerljud eller avgasljud som dominerar? Ökar ljudet efter passagen?

Den här hörbara ljudanalysen är viktig för att kunna diskutera eventuella förändringar på flygplanet. Vid ett antal tillfällen har flygplan-

ägaren fått vända hem med sitt bullriga flygplan för att rätta till en mindre bra dragning av avgasrören under motorn. Med små medel – framdiskuterade på platsen – kan ljudbilden under flygplanet förändras så att det blir »tummen upp« vid nästa bullerprov.

#### RAKA RÖR GER BULLER

Det är ju tämligen självklart att raka rör ut ur den undre motorkåpan och dessutom riktade rakt nedåt vållar problem. Riktas rören istället bakåt och gärna ut mot sidorna visar erfarenheten att det låter mindre på platsen där buller-

provets ljudmätare – och den mätansvariges öron – befinner sig.

#### RÅDFRÅGA

Ett litet tips är att flygplanägaren rådfrågar aktuell besiktningsman inför dragningen av avgassystemet på flygplanet. Gemensamt kan man då hitta en bra lösning som minskar miljöpåverkan för dem som befinner sig under flygplanet. Det tjänar inte bara flygplanägaren på – det är en nödvändighet för fortsatt flygande.

# Matig teorikurs i flygutprovning

Under en heldag fick de närvarande vid teorikursen för flygutprovning verkligen klart för sig vad som väntar när det egna flygplanet ska upp i lufthavet.

EAA:s biträdande tekniska chef Staffan Ekström kunde räkna in 32 förväntansfulla flygplansägare, piloter och medbyggare i EAA-lokalerna i Barkarby.

**S**TAFFAN EKSTRÖM ÖPPNADE dagen med att med kraft förmana om god flygtrim inför starten av flygutprovningen.

– Detta är en förutsättning för att inte bygaren ska drabbas av haveri som kan ödelägga många års arbete.

## GLÖM INTE DET ADMINISTRATIVA!

Han gick noga igenom all dokumentation ska finnas runt flygplanet innan EAA ger tillstånd för första flygning. Gula, röda och blåa sidorna i loggboken tillsammans med de gula och vita korten ska vara aktiverade.

– Det blir ofelbart problem när jag kommer till ett flygplan där inte någonting finns noterat, säger Staffan.

– Det flygplanet och den byggaren tror jag bara inte på!

## HÖGRE KRAV

Flygchef Erling Carlsson berättade att EAA nu är mer övervakade av myndigheten än tidigare. Myndigheten ställer högre krav än tidigare på nödträningsprogram samt på själva flygutprovningen. Den viktiga nödträningen – måste godkännas av EAA – ska utföras på ett flygplan liknande det som sedan ska flygutprovras.

– Jag hävdar med bestämdhet att vi måste ta tag i den mentala sidan inför varje flygutprovning. Tänk er för både en och två gånger och se till att ni har rejält bra flygtrim innan första start.

Han fortsatte:

– Och låt bli det där med stor show inför första start. Ta provflygningen på största allvar! Vänta med champagnen till dess att de tre, fyra första lyckade starterna är avklarade!

Erling konstaterade att det bör inte vara fler än max tre piloter i flygutprovningen. Med fler piloter blir det enligt hans mening svårt att få fram realistiskt utprovningresultat.

– Dessutom ska piloterna ha given »funktion« enligt byggtillståndet och vara godkända av EAA. Som besättning accepteras likaså i byggtillståndet inskrivna personer.

– Vid minsta tveksamhet – kontakta EAA!

## HANDBOK ENLIG EAA-FÖRLAGA

Flygchefen drog även igenom skapandet av flyg-handbok enligt de riktlinjer som finns hos EAA.



Förutom all information från föreläsarna utbyttes det synpunkter i mängd mellan kursdeltagarna.

Det bästa sättet att få handboken godkänd är att arbetat efter EAA:s egen förlaga.

– Och du, börja skriva handboken redan under pågående byggnation så att i alla fall 80 procent är klart när du kommer till oss och begär flygutprovningstillstånd.

Erling nämnde ett antal standardfel som byggarna lämnar ifrån sig. Det är bland annat icke daterade sidor, bortglömd daterad kontrollista, lämnade tomma rader (ska strykas), uppgifter om service/underhåll samt beskrivning av elsystem, reglage och instrument.

## BRA FLYGTRIM KRÄVS

När det blir dags för provflygningen är det – vilket ideligen påpekades under kursen – ytterst viktigt med bra flygtrim.

Erling Carlsson:

– Ha en djäkla respekt för det här. Var inte rädd för att fråga mig eller någon annan här på EAA om råd. Om Du känner den minsta osäkerhet inför till exempel stallprovet hjälper vi givetvis till. Provet måste ju göras medan vi inte kräver spinnpöv.

## RIK, VÄRDEFULL KUNSKAP

Sakari Havbrandt gav sedan en mycket intressant redogörelse för vad som rent aerodynamiskt händer runt flygplanet i olika flyglägen och hur piloten kan – och ska – hantera dessa situationer. Hans djupa kunskap och rika erfarenhet är verkligen en stor tillgång för EAA och dess verksamhet.



Erling Carlsson och Staffan Ekström matade kursdeltagarna med mycket information.



Sakari Havbrandt delgav av sin eminenta flygkunskap.

Sakka konstaterade:

– Börja med att kalibrera fartmätare eftersom du måste vara noga med att ange rätt fart vid till exempel stall. Stallfarten vid framtungt såväl som baktungt flygplan måste fram i ett tidigt skede av utprovningen.

## VARNADE

Han varnade för stallprovet med max motoreffekt eftersom propellerströmmen då kan förändra stallegenskaperna på för piloten överraskande sätt.

– Den snälla stallen kan snabbt utvecklas till spinn vilket i det läget med full motoreffekt kan vara direkt farligt. Tag gärna hjälp av erfaren pilot när de här proven ska utföras.

– Och viktigast av allt – se till att du har rejäl höjd innan du börjar med stallprovet. Jag vill ha minst 6 000 fot för att känna mig säker.

Fladderprov är en annan del i flygutprovningen där Sakka menade att det är klokt att vara extra försiktig.

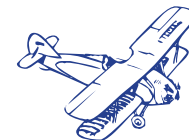
## INTE LÅNGA FLYGUTPROVNINGAR

Innan Staffan Ekström och kompani avslutade kursen och släppte hem de välmatade deltagarna konstaterade han att EAA nu ska arbeta för att få bort de riktigt långa flygutprovningarna.

– Det är inte acceptabelt med upp mot 500 timmar i en flygutprovning.

TEXT: LARS-ERIK LUNDGREN





# Flygsäkerhet år 2011 - EAA:s H50p arbete

**NU VID EAA-NYTTS** presstopp strax efter påsk har vi tack och lov endast haft en skada under de gångna fyra första månaderna.

Det var en propstrike på en X klassad PA 18. Propstriken hände efter landning och ut-  
rullning. Då var spaken i magen som den ska vara. Vid landningstillfället hade vinden ökat markant jämfört med vid starten. Efter vändning 180° taxade piloten med spaken i magen. Vid taxning av sporrhjulsflygplan i medvind får inte spaken vara "i magen" utan skall vara framåtförd. Nu reste sig stjärten och propellern tog i marken men som tur var kom stjärten ned igen och inga mera skador inträffade på t.e.x. spinner och motorcowling.

Resultatet blev som vanligt en ny propeller och en chockload på motorn. Händelsen inträffade en lördag och på måndagen togs kontakt med försäkringsbolaget. Demontering av motorn företogs och på tisdagen lämnades motorn personligen till flygmotorverkstad.

**DE NORMALKLASSADE FLYGPLANEN** har varit ut-  
satta för flera haverier men inget med person-  
skada vad jag vet tack och lov. Årets facit hittills ser ut att vara sju pilotfel varav ett berör våra 400 luftvärdiga EAA flygplan. Ingen händelse förorsakades av tekniska fel. Fem har varit landningshaverier, en propstrike och en är en riktig klassiker med dragstång i vägen vid motorstart.

**DET ÄR BEDRÖVLIGT** att TSL har slutat med H50p-arbetet och mest ägnar sig åt teknik och bestämmelser. Det är piloternas huvudsak insida vi behöver arbeta med och förbättra.

Än en gång vill jag påminna om vikten av rak och jämn final med rätt sjunk samt rätt hastighet, det ger en sättning där banan börjar. »Landing on the numbers« säger man i USA. Före sättning ska du t.e.x. ha bestämt en senaste pådragspunkt om du glider in för långt på fältet. Har flygfältet 200 m skyltar förenklas beslutet betydligt.

Efter start plana alltid ut på en meters höjd och öka farten till min Vy och stig där-  
efter, då har du marginal för turbulens och ev. motorstörningar. Årets första onödiga markskada, den kvarglömda dragstången på en PA28, säger till oss EAA:are att vi ska stanna upp och gå ett extra varv runt flygplanet och läsa checklisten extra noga före start.

Fortsatt säkert flygår önskar,

STAFFAN EKSTRÖM

## Kallelse till medlems- möte i EAA Sverige

Du kallas härmed till medlemsmöte i EAA Sverige. Årsmötet hålls i på Eslöv flygfält kl. 15.00 den 4 juni 2011. Mötet skall vara det första av två som krävs för att ändra föreningens stadgar.

### Förslag till dagordning:

- Mötet öppnas.
- Val av ordförande och sekreterare för mötet.
- Val av justeringsman som jämte mötesordföranden justerar mötets protokoll.
- Val av rösträknare.
- Godkännande av fullmakter och fastställande av röstlängd.
- Fråga om kallelse till årsmötet skett i behörig tid och ordning.
- Förslag till stadgeändringar.
- Övriga frågor.
- Mötet avslutas.

### Förslag till stadgeändringar

för beslut på mötet 4 juni 2011

**MÖJLIGHET ATT "POSTRÖSTA".**

**ÄNDRING AV 2 § MOM. 5**

Varje enskild medlem, klubb förening eller före-

tag äger rösträtt med en röst så länge plikterna mot EAA Sverige fullgörs. Röstning vid årsmöte och andra av styrelsen utlysta medlemsmöten får ske med undertecknat brev eller, fullmakt varvid varje ombud får företräda högst 4 fullmaktsröster. Fullmakterna skall presenteras och godkännas av mötesordföranden innan röstning.

### PUBLICERING AV MOTIONER.

#### TILLÄGG TILL 8 § MOM. 2

Inkomna motioner skall publiceras i medlemsblad eller hemsida minst 14 dagar före mötesdag.

### EXTRA FÖRENINGSMÖTE.

#### ÄNDRING AV 9 § MOM. 1

7 dagar ändras till 14 dagar

#### ÄNDRING AV STADGAR. ÄNDRING AV 11 § MOM. 1

Genom publicering i medlemsblad eller hemsida ska detta anses uppfyllt.

## LVD och AD gällande Lycoming och Rotax

**TRANSPORTSTYRELSEN UTFÄRDADE** 8 april LVD Nr 2-3392 gällande inspektion/byte av vissa ECI Titan cylindrar på Lycoming kolvmotorer modell 320, 360 och 540 serier.

Obligatoriska åtgärder i enlighet med FAA AD 2008-19-05. Se [www.transportstyrelsen.se/Regler/Regler-for-luftfart/Forfattningssamling](http://www.transportstyrelsen.se/Regler/Regler-for-luftfart/Forfattningssamling) och sök på LVD. Alternativt hittar ni original AD på [www.airweb.faa.gov](http://www.airweb.faa.gov)

**TRANSPORTSTYRELSEN HAR** även aviserat att de kommer att ge ut en LVD gällande utbyte av Magneto Flywheel Hub Washer på Rotax 912 och 914. Denna LVD är baserad på EASA Emergency AD 2011-0067. Ni hittar AD:n på <http://ad.easa.europa.eu/> Ni hittar dem också på [www.eaa.se](http://www.eaa.se).

**NI SOM HAR** en flygmaskin med någon av dessa Rotax eller Lycoming motorer, leta upp AD:n eller LVD:n och kontrollera om ni är berörda!  
TC, MAGNUS KÄRN-HAMPUS



## Eslöv den 3–5 juni 2011

# Välkommen till EAA:s nationella huvud-flyin

### Pilotinbjudan

**EAA SVERIGE INBJUDER** till 2011 års nationella huvud-flyin. Efter att på senare år har hållits i Stockholm and Norrköping, arrangeras årets flyin i Eslöv.

Eslövs Flygplats historia går tillbaka ända till 1912, då Skandinavien första postflygning startade här. Under andra världskriget förlades sedan flygvapnets reservflygskola till Eslöv och c:a 400 piloter fick sina silvervingar på fältet. De utbildades bl. a. på Focke Wulf Stieglitz och Klemm 35 och elevernas deltagande i ortens

sociala tillställningar gick inte spårlöst förbi.

Efter kriget blev flygplatsen centrum för jordbruksflyg och inte mindre än fem stora bolag hade sina hemmabaser här. En bra dag kunde ett 30-tal tungt lastade puderplan starta strax efter soluppgången, för uppdrag över hela Skåne.

**DAGEN EFTER ÅRETS** flyin firar Eslövs Stad 100-årsjubileum med en stor flygdag. Det blir landets största flygevenemang i år och därmed det största EAA-flyinnet någonsin. Entrén är fri och mer än 10 000 åskådare väntas. Uppvisningspiloterna är de bästa av de bästa i Skandinavien,

bl. a. Jan Emilsson, Daniel Ryfa och 2010 års världsmästare i segelavance, Johan Gustafsson. Dessutom formationshoppning i fallskärm, och JAS 39 Gripen!

**NÄSTA DAG**, på nationaldagen, fortsätter jubileumsfesten med Eslövs Stadsfestival med mängder av attraktioner på promenadavstånd från flygplatsen.

**ESLÖVS ÄRLIGA FLYIN** är välkänt för gästfrihet och lördagens stora grillfest. Vi börjar med drinkar och mingel tidigt på kvällen medan





## Fly-in 2011

3 - 5 juni  
Eslöv, ESME



**Fredag 3 juni**  
12.00 - 22.00 Gästande flygplan  
19.00 Grillafest

**Lördag 4 juni**  
07.30 - 09.00 Frukost serveras  
08.00 - 13.00 Gästande flygplan anländer  
11.00 - 13.00 Barn- och ungdomar flyger gratis  
10.00 - 10.45 Föreläsning: Eslövs Flygplats historia  
11.00 - 11.45 Föreläsning: Kan jag lära mig flyga?  
12.00 - 12.45 Föreläsning: Att bygga och äga mitt eget flygplan  
13.00 Briefing förevisningspiloter  
13.30 - 15.00 Förevisningsflygningar  
15.00 - 16.00 EAA medlemsmöte  
19.00 Middagsbankett

**Söndag 5 juni**  
07.30 - 09.00 Frukost serveras  
08.00 Grindarna öppnar för publik  
09.00 - 11.00 Barn- och ungdomar flyger gratis  
09.00 - 13.00 Räddningstjänsten visar brandsläckning, allmänheten får prova  
10.00 Briefing för uppvisningspiloter  
11.00 - 12.00 Föreläsning  
12.00 - 12.20 Högstidlig invigning  
12.20 - 12.40 Helikopter Matchrace  
12.40 - 13.00 Förevisning amatörbyggda flygplan  
13.00 - 17.00 Huvudprogram



Flygets Dag - Eslöv 100 år

www.flyin.se

Nu firar vi!



grillarna värmer upp. Din förköpta middagsbiljett byter du sedan mot fläskfilet eller karré av högsta kvalitet som du själv grillar till önskad smak. Ett stort bord erbjuder sallader, potatisgratäng, mm. Under kvällen berättas otroliga flyghistorier över borden och när tiden är inne startar den berömda karaoketävlingen.

STEN SVENSSON, 070 5547000

# Program

## Fredag 3 juni

- 12.00-22.00 Gästande flygplan anländer
- 19.00- Grillafest

## Lördag 4 juni

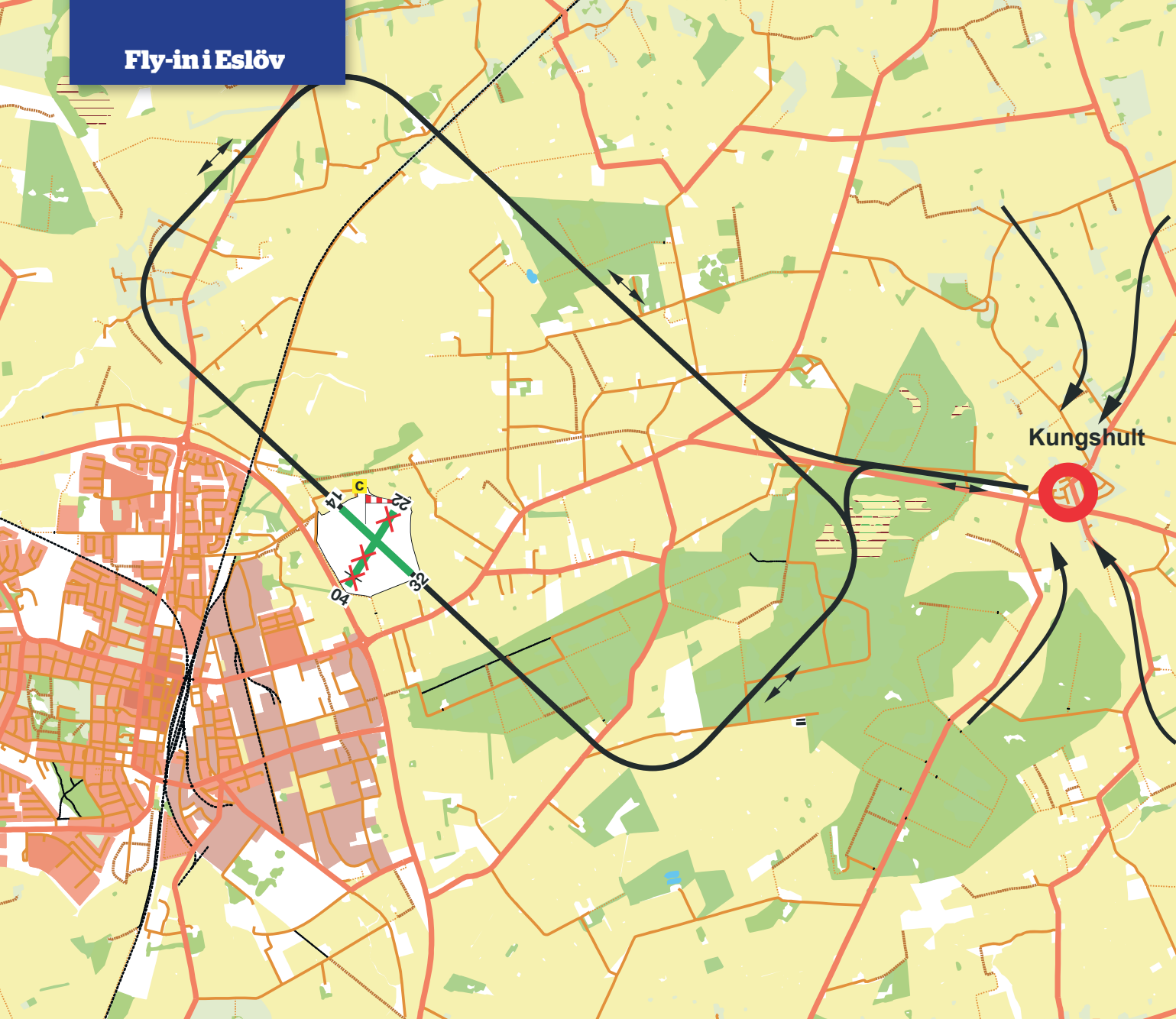
- 07.30-09.00 Frukost serveras
- 08.00-13.00 Gästande flygplan anländer
- 09.30- Helikopterrundflyg
- 09.30 Briefing Barn- och ungdomsflyg
- 11.00-13.00 Barn- och ungdomar flyger gratis
- 10.00-10.45 Föreläsning: Eslövs Flygplats historia
- 11.00-11.45 Föreläsning: Kan jag lära mig flyga?
- 12.00-12.45 Föreläsning: Att bygga och äga mitt eget flygplan
- 13.00 Briefing förevisningspiloter
- 13.30-15.00 Förevisningsflygningar
- 15.00-16.00 EAA medlemsmöte
- 19.00- Middagsbankett

## Söndag 5 juni

- 07.30-09.00 Frukost serveras
- 08.00 Grindarna öppnar för publik
- 08.30 Briefing Barn- och ungdomsflyg och UL
- 09.00-11.00 Barn- och ungdomar flyger gratis
- 09.00-13.00 Räddningstjänsten visar brandsläckning, allmänheten får prova
- 10.00 Briefing för uppvisningspiloter
- 10.00 Uppvisning jetmodeller och UL
- 11.00-12.00 Föreläsning
- 12.00-12.20 Högstidlig invigning
- 12.20-12.40 Helikopter Matchrace
- 12.40-13.00 Förevisning amatörbyggda flygplan
- 13.00-17.00 Huvudprogram

Mer information  
på nästa sida!





## Inflygningsprocedur Eslövs Flygplats ESME

### ANKOMMANDE FLYGPLAN

- Oavsett position, flyg, utan att passera trafikvarvet eller Eslöv Stad, mot Kungshult (N55°51'8" E013°24'48"/ N55.8525 E013.4136), 2.8 NM öster om ESME.
- Senast vid Kungshult, ropa Eslövs Radio på 123.15.
- Vid Kungshult, flyg mot ESME.
- Angör vänster medvind vid bana 15 eller höger medvind vid bana 33.
- Vid eventuellt pådrag, efter säker höjd uppnåtts, återvänd mot Kungshult.

**OBSERVERA:** Flygplatsen är okontrollerad. Egen uppsikt gäller även om viss trafikinformation kommer att tillhandahållas.

### AVGÅENDE FLYGPLAN

- Starta med egen uppsikt, lämna varvet i önskad riktning.

### EFTER LANDNING

Följ anvisningar på radio 123.15 och från personal i gul väst. Du kommer att lämnas över från gul väst till gul väst fram till anvisad parkeringsplats.

### TANKNING

Tankning rekommenderas i omedelbar anslutning till ankomst och ska då ske direkt efter landning. Räkna med långa köer till tanken på söndagen.

Meddela senast på final, på radio 123.15, att du önskar tanka. Efter landning blir du då anvisad att efter utrullning svänga österut oavsett bana i användning. Personal i gul väst kommer att anvisa väg till tankkö.

Tankning sker i två köer, en på varje sida om tankanläggningen, och tankning sker växelvis medan föregående flygplan betalar. Efter tankning ska flygplanet taxas fram till väntplats vid

tröskel bana 32, där personal i gul väst släpper över dig till parkeringsområdet på västra sidan.

Du kommer sedan att anvisas parkeringsplats av personal i gul väst.

### PARKERING

Flygplanen kommer att parkeras med början i södra delen, sedan norrut. När du ska parkera ditt flygplan ska du följa anvisningarna från personal i gul väst.

### UPPVISNINGSFlygplan

Flygplan som, enligt föregående överenskommelse med uppvisningsledaren, deltar i uppvisning eller förevisning, parkerar på airside om publikavspärning norr om speakertornet.

### SÄKERHET

Motorstart är absolut förbjudet utan att du först tagit kontakt med personal i gul väst och fått ok.



# Flygtag Eslöv Översiktskarta



- Catering
- Information
- 1 Räddningstjänst
- 1 Polisen
- 2 Ungdomsflyg
- 3 Helikopter Rundflyg
- 4 Uppvisningsflygplan
- 5 Utställning/Föredrag
- C Trafikledning

## Catering

### FREDAG 3/6

**GRILLAFTON KL 19.00.** Grillbiljett 110:- köpes i kansliet och gästerna hämtar själv köttbitar i baren. Självservering av sallad, bröd, kryddor, ketchup mm. Man grillar själv på grillplatserna. Dryck köpes i baren.

### LÖRDAG 4/6

**FRUKOST KL 07.30–10.00.** Kaffe och te, frallor, pålägg, fil o flingor mm. Frukostbiljett 50:-.

**LUNCH KL 10.30–14.00.** Grillkorv med bröd, hamburgare med bröd och tillbehör. Under eftermiddagen finns kaffe och kaka, våfflor, glass, läsk, vatten, mm

**BANKETTMIDDAG KL 19.00.** Vår traditionella grillfest med Karaoke. Middagsbiljett köpes i kansliet 130:-. Kött med sallad och potatisgratäng, till detta köpes öl, vin eller vatten. Kaffe efter maten med tillhörande kaka, alternativt glass. Gästerna grillar själv under trevligt umgänge på våra grillplatser

### SÖNDAG 5/6

**FRUKOST KL 07.30–10.00.** Kaffe och te, frallor, pålägg, fil o flingor mm. Frukostbiljett 50:- köpes i kansliet.

**LUNCH OCH FIKA** finns hela dagen att köpa i 20 olika cateringvagnar på publikområdet.

### MÅNDAG 6/6

**FRUKOST KL 07.30–10.00.** Kaffe och te, frallor, pålägg, fil o flingor mm. Frukostbiljett 40:- köpes i kansliet.

Taxning under publiktid lördag och söndag får endast ske under uppsikt av personal i gul väst.

Var hela tiden uppmärksam på omgivningen när du har motorn igång, de gula västarna hjälper till att hålla publiken borta men det är du som befälhavare som har det slutliga ansvaret.

#### BRIEFING

Kartor, AIP, internet, mm finns på plats markerad med skylt svart C på gul botten.

#### AVGÅNG

Motorstart efter ok från personal i gul väst, taxa enligt personalens anvisningar till väntplats vid bantröskel.

#### CAMPING

Camping uppmuntras och är tillåtet intill ditt flygplan. Vatten och tvättplatser finns på fältets västra sida.



# Flygmässan AERO i Friederichshafen

Flygmässan AERO i Friederichshafen är en fantastisk mässa som visar allmänflyg i elva stora hallar, allt från det enklaste till komplexa maskiner. Men det är tyngdpunkt på moderna maskiner UL/VLA/LSA och normalklass.

Många maskiner med el-drift är under utveckling och den går oerhört fort. På segelflygsidan finns redan självstartande eldrivna flygplan som kan stiga till 3 000 meter på en laddning!

När man går runt i hallarna får man en helt ny vision om vart allmänflyget är på väg i Europa och man inser att det finns en enorm marknad och optimism. Det finns enormt mycket nya maskiner, motorer, avionic osv. Planera in ett besök till nästa år, och det räcker inte med en dag, det går åt två dagar. Här kommer bilder från årets mässa.



Sunseeker II byggdes av Eric Raymond 2002. 2009 blev det det första soldrivna flygplanet att flyga över Alperna. Det har lite litium-jon batterier för start och första stigning. Därefter klarar den sig på solenergi. Se [www.solar-flight.com](http://www.solar-flight.com). TEXT & FOTO: KJELL-OVE GISSELSO



Rotax motor försedd med elektronisk insprutning och tändning från EPA Power. Se [www.epapower.com](http://www.epapower.com).

TEXT & FOTO: KJELL-OVE GISSELSO

En finsk flygbåt som väger under 70 kg. kan flyga i upp till 150 km/h och har en räckvidd på upp till 70 km.

TEXT & FOTO: STAFFAN EKSTRÖM



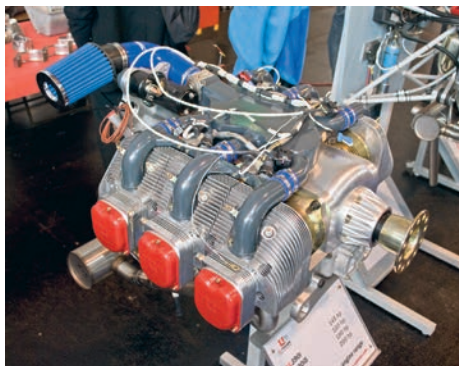


Bücker Jungmann, konstruerad av svensken A J Andersson, i nytillverkad – och uppdaterad – polsk version. För lite över tio år sedan importerades, byggda i Bielsko till Sverige. Läge för fler?  
TEXT & FOTO: FREDRIC LAGERQUIST



BD-5 finns i versioner med kolvmotor och med jetmotor, här med jet. Konstruktionen har varit med i många år och gjort sig känd genom att vara med i en James Bond film. Jet versionen lär behöva rejält lång bana för att start, propeller versionen hade tveksamma egenskaper. Ett stycke experimental-historia är den hur som helt.

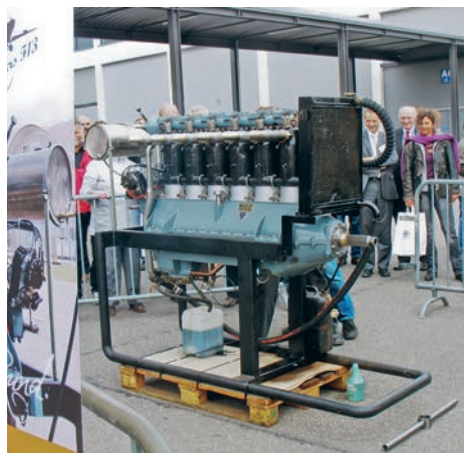
TEXT OCH FOTO: LENNART ÖBORN



ULPower tillverkar 4-cylindriga motorer mellan 97 och 130 hk. Här syns deras nya 6-cylindriga motor som kommer att finnas i varianter mellan 145 och 200 hk. Alla motorer är försedda med Fadec (elektronisk insprutning och tändning) och är luftkylda med direktdriven propeller (ingen reduktionsväxel). Se [www.ulpower.com](http://www.ulpower.com).  
TEXT & FOTO: KJELL-OVE GISSELSO



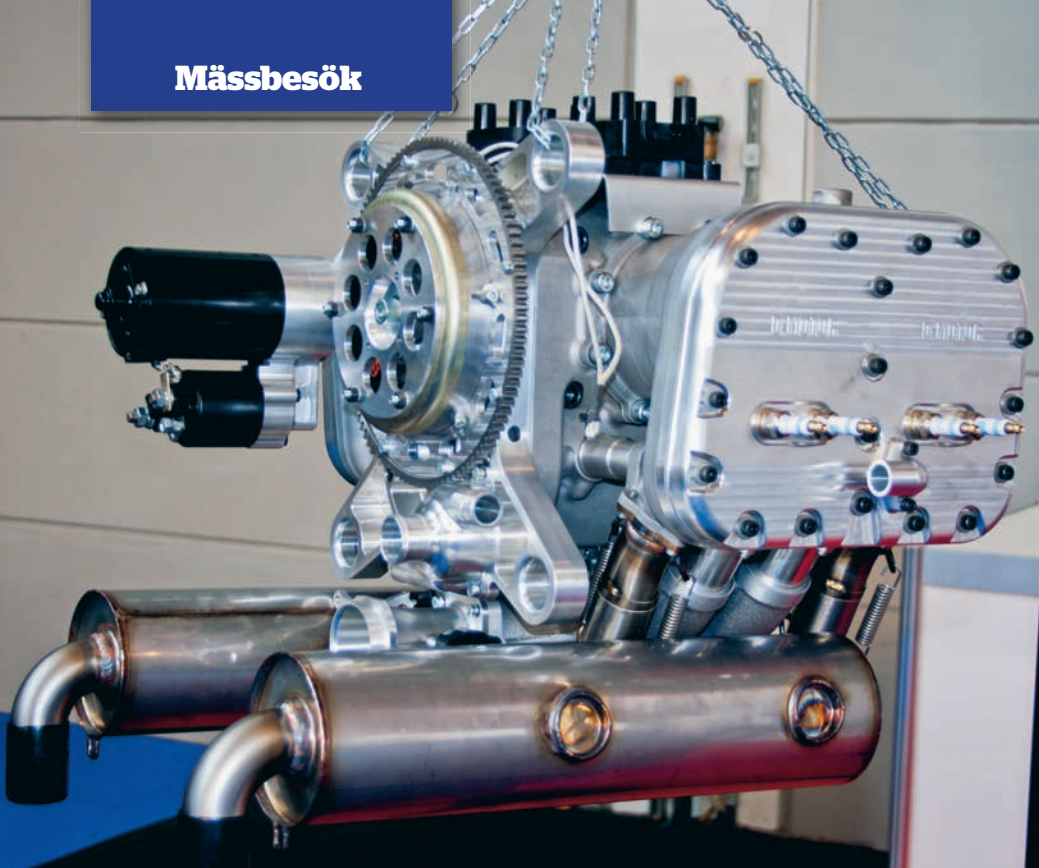
Denna 5,2 liters sexa är på 180 kp och skal förbruka 28 l/h bilbensin, men kan också köras på Avgas. Konstruktören undersöker om det går att göra ett Dynafocalfäste på motorn.  
TEXT OCH FOTO: LENNART ÖBORN



Man kunde även uppleva en Junkers L5G-motor, satt bland annat i Junkers F13 som t ex Albin Ahrenberg körde rundflax med på i stort sett alla sjöar i Sverige som man kunde landa på under 30-talet. Ljudet var... »bedövande».  
TEXT & FOTO: FREDRIC LAGERQUIST







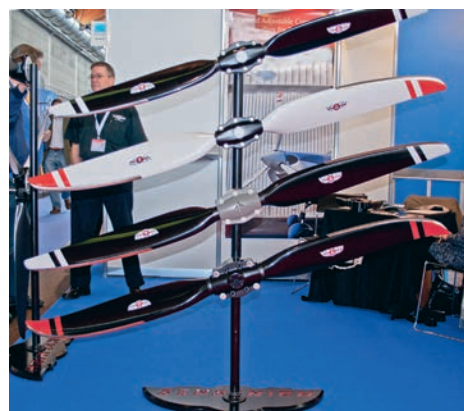
2.5 L, 47 kg, 80 hp, 4 cylindrar, elektroniskt tändsystem och elektronisk bränsleinsprutning är denna sidventilsmotor utrustad med. Den tar 14 liter per timme vid 75% och det är D-MOTOR i Belgien som producerar den. Se [www.d-motor.eu](http://www.d-motor.eu). TEXT OCH FOTO: LENNART ÖBORN



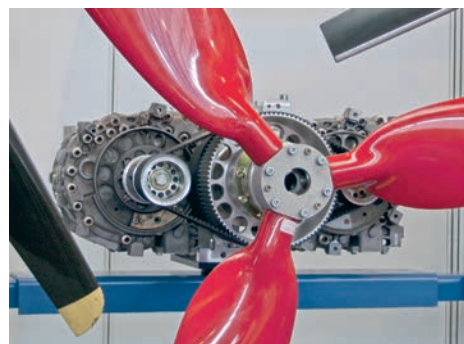
En blänkande Luscombe Silhouette S-LSA-8R Phantom Light Sport. Luscombe Silhouette är ju klassiker från 40-talet som nu saluförs i nyproducerad LSA/ESA-tappning. Här med en Rotec R2800-stjärnmotor. TEXT & FOTO: FREDRIC LAGERQUIST



Sport Cruiser tillverkas av Czech Sport Aircraft. Den såldes ett tag av Piper under namnet PiperSport, men det samarbetet har nu upphört. I år har ett antal små modifieringar införts, t.ex. ändrade roderytter, hjulkåpor, vingspetsar. BRS (räddningsskärm) kan numera väljas bort. Se [www.sportaircraftworks.com](http://www.sportaircraftworks.com). TEXT & FOTO: KJELL-OVE GISSELSOHN



Dessa propellrar från Sensenich kan ställas om på marken genom att man lossar några bultar och vrider bladen, för att få samma vinkel på båda bladen finns en tolk. Den undre propellern är avsedd för Van's RV-flygplan med O-320-motor, En trebladig version för O-360-motor kommer att finnas till Oshkosh. Bladen är i kolfiber. TEXT OCH FOTO: LENNART ÖBORN



Två wankelmotorer i boxerkonfiguration. Det fanns ett flertal motortillverkare av wankelmotorer på mässan. TEXT OCH FOTO: LENNART ÖBORN





Från Lettland kom den här snygga tandem-flygplanet men en ny motor på 130 hp från EPA Power, cruise speed 75% = 80–100hp ger farten 260–306 km/h. Motorn bygger på Rotax 100 hp och är försett med ett elektroniskt insprutningssystem. Rotax TBO på 2 000 timmar kommer nog inte den här motorn upp i men det är en lätt och liten motor som ser fin ut från utsidan. [www.pelegrin.lv](http://www.pelegrin.lv) och [www.epapower.com](http://www.epapower.com). TEXT & FOTO: STAFFAN EKSTRÖM

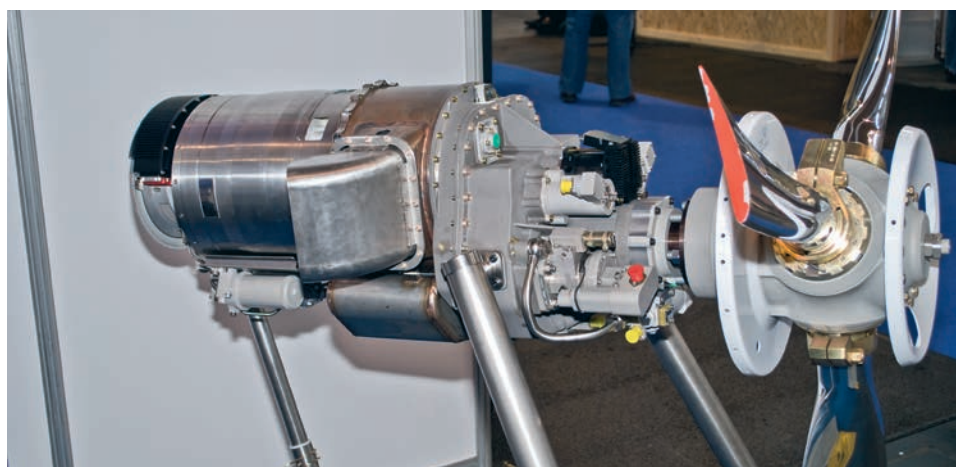


Italienska Flying Legend gör nerskalade replikor av två flygplan, Tucano och denna Hurricane. Den är tvåsitsig i tandem, 231 kg i tillsatsvikt tar den till MTOW 595 kg. Motorn är Rotax 912 eller 914. Den finns att köpa i flera stadier från byggsats till helt färdig. Se [www.flyinglegend.it](http://www.flyinglegend.it).

TEXT OCH FOTO: LENNART ÖBORN



En Rapid-200 konverterad till eldrift på högskolan i Turin. Till vänster ses elmotorn på 40 kW. Till höger är bränslecellen som producerar 20 kW elenergi från vätegas och syre. Syret tas från luften. Restprodukten blir ren vattenång. Som backup och extra energi vid start finns dessutom litium-jon batterier (syns ej i bild. Se [www.enfica-fc.polito.it](http://www.enfica-fc.polito.it)). TEXT & FOTO: KJELL-OVE GISSELSO



Turboprop motorn TP100 tillverkas av företaget PBS i Tjeckien. Den tänkta målgruppen är UAV:er och allmänflyg. Den utvecklar 180 kW (245 hk) och väger 55 kg. Den finns även i en jetvariant och en variant för helikoptrar. Se [www.pbsvb.cz](http://www.pbsvb.cz).

TEXT & FOTO:

KJELL-OVE GISSELSO







Ovan: Självstartande segelflygplan med smart elmotor i nosen på 20 kw kontinuerlig effekt. Startsträcka 120 m på asfalt, 170 m på gräs, därefter stig med 3 m/s max 1800 m på en laddning alternativt horisontell flygning i 130 km. Propellerbladen ligger längs kroppens sidor när elmotorn ej är igång. Vid start av elmotorn dras bladen ut framåt. Propellerbladet till vänster är helt utfällt medan det på höger sida är infällt mot kroppen. På bilden till vänster står Ulrik Rönnbäck från TSL därefter till höger Ingmar Hedbolm.

TEXT & FOTO: STAFFAN EKSTRÖM



Vildmarksliv med en Savage Cub. Det är en Cub-kopia med Rotax motor, tillverkad av Zlin i Tjeckien. Se [www.zlinaero.com](http://www.zlinaero.com).

TEXT & FOTO: KJELL-OVE GISSELSÖN



Till vänster: Flight Safety Design marknadsförde sitt nya flygplansprojekt ECO1. Det är en vidareutveckling av Osqavia som startade som ett studentprojekt på KTH och sedan slutfördes av Niklas Anderberg. Rotax-motorn ersätts med en HKS700T på 80 hk, vilket sparar vikt. Dessutom ändras konstruktionen av vingar och stjärtparti från plåt till komposit. Flygplanet är tänkt att klassas som LSA. Se [www.eco1aircraft.com](http://www.eco1aircraft.com).

TEXT & FOTO: KJELL-OVE GISSELSÖN



# Slepcev Storch hemma i Svedala

**NILS HÅKANSSONS NYA** Slepcev Storch, parkerad utanför hemmahangaren i Lönnslätt, Svedala.

Istället för en Argus, som är Storkens motor i originalutförande, sitter i denna nyare variant en Rotax 912 ULS. I början av april tilldelades flygplanet registreringen SE-XYH och det bör inte dröja alltför länge innan Nils har fått luft under storkvingarna ...



## Pitts Model 12 såg solen

**EN SOLIG DAG** i sena april rullades denna röda läckerbit ut bygglokalen på nedlagda Barkarby. Flygplanet är en Pitts Model 12 och byggare är Bent Jacobsen, Solna. Första byggstillståndet utfärdades i november 2001 och för något år sedan tilldelades planet registreringen SE-XJB – byggarens initialer bakvänt! Ska det vara aerobatic så blir det gärna inverterat även ur den synvinkeln...

TEXT OCH BILD: FREDRIC LAGERQUIST

## Motorkörning på Bunge flygfält, Gotland

**BIFOGAR BILD FRÅN** dagens, 29 april, motorkörning efter översyn av motor Lycoming O-290D2. **CLAES MARTINSSON**



Konvertering till Eggenfellner Subaru E6, del 3

# »Att vara på jungfrulig mark har sitt pris«

**D**ET HÄR ÄR den tredje delen i serien om konvertering till Eggenfellner Subaru E6.

Min andra artikel i EAA-Nytt skrev jag under tidig höst, hoppet stod fortfarande till att jag skulle få min ännu ej levererade Engine Computer Unit (ECU) från Eggenfellner trots tidigare upprepade svikna löften.

Snart förstod jag att en leverans av min redan betalda ECU skulle dröja om den överhuvudtaget skulle komma till stånd, frågetecknen har varit alltför många.

**ECU:N ÄR DET** elektroniska systemets hjärna som styr tändning och bränsleinsprutning. De databoxar som idag sitter som original i våra bilar bör man inte nyttja då dessa även försörjer en hel del annat i bilens elektroniska system som inte direkt har med motorns funktion att göra, kan vara fönsterhissar och mycket annat lull, lull som finns i våra moderna bilar. De databoxar som vi använder i våra bilmotorkonverteringar skall styra så få funktioner som möjligt för att minska risken för felkällor i systemet och därmed ge en ökad tillförlitlighet varför de databoxar som används idag för flygbruk oftast är specifikt byggda för respektive motor, ibland av konverteraren själv.

Under hösten tog jag kontakt med de personer inom mitt nätverk som kanske kunde ge mig råd om hur jag skulle komma vidare. Ingen kunde ge mig råd då man inte hade någon erfarenhet av dessa elektroniska system till flygmaskiner. Började känna en »lätt« panik, här står man med en lovande konvertering som kostat mycket tid, energi och kapital men som är helt värdelös när den saknar sitt elektroniska styrsystem.

**VAD SKULLE MAN** nu göra, gjorde som många andra, gick ut på webben och sökte andra byggare som installerat Eggenfellners Subaru-motorer. Hittade då redaktören och upphovsmannen för ett nätverk av Subarubyggare borta i USA. De är ca 200 medlemmar som har Eggenfellner konverteringar, oftast i någon av RV-modellerna. Tog genast kontakt med honom och sedan dess har vi haft och har många kontakter med varandra. Pete Krok är en lätt grädd gentleman som tidigare arbetat inom rymdindustrin men efter sin pensionering byggt en RV6 utrustad med en fyrcylindrig Eggenfellner Subaru.

**DETTA VISADE SIG** vara vändningen i mina försök att lösa den minst sagt prekära situation

”Började känna en 'lätt' panik, här står man med en lovande konvertering som kostat mycket tid, energi och kapital men som är helt värdelös när den saknar sitt elektroniska styrsystem.



som jag hamnat i. Som ägare till en Subaru-motor som byggs in i en experimental uppfyllde jag också kraven för medlemskap i nätverket varför jag nu också är medlem. Pete visade sig känna den man som tidigare levererat databoxar till Eggenfellner. Han heter Ross Farnham och äger ett företag borta i Kanada. Han jobbar sedan många år med elektroniska insprutningssystem för aircracing, bilracing och båtracing. Tog genast kontakt med honom och han lovade på stående fot att bygga en databox till min motor.

Det visade sig att han också byggt och är ägare till en RV6 som har en Eggenfellner Subaru installerad och tycker att han har väl fungerande installation. Vi fick genast en mycket god kontakt med varandra och han har sedan dess gett mig ovärderlig support.

Nu bestämde jag mig definitivt att låta detta med Jan Eggenfellner bero tills vidare och i stället satsa på Ross databox, denna sitter i många Subarukonverteringar och man har en relativt stor erfarenhet av denna lösning.

Fick den nya boxen i slutet av februari, kän-





Första motoruppstart efter montering av nya MAP-sensorn med flygmaskinen väl fastbunden. 600 varv på propellern, ca 1200 rpm motorn, lägsta stigning på propellern.

des fantastiskt att äntligen ha den i min hand. Att byta databox innebar en hel del modifieringar av det redan installerade kablaget.

Saknade elschema av Eggenfellners installationer varför det gick åt mycket tid att identifiera de 23 kablarna från motorn till den ECU som jag »skulle« ha fått från Eggenfellner.

Som ni byggare vet är »alla« kablarna vita i en flygmaskin vilket inte gjorde jobbet lättare.

Därefter återstod ett betydande jobb i att konstruera ett fäste och montera sensor och givare till tändsystemet på motorn.

Nu var det dags att hitta kompressionsläget för första cylindern, göra markeringar på remskivan och motorn, tillverka en platta som tre triggermagneter samt en referensmagnet skulle monteras på. Plattan skall fästas på remskivan på motorn för generatoren. Magneterna skall monteras med exakta gradtal i förhållande till varandra och vara poolvända på ett bestämt sätt. Tre magneter med nord och en med sydpol. Men vad var nord och vad var syd på dessa några mm stora magneter??

Nu var det dags att ta kontakt med Sven-Erik

” Att läsa en manual på svenska för hemelektronik kan vara nog så knepigt men att läsa en manual på engelska som beskriver installation och programmering av ett datastyrt elektroniskt insprutningssystem är sju resor värre.

Pira. Sven-Erik gav mig rådet att använda en vanlig Silvakompass, som tur var hade jag en sådan hemma. Snart hade jag med Sven-Eriks hjälp listat ut hur magneternas skulle poolvändas.

**NÄR SENSORER OCH** magneter och de viktigaste kablarna var installerade gjordes ett första försök till motorstart. Motorn startade till min glädje redan efter ett antal varv men gick inte som den skulle. Tog åter kontakt med Ross, en manifold pressure sensor (MAP) som jag redan installerat efter instruktioner av Eggenfellner kopplades in. Detta var ingen bra lösning då denna map-sensor inte var kompatibel med den ECU jag fått av Ross. Detta ställde till med en hel del problem i den elektroniska hjärnan

och gav oss en hel del huvudbry då vi inte fick motorn att gå. Efter överenskommelse med Ross skickades databoxen till Kanada för kontroll och ev åtgärder. Ibland är hjälpen närmare än vad man tror.

Jag är kontrollant för ett rv7-bygge, ett projekt som Bernt Johansson i Malå ansvarar för. Det visade sig att Bernt har stora kunskaper om datasystem och svagström, han är nämligen utbildad på KTH inom detta område och arbetar dagligen med detta.

Snart satte jag honom i arbete i att tyda manualen som följde med mitt ECU-kit från Ross samt därefter vara min rådgivare i denna för mig främmande värld. Bernts kommentar när jag bad honom om hjälp var



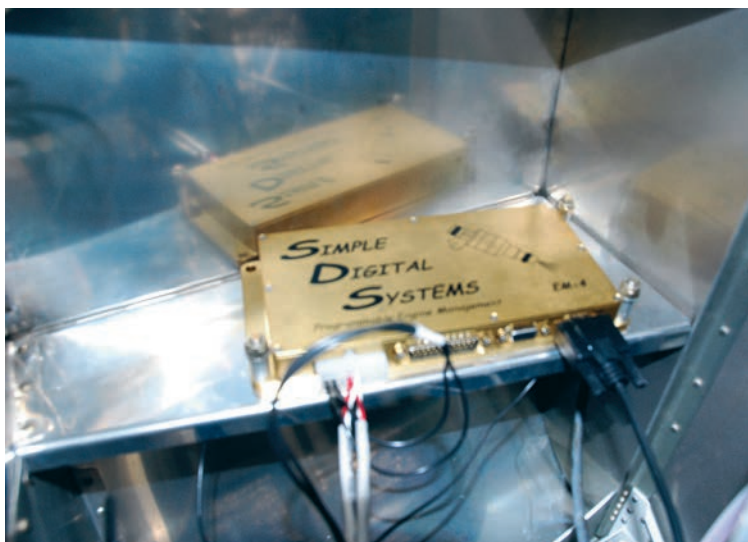




Taxning med 1000 varv på propellern, ca 2000 rpm motorn.



Endast mindre justeringar har varit nödvändiga för att anpassa cowlingen till den nya motorn. En elektrisk ställbar IVO Propp har monterats.



ECU:n har monterats under instrumentbräden, väl skyddad mot fukt och mekanisk påverkan.

»visst kan jag en hel del om detta med datastyr-system men om motorer kan jag inget« vilket senare visade sig vara en underdrift.

Att läsa en manual på svenska för hemelektronik kan vara nog så knepigt men att läsa en manual på engelska som beskriver installation och programmering av ett datastyrt elektromotorsprutningssystem är sju resor värre.

Bernt kastade sig genast över manualen och även han fann snarast att den var nog så komplicerad. När jag besökte honom vid min senaste tillsyn av hans bygge kom vi överens om att han skulle komma över till mig (18 mil enkel väg) för programmering av databoxen som jag nu fått tillbaka från Ross och installerat med en annan map-sensor.

**MEN VI FICK** inte motorn att fungera. Vi gick, för vilken gång i ordningen vet jag inte åter igen installationen för tändning och insprutning men kunde inte hitta några fel. Vi tog telefonkontakt med Kanada och med deras hjälp kom vi fram till att det var map-sensorn som det troligen var fel på. Fick ett partnr för sensorn, tog kontakt med en bilreservdelsfirma, efter drygt ett dygn hade jag den nya sensorn hemma till det facila priset av 600 kr.

Dagen efter, lördagen den 16 april 2011 instal-

” Till min stora glädje tände genast motorn, spann som en katt och till en bråkdel av de vibrationer och ljud som en Lycoming frambringar.

lerade jag den nya sensorn. Det var med stor spänning jag vred om startnyckeln, vad skulle hända?

Till min stora glädje tände genast motorn, spann som en katt och till en bråkdel av de vibrationer och ljud som en Lycoming frambringar. Om någon hade sett mig skulle de ha sagt att hade jag inte haft öronen skulle munnen gått runt huvudet.

Körde motorn under ca 30 min, alla värden var som de skulle.

Under söndagen körde jag åter motorn under ca en timme under olika belastningar och gjorde den första taxningen med den nya motorn och den nya propellern.

Har under veckan fortsatt med motor och taxningstester. Känner inga större skillnader mot tidigare under taxning i både låg fart och nära lättning utan uppför sig som tidigare trots att motorn är något tyngre.

Proceduren att starta upp motorn och köra

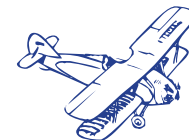
den är något annorlunda än tidigare, lite fler elbrytare och motorvärden att hålla reda på men det vänjer man sig säkert snart med. Hitills har allt utfallit till stor belåtenhet. Återstår att ta ut maximala statiska belastningen och se hur motorn reagerar temperaturmässigt men innan dess återstår en del testkörningar och finprogrammering av ECU:n.

**EN STOR FÖRDEL** när det uppstår problem är att man lär sig mycket nytt och att man får många goda vänner under resan med att lösa de problem som uppstått. Sist men inte minst, det är tur att man inte i förväg vet vad man har framför sig i ett sådant här projekt för då skulle man kanske inte våga ta klivet.

Återkommer i ett framtida nummer av EAA-Nytt med en uppföljningsartikel då jag förhoppningsvis kan berätta om prestanda och annat som kan vara av intresse.

BENGT BERGSTEN, SE-XUX, RV7 ES200





# Ny teknisk chef på EAA:s kansli

Magnus Kärn-Hampus – flygtekniker och idrottande dalmas...

I FEBRUARI PÅBÖRJADE EAA Sveriges nye tekniske chef (TC) sin anställning. Efter en »inkörningsperiod« har han nu fått Transportstyrelsens godkännande och kommit igång fullt ut i sitt nya värv. Det har varit rätt ut i hetluften, flygsäsongen sparkade igång med bravur och därmed även frågeställningarna riktade till EAA:s kansli. Men vem är denne nye TC då? EAA-Nytt har ställt fem snabba frågor.

## Namn, ålder och kommer från..?

– Magnus Kärn-Hampus! Är en 43-årig mas med rötter i Mora, men upplänning sedan 12 år. Närde pilotdrömmar som liten och pysslade med modellflyg under uppväxten. Därför blev fortsättningen också som den blev...

## Yrkesbakgrund, vad har du sysslat med tidigare?

– Skruvade Jaktviggen under värnplikten på F 16 i Uppsala. 1991 började jag på nu-

mera avsmnade Airborne i Sveg som flygtekniker. Har jobbat hands on med diverse en- och tvåmotor Cessnas och Pipers, Dornier Do 228, Jetstream 31 samt Schweitzer 300- och Hughes 500-helikoptrar. Pluggade maskin i Borlänge i några år och hamnade till slut på Skyways 1999. Där har jag arbetat som teknisk koordinator, produktionsingenjör – med till exempel felsökningar – och de sista sex åren som systemingenjör på Fokker F50. Det har då främst handlat om luftvärdighetsfrågor rörande struktur, interiör och flight controls samt gjort ett antal importer samt exporter av flygplan.

## Hur hamnade du här på EAA?

– Skyways beslöt att flytta mesta av sin verksamhet till Jönköping och jag kände inte för att bli smålänning. Så när hålet efter Pålle Pinato skulle fyllas anmälde jag mitt intresse. Och på den vägen är det...

” När hålet efter Pålle Pinato skulle fyllas anmälde jag mitt intresse. Och på den vägen är det...

## Några spontana tankar om jobbet som teknisk chef?

– Föra EAA framåt i harmoni med tiden och i en god samarbetsanda med Transportstyrelsen.

## Vad sysslar den tekniske chefen med på fritiden?

– När jag är ledig pysslar jag med vår villa och trädgård. Jag och min sambo Monica lyckas alltid skapa ett nytt projekt så fort något annat är avklarat. Dessutom gillar jag att idrotta både vinter som sommar. Och är det svårt att hitta på något finns det alltid två barn som är villiga att hjälpa till...

# Siljan AirPark museum

**HISTORIEN BÖRJADE 1995** med projektet "Egna Vingar" i Tullinge utanför Stockholm, där flygplanet Celebrity SE-XRY byggdes tillsammans med ungdomar som då i folkmun brukade kallas »värstingar« eller »drop-outs«. Projektet föll väl ut – det visade sig att ungdomarna blev motiverade av att göra något praktiskt och spännande som att vara med och bygga ett flygplan. De var tvungna att lära sig svenska, engelska och matematik för att klara uppgiften och kärnämnen blev plötsligt någonting relevant och skolan blev intressant. Projektet valdes till och med ut av Näringsdepartementet som Sveriges mest framgångsrika ungdomsprojektet med EU-finansiering år 2000 och en prisbelönt dokumentärfilm färdigställdes samma år som sedan visades på SVT vintern 2001.

**ÅR 2001 LADES** Tullinge flygplats ner och verksamheten blev tvungen att flytta eller avvecklas. Jag kontaktades av flygklubben i Siljansnäs som då hade sett filmen och beslut togs om flytt till Dalarna. Det var nu en ny programperiod inom EU och eftersom det gått så bra med det tidigare projektet så tänkte jag att det borde det finnas en god chans till nya EU-bidrag om projektiden kunde utvecklas. Jag vred skruven några varv till och utvecklade Egna Vingar till projektet "School at Work" till vilket jag sökte och fick nya EU-bidrag. Vi påbörjade byggandet av fem flygplan med ungdomar i fem kommuner och skolor i Dalarna som deltog i projektet. Skapandet av Siljan Flying Circus i Siljansnäs var det centrala målet i projektet för de skolungdomar och 55+ personal som deltog. Flygplanen skulle här användas som teaterrekvisita. Flygplan och övrig rekvisita började byggas runt om i de olika skolorna.

I och med detta lanserade jag 2003 visionen om Siljan AirPark, Sveriges första flygby med hangar hemma på tomt, där sedermera tomtägare från elva olika nationer köpte de 45 fast-

igheter som initialt såldes. Vi blev omskrivna som pionjärer när det gäller konceptboende i Sverige.

**DET SOCIALA PROJEKTET** med skolorna fungerade mycket väl och avslutades som planerat i december 2005 och Siljan AirParkprojektet avslutades november 2006 i samband med att samfällighetsföreningen bildades. Efter en tuff period från 2007 fram till början av 2009 med allehanda problem som uppstod i samband med byggandet av det som skulle bli just Siljan Flying Circus, har sedan våren 2010 läget åter varit stabilt. Hösten 2009 kunde Siljan AirPark officiellt invigas efter att de sista arbetena med flygtaxibanorna blev färdigställda, denna gång med stöd bl.a. från Länsstyrelsen.

**UNDER 2010 BEDREV** Siljansnäs flygklubb ett förstudieprojekt med EU-bidrag med syfte att utarbeta en långsiktig hållbar plan för vidareutvecklingen av den del av Siljan AirPark som somnade in 2007. Som ett resultat av detta har vi beslutat att besöksverksamhetens kärna skall vara ett nationellt flygmuseum med huvudinriktning amatörbyggda flygplan. Ett värdefullt resultat av detta projektarbete är att ett samarbete med Tekniska museet i Stockholm har etablerats.

**VI BROTTAS ALLA** med flera problem såsom ökade driftskostnader, framför allt bränsle, men även materielkostnader, komplexare regelverk som begränsar och fördyrar samt flygplatser som försvinner. Det största problemet eller hotet mot småflygets överlevnad vill jag dock påstå är demografiskt. Medlemmarna inom EAA är till över 99% män(!) och medelåldern börjar närma sig 65 år(!). Nu är det inget fel i sig att vara en äldre man, men det blir ett problem när snart hela organisationen består av endast (äldre) män.



En konsekvens av de ovanstående faktorerna är att det under de närmaste åren sannolikt kommer att bli allt fler, många gånger historiskt intressanta hembyggda flygplan, där byggarbeten eller ägaren inte är aktiv längre. Vissa av dessa flygplan kan betraktas som teknikhistoriskt intressanta.

En vidare konsekvens kan i framtiden bli att det är svårt att motivera själva existensen av småflyget som vi känner det idag. Myndigheter och samhällsopinion kan kanske med rätta hävda att de enda som idag engagerar sig är en krympande skara gubbar som ändå är borta om 10–20 år och att verksamheten inte verkar bidra med någon nytta i samhället, utöver för de aktiva medlemmarna i föreningen som för stunden finns kvar. I värsta fall kan samhället i övrigt komma att uppleva sportflyget enbart som något onödigt och störande av andra som påverkas av vår verksamhet.

EAA Sverige är en liten teknisk organisation som under alla de år som den funnits kunnat visa på en väl fungerande verksamhet där vi i Sverige i en internationell jämförelse ligger mycket långt fram både vad det gäller antal flygplan byggda per capita och samtidigt låga haverisiffror. Många av de eldsjälarna som åstadkommit och skapat allt detta, och kan det här, blir dock bara äldre för varje år och på sikt så är den stora frågan hur vi skall behålla och utveckla kompetensen inom verksamheten och överföra den till yngre medlemmar. Och kommer vi överhuvudtaget ha tillräckligt många yngre att överföra den till i framtiden? Hur skall vi attrahera tillräckligt många unga tjejer och killar i framtiden?

**VAR KOMMER** Siljan AirPark museum in i detta? Museets perspektiv skall vara ett underifrånupp eller "gräsrotsperspektiv", som skall visa vad enskilda personer skapat genom åren. Flygindustrin med flygplatser och flygplanstillverk-





ning är normalt sett mycket kapitalintensiv, tekniskt avancerad och komplext. Normalt är det statsförvaltningar eller stora industrier som ansvarar för vad som skapas och byggs inom flyget.

Det är i alla fall uppfattningen hos den normalt icke flyginitierade medborgaren. Museets ambition är att visa vad enskilda personer på privat initiativ har åstadkommit genom flygets historia fram till idag. Denna för allmänheten okända gräsrotsindustri är större och mer spännande än vad de flesta vet. Museet kan fylla en viktig funktion för att sprida information och kunskap i samhället om EAA och småflygets roll. Ett museum intar på ett naturligt sätt både ett socialt och kulturhistoriskt perspektiv som annars hittills har saknats och målsättningen med museet är att fortsätta arbeta med socialpedagogiska projekt och skol-samarbete. Ett museum kan även utgöra ett naturligt forum eller plattform för organiserandet av kompetens och utbildning som är knuten till byggande, restaurering och underhåll av gamla som nya amatörbyggen och museiföremål.

**UTSTÄLLNINGEN I SILJAN** AirPark 2011 är en av de största satsningarna som Tekniska museet någonsin gjort med att nå ut i landet, då i stort sett hela utställningen "Svensk flyg 100-år" flyttas upp till Siljansnäs tillsammans med ytterligare en del föremål som funnits i Tekniska museet och i förråd. Siljan AirPark samarbetade med Tekniska museet i samband med iordningställandet av utställningen som pågick från juli t.o.m. november 2010. Efter att utställningen avslutades så påbörjades flytten av ett antal flygplan och föremål till Siljan AirPark med målsättningen att öppna en utställning runt midsommar 2011.

Ett av uppdragen som Tekniska museet har i sitt regleringsbrev är att söka nå ut i hela landet,

men av praktiska och naturliga skäl blir verksamheten ofta begränsad till Stockholm.

**VARFÖR JUST I** Siljansnäs? Vi tycker att Siljan AirPark på många sätt är naturlig som lokalisering av ett nationellt museum för amatörbyggda flygplan. Själva flygfältet byggdes av lokala bönder 1959 och finansieringen och byggandet av Skandinavien's första AirPark med asfaltbana 2003–2006 var ju ett privat amatörbygge. De byggnader som finns på fältet är byggda med amatörer/privatpersoner som huvudmän och en stor del av invånarna har byggt sina egna flygplan. Några historiskt intressanta amatörbyggda flygplan finns redan idag baserade på Siljan AirPark och det är sannolikt att fler intressanta amatörbyggen kan komma att flyttas till Siljan AirPark i framtiden. Sedan 1989 har vi varje år arrangerat en av Skandinavien's största flygträffar, "Kräftstjartsvängen", som hålls i augusti då främst hembyggda flygplan från hela Norden kommer till Siljan AirPark.

Flygfältet är detaljplanerat och ägs gemensamt av alla fastighetsägare på flygfältet, invånarna i flygbyn, flygklubben och museet. Därmed är flygfältet säkrat så långt som det är möjligt. Själva flygplatsfrågan är ju tyvärr annars ett problem på många håll och ett museum bör helst ligga på ett flygfält av rätt typ. Med rätt typ menar jag ett fält med både gräs och asfalt men som samtidigt inte har någon tung trafik eller klassning som medför oönskade begränsningar eller kostnader om man flyger med ett litet enkelt hembygge.

Slutligen så är Siljansregionen, efter de tre storstadsregionerna, det största besöksmålet för turister i Sverige med ca 1,3 miljoner besökare per år och antalet har stadigt växt de senaste åren (källa: Siljan turism).

**BLI MEDLEM!** Vi har nu en unik chans som vi måste ta vara på. Det som är avgörande för om detta initiativ ska kunna fortsätta att utvecklas är om vi kan mobilisera tillräckligt många medlemmar i museiföreningen och få tillräckligt många besökare i sommar. Logiken är enkel. Finns inte tillräckligt intresse för initiativet så saknas det grundläggande motivet för att driva verksamheten. Många medlemmar är oerhört viktigt och betydelsefullt. Initiativet med Siljan AirPark museum har tagit lång tid på knagglig väg att realisera och det är en positiv och offensiv händelse inom småflyget idag.

Exakt hur museet skall utvecklas i framtiden bestäms av föreningens medlemmar så har du intresse av frågan så gå med. Vi får inte slarva bort denna chans!

För 150 kronor får du en rad förmåner men framför allt så är det ett stöd till vårt initiativ och en insats för småflyget.

**ALLA SOM HAR** ett experimentklassat flygplan är extra hjärtligt välkomna upp i sommar. Risken är då stor att man omedelbart blir shanghaiad in i utomhusutställningen den dag man besöker Siljan AirPark. Vill man vara med på något ytterligare sätt så är det även det välkommet, ett helt museum skall besättas.

**MÅNDAG 20 JUNI** i år har vi vernissage, som det ju heter när utställningar har premiär. Från och med i sommar så har jag tänkt mig att även vi ska bli lite kulturella med våra flygplan.

Välkommen till nyöppnade [www.siljanairparkmuseum.se](http://www.siljanairparkmuseum.se)

Bästa hälsningar

Carl Rönn, 070-3682811, [carl.ronn@gmail.com](mailto:carl.ronn@gmail.com)





# Mikael Carlsons Fokker D.VII flyger

**DEN 10 APRIL** 2011 provflög Mikael Carlson sin egenhändigt byggda Fokker D.VII SE-XVO på hemmafältet Sebbarp. Ett par veckor senare tog Sven Stridsberg (redaktör för Svensk Flyghistorisk Tidskrift) de första air-to-air-bilderna på flygplanet, »photoship« var Mikael's L-4 Cub. Några av dessa bilder har välvilligt ställts till EAA-Nytts förfogande, vilket vi tackar och bugar för.

**SE-XVO ÄR MÄRKT** som den Fokker D.VII som den tyske piloten Wilhem Stör flög 1918. Det vingprydda vita svärdet är personligt emblem medan de svarta och vita banden framför stabben är kännetecknet för det förband som Stör tillhörde, Jasta 68.

Mikael fick sitt första byggtillstånd för detta Fokker-projekt utfärdad den 7 november 1996. Hade det inte varit för att motorrenoveringen (Motor: Daimler D IIIa) drog ut på tiden hade nog flygplanet kommit i luften tidigare, men mer om det senare. Vi avser att återkomma betydligt mer ingående, såväl i bild som i skrift, om detta fantastiska bygge i ett kommande nummer av EAA-Nytt.

FOTO: SVEN STRIDSBURG







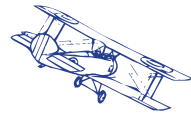
# X-klassade luftfartyg 2011-02-01

Flygplan som är experimentklassade och som är under flygutprovning.

Det finns 517 färdiga och registrerade experimentklassade flygplan, samt 80 färdigbyggda under flygutprovning.

| Reg    | Typnamn                        | Tillv.nr      | Tillv.år | Ägare                                   |
|--------|--------------------------------|---------------|----------|-----------------------------------------|
| SE-AEC | Bleriot XI                     | -1381         | 1918     | Mikael Carlson, Löberöd                 |
| SE-AGE | De Havilland DH 87B Hornet Mot | 8136-80       | 1937     | Föreningen Veteranflyg, Norrköping      |
| SE-AHG | Götaverken GV-38               | 8-860         | 1938     | Göteborgs Veteranflygsällskap, Alingsås |
| SE-AMA | SAI KZ-III Serie U2            | 81-111        | 1946     | Göteborgs Veteranflygsällskap, Alingsås |
| SE-AMC | Auster Mk V                    | 497-284       | 1943     | Thomas Olov Altin, Bjästa               |
| SE-AMD | Bücker 131 Jungmann            | 541/2141-526  | 1958     | Bo-Göran Knutes, Enskededalen           |
| SE-AME | SAI KZ-III                     | 93-399        | 1946     | Sven Göran Greén, Trelleborg            |
| SE-AMG | De Havilland DH 82A Tiger Moth | 84589-95      | 1941     | Mikael Ivarsson, Lidköping              |
| SE-AMI | De Havilland DH 82A Tiger Moth | 86526-678     | 1945     | Stefan Sonestedt, Lidköping             |
| SE-AMK | Piper J3C-65 Cub               | 12438-882     | 1943     | Oyvind Pedersen, Limhamn                |
| SE-AMN | Auster VJ 2 Arrow              | 2387-1036     | 1946     | Bo-Göran Knutes, Enskededalen           |
| SE-AMR | De Havilland DH 82A Tiger Moth | 47-FV517-88   | 1935     | Mats Roth, Västerås                     |
| SE-AMY | De Havilland DH 82A Tiger Moth | 82720-761     | 1940     | Henrik Lundh, Enköping                  |
| SE-AMZ | Bleriot XI/Thulin A            | EAA-1184-SE   | 1918     | Mikael Carlson, Löberöd                 |
| SE-ARR | Auster VJ 2 Arrow              | 2358-1025     | 1946     | Staffan Månsson, Halmstad               |
| SE-ASP | Piper J3C-65 Cub               | 11928-1187    | 1944     | Werner Björnström, Jukkasjärvi          |
| SE-ASS | Piper J3C-65 Cub               | 11994-890     | 1943     | Göran Stigsson, Edsbyn                  |
| SE-ASU | Piper J3C-65 Cub               | 11708-317     | 1943     | Bo Axelsson, Varberg                    |
| SE-ATE | Piper J3C-65 Cub               | 11965-1338    | 1943     | Helsingborgs Flygklubb, Viken           |
| SE-ATG | Piper J3C-65 Cub               | 12043-1011    | 1944     | Anders Håkansson, Mariefred             |
| SE-ATL | Piper J3C-65 Cub               | 11243-234     | 1943     | Clas Bergstrand, Limhamn                |
| SE-ATO | Piper J3C-65 Cub               | 12517-1155    | 1944     | Ingvar Ask, Löddeköpinge                |
| SE-ATP | Piper J3C-65 Cub               | 12057-943     | 1944     | Tommy Sjödin, Ås                        |
| SE-ATT | Piper L4J                      | 11979-588     | 1944     | Ingemar Brottare, Borlänge              |
| SE-ATU | Piper J3C-65 Cub               | 12146-604     | 1944     | Karl-Gustav Lorvi, Lekeryd              |
| SE-ATZ | Piper J3C-65 Cub               | 12319-1200    | 1944     | Sten Oskar Bergström, Sandviken         |
| SE-AUF | Piper J3C-65 Cub               | 12387-887     | 1944     | Gunilla Öhrn, Alingsås                  |
| SE-AUH | Piper J3C-65 Cub               | 12685-913     | 1944     | Jan Marcus Uddén, Bengtsfors            |
| SE-AUL | Piper J3C-65 Cub               | 12066-487     | 1943     | Krister Strid, Kungsängen               |
| SE-AUR | SAAB 91 A Safir                | 91-103-1222   | 1946     | Stiftelsen Aeroseum, Göteborg           |
| SE-AWL | Piper J3C-65 Cub               | 11871-1315    | 1943     | Jörgen Åstrand, Lund                    |
| SE-AWS | Fairchild 24W-41 Forwarder     | 804-804       | 1943     | Paul Pinato, Ljungsbro                  |
| SE-AWW | Piper J3C-65 Cub               | 16352-1258    | 1946     | Bo Persson, Malmö                       |
| SE-AXB | Republic RC-3 Sea-Bee          | 268-1348      | 1947     | Ulf Engström, Edsvalla                  |
| SE-AXX | Republic RC-3 Sea-Bee          | 829-1168      | 1947     | Bo Larsson, Järfälla                    |
| SE-AXY | Republic RC-3 Sea-Bee          | 830-1398      | 1947     | Sten Arvid Karlsson, Märsta             |
| SE-AYM | Miles M 65 Gemini              | 6296-707      | 1947     | Björn Esbjörnsson, Kågeröd              |
| SE-AYZ | Piper J3C-65 Cub               | 13264-1316    | 1945     | Bengt Andersson, Löberöd                |
| SE-AZU | Luscombe 8A Silhouette         | 4865          | 1947     | Björn Hellström, Bålsta                 |
| SE-BCL | Stinson 108-1 Voyager          | 2103-553      | 1947     | Kjell Johansson, Vara                   |
| SE-BCM | Stinson 108-1 Voyager          | 2113-696      | 1947     | Stig Dahlström, Rättvik                 |
| SE-BCS | Piper Pa-12 Super Cruiser      | 12-1257-1283  | 1946     | Björn Löwgren, Spånga                   |
| SE-BCZ | Piper Pa-18 Super Cub 150      | 18-370        | 1950     | Lars-Olov Persson, Kiruna               |
| SE-BEA | Stinson 108-3 Voyager          | 108-4874      | 1949     | Kjell Jahrehorn, Svenstavik             |
| SE-BEC | Piper J3C-65 Cub               | 12904-344     | 1944     | Christer Edsholm, Järpen                |
| SE-BEE | Ercoupe 415 C/D                | 2614-82       | 1947     | Tord Nilsson, Skellefteå                |
| SE-BEG | Piper J3C-65 Cub               | 13214-522     | 1940     | Ragnar Fredriksson, Malmköping          |
| SE-BEH | Piper J3C-65 Cub               | 8644-476      | 1943     | Rickard Andersson, Skurup               |
| SE-BEI | Piper J3C-85 Cub               | 15500-1105    | 1946     | Anders Nathanson, Stallarholmen         |
| SE-BEL | Piper J3C-65 Cub               | 11692-661     | 1943     | Göteborgs Veteranflygsällskap, Alingsås |
| SE-BEM | Stampe SV4C                    | 33-472        | 1945     | Jan Erik Gerstel, Hönö                  |
| SE-BEN | Piper J3C-65 Cub               | 44-7972-361   | 1944     | Varbergs Flygklubb, Varberg             |
| SE-BEP | Beech 35 Bonanza               | D-718-1018    | 1947     | Sven Hammarström, Danderyd              |
| SE-BET | Piper J3C-65 Cub               | 17017-1088    | 1946     | Nils Johan Nutti, Vuollerim             |
| SE-BEV | Piper J3C-65 Cub               | 18658-650     | 1948     | Thomas Pettersson, Stocka Möllan        |
| SE-BEY | Piper J3C-65 Cub               | 11578-1317    | 1944     | Johan Barth, Lund                       |
| SE-BFD | Piper J3C-65 Cub               | 12535-993     | 1944     | Per-Erik Frejd, Täby                    |
| SE-BFX | Ercoupe 415 D                  | 4413          | 1947     | Sven-Erik Pira, Strömsund               |
| SE-BGA | Klemm Kl 35 D                  | 1983-1297     | 1940     | Håkan Wijkander, Bro                    |
| SE-BIB | Piper Pa-18 Super Cub          | 18-2062-1416  | 1952     | Nils-Eric Håkansson, Svedala            |
| SE-BII | Noorduyn AT-16 Harvard MK II B | 14-245-705    | 1942     | Niclas Amrén, Sigtuna                   |
| SE-BIT | Stinson 108-1 Voyager          | 108-1793-1314 | 1947     | Jan Erik Gerstel, Hönö                  |
| SE-BKA | Aeronca 7 AC                   | 7AC-6340-1023 | 1946     | Tommy Lundgren, Dorotea                 |

Fortsätter  
på nästa sida



## X-KLASSE LUFTFARTYGG 2011-02-01

|        |                                |                |      |                                     |
|--------|--------------------------------|----------------|------|-------------------------------------|
| SE-BMC | Piper J3C-65 Cub               | 12847-1022     | 1944 | Mikael Carlson, Löberöd             |
| SE-BMG | Miles M 65/A1 Gemini           | 6285-1397      | 1947 | Stefan Sandberg, Bro                |
| SE-BNI | Piper J3C-65 Cub               | 12608-797      | 1944 | Bertil Olsson, Östersund            |
| SE-BNN | SAAB 91 A Safir                | 91-130-1365    | 1947 | Magnus Lord, Lund                   |
| SE-BOZ | Boeing A 75 Stearman N1        | 75-294-1169    | 1947 | Kenneth Öhrn, Säter                 |
| SE-BPT | Klemm Kl 35 D                  | 1922-627       | 1940 | Håkan Wijkander, Bro                |
| SE-BPU | Klemm Kl 35 D                  | 2009-79        | 1941 | Curt Sandberg, Ekerö                |
| SE-BSZ | Focke-Wulf FW 44J Stieglitz    | 2778-1439      | 1940 | Björn Löwgren, Spånga               |
| SE-BXX | Andreasson BA-6                | 1              | 1968 | Håkan Ljungberg, Katrineholm        |
| SE-BYR | Piper Pa-18 A Super Cub 150    | 18-2928-751    | 1953 | Bo Lögdlund, Ånge                   |
| SE-BYU | Auster J.1 Autocrat            | J1-1886-117    | 1946 | Jan-Erik »Kotten« Borin, Vallentuna |
| SE-CAB | SAAB 91 B-2 Safir              | 91-334-1271    | 1957 | Kjell Franzén, Svärtinge            |
| SE-CEB | Piper Pa-18 A Super Cub 150    | 18-5533-1179   | 1957 | Åke Wallin, Ånge                    |
| SE-CEF | Piper J3C-65 Cub               | 19580-1395     | 1946 | Östen Lindgren, Frånsta             |
| SE-CET | Piper J3C-65 Cub / L4H         | 11304-1167     | 1943 | Anders Håkansson, Mariefred         |
| SE-CHG | De Havilland DH 82A Tiger Moth | 85867-73       | 1943 | Niclas Bååth, Bromma                |
| SE-CIA | Jodel D119-100                 | 861            | 1961 | Stefan Lindh, Heby                  |
| SE-CIB | Jodel D113                     | 789-1482       | 1961 | Otto Deli, Falköping                |
| SE-CIC | Jodel D126                     | 787            | 1961 | Lars-Åke Henrysson, Backaryd        |
| SE-CID | Jodel D119                     | 958            | 1962 | Sven Karlsson, Växjö                |
| SE-CIE | Jodel D119                     | 784            | 1961 | Peter Andersson, Gällö              |
| SE-CII | Jodel D112                     | 783            | 1971 | Bo Andersson, Dösjebro              |
| SE-CIN | Bowers Fly Baby 1 A            | SE-01          | 1975 | Jan Eriksson, Östervåla             |
| SE-CKE | Piper Pa-18 A Super Cub 150    | 18-6520-1409   | 1958 | Mats Johannesson, Annelöv           |
| SE-CLA | Piper Pa-22 Tri-Pacer 150      | 22-3064-977    | 1955 | Lars Keskitalo, Harads              |
| SE-CLD | Piper PA-20 Pacer 150          | 22-100-1407    | 1961 | Stefan Nieminen, Gällivare          |
| SE-CLM | Aeronca 7 AC Champion          | 392-1339       | 1945 | Nils Johansson, Västerås            |
| SE-CLR | Piper J3C-65 Cub               | 11794-1322     | 1944 | Per Fornander, Kristianstad         |
| SE-CLY | EEA C 150                      | 17030-732      | 1958 | Oswald Gustavsson, Årila            |
| SE-CMY | Cessna 140                     | 11721-1175     | 1946 | Ingvar Ask, Löddeköpinge            |
| SE-CND | Champion 7 EC                  | 719-1193       | 1959 | Tommy Lundgren, Dorotea             |
| SE-CNW | EEA C 172 A                    | 47137-652      | 1959 | Bruno Bergström, Märsta             |
| SE-COG | De Havilland DH 82A Tiger Moth | DE 639-334     | 1943 | Kurt Bengtsson, Malmö               |
| SE-CPG | Andreasson MFI-9 Junior        | 2-933          | 1962 | Hans-Olav Larsson, Järfälla         |
| SE-CPL | Ryan Navion A                  | NAV-4-1786     | 1949 | Henry Lidman, Spånga                |
| SE-CRK | Piper Pa-22 STOL               | 22-9081-931    | 1961 | Gösta Widlöf, Storvik               |
| SE-CSM | Piper Pa-22 Caribbean 150      | 22-7380-683    | 1960 | Gunnar Dahlén, Hoting               |
| SE-CSU | Piper Pa-20 Pacer              | 20-489-713     | 1950 | Lars Ingvarsson, Malmköping         |
| SE-CTE | Piper J4A Cub Coupe            | 4-612-271      | 1939 | Philip Datred, Höör                 |
| SE-CTG | Piper Pa-18 Super Cub          | 18-6832-1198   | 1959 | Anders Bergström, Katrineholm       |
| SE-CUR | Piper Pa-22 Tri-Pacer          | 22-7453-1076   | 1960 | Jerry Haag, Oxelösund               |
| SE-CWF | Piel CP301S Emeraude           | 120            | 1963 | Ingvar Ahlström, Staffanstorp       |
| SE-CWG | De Havilland DH 82A Tiger Moth | BB 750-120     | 1935 | Pär Cederqvist, Ljungbyhed          |
| SE-CVT | Beech G35 Bonanza              | D 4856-1158    | 1956 | Robert Wallin, Saltsjö-Boo          |
| SE-CXE | EEA C-172                      | 47500-1021     | 1960 | Kjell Sandberg, Färentuna           |
| SE-CXK | Cessna 175 B                   | 17556888       | 1960 | Hasse Thelin, Orsa                  |
| SE-CZF | Piper Pa-22 Colt 108           | 22-9126-1367   | 1961 | Mikael Svensson, Nynäshamn          |
| SE-CZI | Piper Pa-22 Colt 108/150       | 22-9129-764    | 1961 | Ragnar Fredriksson, Malmköping      |
| SE-CZU | Piper Pa-22-108/150 Colt       | 22-9110-1373   | 1961 | Segelflygklubben Kiruna, Kiruna     |
| SE-EAW | EEA F 172 F                    | 150-823        | 1965 | Sven-Erik Pira, Strömsund           |
| SE-EBS | Andreasson MFI-9               | 07             | 1963 | Gert-Åke Holmberg, Kävlinge         |
| SE-ECC | EEA Pa-25 Pawnee               | 25-2166-1131   | 1962 | Eskilstuna Flygklubb, Eskilstuna    |
| SE-ECG | EEA Pa-25 Pawnee               | 25-2230-1189   | 1962 | Halmstads Sfk, Halmstad             |
| SE-EFO | Andreasson MFI-9 B             | 27-1337        | 1964 | Carl-Erik Rehnström, Bollnäs        |
| SE-EFS | Andreasson MFI-9 B             | 30-378         | 1964 | Arne Nilsson, Linköping             |
| SE-ELF | Beagle-Auster 6 A Tugmaster    | 3735-1352      | 1964 | Åke Kjellgren, Bromma               |
| SE-ELG | Beagle-Auster 6A Tugmaster     | 3736           | 1946 | Bernt Björkman, Köping              |
| SE-ELV | Beagle Auster A.61 Serie 2     | B 612-1427     | 1962 | Bertil Gerhardt, Ljungbyhed         |
| SE-END | Andreasson MFI-9 B/S           | 39-582         | 1965 | Martin Eronn, Linköping             |
| SE-ENE | Andreasson MFI-9 B             | 40-1092        | 1966 | Greger Ahlbeck, Stockholm           |
| SE-ENG | Andreasson MFI-9 B             | 54-112         | 1968 | Jan Ubbewiik, Silverdalen           |
| SE-EOH | EEA Pa-25 Pawnee               | 25-3199-1280   | 1964 | Åke Carlsson, Boden                 |
| SE-EPB | EEA Pa-25 Pawnee               | 25-3264-917    | 1964 | Kerstin Broberg, Torshälla          |
| SE-EPF | Piper Pa-18 Super Cub          | 18-8249-1171   | 1965 | Tomas Johansson, Brunflo            |
| SE-ERT | Republic RC-3 Sea-Bee          | 846-1319       | 1947 | Roland Persheden, Spånga            |
| SE-ESC | Cessna 140                     | 13284          | 1947 | Jerk Lindh, Sala                    |
| SE-ETX | EEA C 150 D                    | 15060105-1164  | 1963 | Lars-Gunnar Söderlind, Norberg      |
| SE-EUH | Andreasson MFI-9 B/S           | 50-1017        | 1966 | Mikael Brege, Vällentuna            |
| SE-EUO | Andreasson MFI-9 B             | 45-1135        | 1966 | Björn Syrén, Bjärred                |
| SE-EWC | Andreasson MFI-9 B             | 48-1320        | 1966 | Ulf Bredelius, Lidköping            |
| SE-EYB | EEA Pa-25 Pawnee               | 25-3680-1289   | 1965 | Hans Larsson, Bälinge               |
| SE-EZZ | Piper Pa-18 Super Cub 150      | 18-8484-648    | 1966 | Uno Stormo, Frösön                  |
| SE-FGN | Fuji FA-200-180                | FA-200-3-1061  | 1968 | Börje Helfelt, Fritsla              |
| SE-FGY | EEA Beagle B 121 Series 1      | B 121-100-1157 | 1969 | Rolf Axelsson, Huskvarna            |
| SE-FGZ | EEA Beagle B 121 Series 1      | B121-102-1330  | 1969 | Lars Johansson, Västerås            |
| SE-FID | Andreasson MFI-9 B             | 66-1349        | 1971 | Åke Fischer, Uddevalla              |
| SE-FIG | Andreasson MFI-9 B 130         | 69-146         | 1970 | Martin Forsberg, Lund               |
| SE-FIO | SAAB MFI-15 200 A              | 15-901-1318    | 1976 | Jan Sundin, Ljusdal                 |





# X-KLASSE LUFTFARTYGG 2011-02-01

|        |                                |                 |      |                                    |
|--------|--------------------------------|-----------------|------|------------------------------------|
| SE-FLA | EAA Pa-25 Pawnee               | 25-4487-1138    | 1967 | Eskilstuna Flygklubb, Eskilstuna   |
| SE-FNA | De Havilland DH 82A Tiger Moth | 6730-1147       | 1941 | Björn Svedfelt, Haverdal           |
| SE-FNP | De Havilland DHC-1 Chipmunk    | C1-0756-1205    | 1952 | Curt Olsson, Oslo / Norge          |
| SE-FOO | De Havilland DHC-1 Chipmunk    | C1-0676-1170    | 1952 | Henrik Paulsson, Vallentuna        |
| SE-FSD | EAA MS 880 B Rallye            | 1698-1075       | 1970 | Jens Berglund, Björketorp          |
| SE-FUD | Noorduyn AT-16 Harvard II B    | 14-486-1128     | 1942 | K-G Svante Kilén, Västra Frölunda  |
| SE-FVS | Piper Pa-18 Super Cub 95       | 18-3209-1165    | 1953 | Clas Helgstrand, Ystad             |
| SE-GBF | EAA Pa-25 Pawnee               | 25-7305529-1248 | 1973 | Björn Larsson, Kil                 |
| SE-GCH | Piper Pa-18 Super Cub 150      | 18-8361-1400    | 1966 | Henrik Idensjö, Huddinge           |
| SE-GRK | De Havilland DHC-1 Chipmunk    | C1-0104-619     | 1950 | Ragnar Fredriksson, Malmköping     |
| SE-GSY | EAA Robin HR 200/100           | 107-1058        | 1977 | Anders Kedbrant, Valbo             |
| SE-GTO | EAA TSC-1A2 Teal II            | 31-560          | 1975 | Hans Lundbäck, Norrköping          |
| SE-GTZ | Piper Pa-18 Super Cub          | 18-494-1079     | 1950 | Thomas Hallberg, Piteå             |
| SE-HXA | Autogyro Humlan                | 001             | 1969 | Peter Borg, Lövestad               |
| SE-HXK | Hollmann HA-2M Sportster       | 65-60           | 1998 | Seth Hedström, Harads              |
| SE-HXN | Hollmann HA-2M Sportster       | 121-70          | 1992 | Helge Söderman, Västerås           |
| SE-HYB | Autogyro Humlan                | 112-419         | 1992 | Thomas Augustsson, Stockholm       |
| SE-HYI | Autogyro Humlan                | 104-437         | 1991 | Peter Öhman, Borgvik               |
| SE-HYL | Barnet J4B Gyroplan            | 2-830           | 1995 | Anders Göhlin, Skokloster          |
| SE-HYN | Baby Belle / Safari            | 172-894         | 1998 | Gert-Åke Holmberg, Kävlinge        |
| SE-HYR | Sycamore Mk I Autogyro         | ZYCA 20-1116    | 2000 | Uno Svensson, Jämsjö               |
| SE-HYT | Hiller UH-12B                  | 51-16364-1232   | 1956 | Jens Berglund, Björketorp          |
| SE-HYV | Heli-Sport CH-7 Kompress       | 96-1152         | 2005 | Christer B:son Wolke, Täby         |
| SE-ICZ | Piper Pa-18 Super Cub 150      | 18-8009016-1237 | 1979 | Staffan Beck, Drottningholm        |
| SE-IER | Piper J3C-65 Cub               | 19861-566       | 1946 | Magnus Lord, Lund                  |
| SE-IIO | Republic RC-3 Sea-Bee          | 120-916         | 1946 | Björn Ek, Vallentuna               |
| SE-IKB | Cessna 140                     | 9624            | 1946 | Bo Englund, Ljungavärk             |
| SE-IMF | Piper Pa-18 Super Cub          | 18-1994-855     | 1953 | Fredrik Stålhane, Frösön           |
| SE-IMH | Piper J3C-65 Cub               | 12308-1284      | 1944 | Nils-Eric Håkansson, Svedala       |
| SE-IVO | Piper Pa-18 Super Cub 150      | 18-2054-1380    | 1952 | Werner Björnström, Jukkasjärvi     |
| SE-IZS | Piper Pa-22-108 Colt           | 22-8584-1372    | 1961 | Erik Necking, Visby                |
| SE-KDH | EAA Pa-25 Pawnee-235 D         | 25-7856030-1188 | 1978 | Roland Sjöstrand, Ljung            |
| SE-KFD | SAAB 91 D Safir                | 91-442-1323     | 1963 | Anders Bogg, Mora                  |
| SE-KGM | Bölkow Junior                  | 531-914         | 1963 | Thomas J Hildingsson, Knivsta      |
| SE-KGZ | SAAB 91 B Safir                | 91-259-1275     | 1953 | Peter Dorbell, Borås               |
| SE-KSL | EAA Pa-25 Pawnee               | 25-4557-1196    | 1968 | Staffan Norberg, Sundsvall         |
| SE-KUB | SAAB 91 B Safir                | 91-275-1268     | 1953 | Per Englund, Linköping             |
| SE-KUC | SAAB 91 C Safir                | 91-408-1269     | 1960 | Per Englund, Linköping             |
| SE-KVI | Piper Pa-18 Super Cub 90       | 18-2082-1390    | 1952 | Roger Johansson, Sundsvall         |
| SE-KVS | SAAB 91 B Safir                | 91-221-1277     | 1952 | Sten Hillgard, Göteborg            |
| SE-KVU | SAAB 91 B Safir                | 91-218-1272     | 1952 | F 6 Flygklubb, Karlsborg           |
| SE-KVY | SAAB 91 C Safir                | 91-397-1274     | 1960 | Såtenäs Flygklubb, Lidköping       |
| SE-KYP | ARV-1 Super 2 / OPUS 280       | 33-1046         | 1994 | Karl-Ebbe Jönsson, Löddeköpinge    |
| SE-KYX | EAA Cessna 172 A               | 172-28379-978   | 1956 | Åke Andersson, Eskilstuna          |
| SE-LAO | SAAB 91 B Safir                | 91-253-1353     | Null | Henrik Jonsson, Borensberg         |
| SE-LAZ | SAAB 91 C Safir                | 91-407-1270     | 1960 | Peter Lundgren, Mjölby             |
| SE-LCF | EAA Opus 280                   | 40-1047         | 1995 | Håkan Svantesson, Vårgårda         |
| SE-LDD | SAAB 91 B Safir                | 91-250-1304     | 1953 | Safirklubben Qvintus, Ronneby      |
| SE-LIZ | EAA Opus 280                   | 41-1045         | 1995 | Mats Östling, Bollnäs              |
| SE-LLR | Scot. Aviation Bulldog Ser 101 | BH 100/198-1286 | 1973 | Sven-Olof Lundeberg, Rimbo         |
| SE-LYH | SAAB 91 D Safir                | 91-470-1327     | 1965 | Erik Rönnkvist, Gnesta             |
| SE-MCM | SAAB 91 D Safir                | 91-449-1411     | 1964 | Stefan Hesse, Stjärnhov            |
| SE-SMB | Slingsby T-31 Kirby Cadet      | 1405-594        | 1951 | Göteborgs Segelflygklubb, Göteborg |
| SE-SWT | Schleicher K8B                 | 845-1256        | 1960 | Gunnar Byström, Kungsängen         |
| SE-TAO | Motorbergfalke                 | 334-1053        | 1961 | Curt Ericsson, Borlänge            |
| SE-TBA | Scheibe Motorbergfalke II/55   | 361-633         | 1962 | Johnny Sundell, Molkom             |
| SE-TMA | Scheibe SF25A Motorfalke       | 4519-724        | 1965 | Stig Andersson, Kristinehamn       |
| SE-TOV | Scheibe SF25 C                 | 44138-1374      | Null | Bo-Göran Olsson, Svedala           |
| SE-UAC | Scheibe SF25B Falke            | 46238-806       | 1972 | Siljansnäs Flygklubb, Siljansnäs   |
| SE-UCO | EAA SF25C Exp/Rotax 912TL      | 4452-1388       | 1973 | Åke Steen, Gagnef                  |
| SE-VAA | Fisher Super Koala             | SKO 81-842      | 2002 | Håkan Sjögren, Gnosjö              |
| SE-VAC | Denney Kitfox III              | 172-11921-960   | 1992 | Roger Andersson, Traryd            |
| SE-VAD | Denney Kitfox III              | 1064-835        | 1999 | Pekka Alm, Högsjö                  |
| SE-VAE | TL-Ultralight TL-32 Typhoon    | 93 A 030-1156   | 1993 | Frank Joelsson, Klippan            |
| SE-VAH | Denney Kitfox IV               | 1518-850        | 1994 | Lars-Göran Karlsson, Kolsva        |
| SE-VDT | FIB Polaris                    | -1361           | 2001 | Jöran Mogestad, Kolsva             |
| SE-VGZ | Jabiru 450 UL                  | 596-1230        | 2005 | Karl-Erik Fägerlind, Hova          |
| SE-VIL | Aerotechnik EV-97 Eurostar     | 20042219-1241   | 2005 | Lennart Johansson, Hörby           |
| SE-VIS | Aerotechnik EV-97 Eurostar     | 20042305-1246   | 2005 | Hans-Olof Troedsson, Mellbystrand  |
| SE-VKJ | Aerotechnik EV-97 Eurostar     | 2006-2725-1300  | 2007 | Inger Reinfeldt, Laholm            |
| SE-VKO | Avid Flyer Aerobat             | 737-776         | 1991 | Curt S Forsberg, Fåker             |
| SE-VKR | Aerotechnik EV-97 Eurostar     | 2006-2726-1308  | 2007 | Kjell Rydberg, Sävsjö              |
| SE-VLK | Aerotechnik EV-97 Eurostar     | 2006-2724-1302  | 2007 | Björn Lindblom, Borgholm           |
| SE-VMA | Avid Amphibian                 | 43-712          | 1992 | Christian Olsson, Alvesta          |
| SE-VPE | SkyRanger V Max                | SKR040346-1197  | 2004 | Anders Perlinger, Norrköping       |
| SE-VPH | Rans S-7 Courier               | 889056-795      | 1999 | Per Erik Holmberg, Ekshärad        |
| SE-VPV | Aerotechnik EV-97 Eurostar     | 20042214-1242   | 2006 | Rolf Arvidsson, Gemla              |

Fortsätter  
på nästa sida



# X-KLASSE LUFTFARTYGG 2011-02-01

|        |                            |                |      |                                           |
|--------|----------------------------|----------------|------|-------------------------------------------|
| SE-VPX | B&F Technik FK 9 MK IV     | 253-1276       | 2007 | Lars Göransson, Mjölby                    |
| SE-XCC | Andreasson BA-4 B          | 3-372          | 1971 | Dan Gamble, Klagstorp                     |
| SE-XCI | Jodel D113                 | 786            | 1978 | Stefan Simonsson, Boden                   |
| SE-XCK | Andreasson STIL BA-11      | 1-832          | 1977 | Per Englund, Linköping                    |
| SE-XCP | Brügger MB2 Colibri        | 5              | 1978 | Anders Persson, Vreta Kloster             |
| SE-XCR | Brügger MB2 Colibri        | 09             | 1977 | Patrik Björk, Söderhamn                   |
| SE-XCS | Brügger MB2 Colibri        | 10-4           | 1979 | Håkan Svensson, Knivsta                   |
| SE-XCT | Wittman W8 Tailwind        | 206            | 1977 | Sture Ericson, Brunflo                    |
| SE-XCV | Brügger MB2 Colibri        | SE-03          | 1979 | Sven Göran Greén, Trelleborg              |
| SE-XCX | Evans Volksplane VP II     | V 2 1269-15    | 1979 | Lars Rönne, Landskrona                    |
| SE-XDA | Jodel D113-3               | 526            | 1978 | Staffan Ekström, Lidingö                  |
| SE-XDB | Brügger MB2 Colibri        | 19             | 1980 | Lars-Gunnar Söderlind, Norberg            |
| SE-XDC | Brügger MB2 Colibri        | 11-11          | 1984 | Harald Kalling, Enebyberg                 |
| SE-XDD | Zenith CH 200              | A 242/1979     | 1979 | Leif Wennersten, Trollhättan              |
| SE-XDE | Jodel D113-3               | 1431-1487      | 1970 | Björn Löwgren, Spånga                     |
| SE-XDF | Jodel DR1050 Ambassadeur   | 222            | 1961 | Tomas Pira, Strömsund                     |
| SE-XDG | Jodel D113-3               | -30            | 1984 | Mikael Svane, Västerås                    |
| SE-XDH | Jodel D112                 | 1420-672       | 1972 | Toni Lifh, Lidköping                      |
| SE-XDK | Andreasson MFI-11          | P1-827         | 1982 | Mats Thörnqvist, Landskrona               |
| SE-XDM | Andreasson MFI-9 HB        | 7-28           | 1982 | Hans Olofsson, Varberg                    |
| SE-XDO | Jodel D113-3               | -36            | 1981 | Bengt Martinsson, Moheda                  |
| SE-XDR | Kaminski Jungster I        | 7207-43        | 1981 | Lars Thorsén, Löberöd                     |
| SE-XDS | Aerosport Scamp A          | 1-40           | 1982 | Vaclav Vonasek, Kungsbacka                |
| SE-XDU | Brügger MB2 Colibri        | 158-52         | 1982 | Gudrun Carlsson, Linköping                |
| SE-XDV | Druine D31 Turbulent       | 232-143        | 1967 | Bo-Göran Wiklund, Fagersta                |
| SE-XDX | Jodel D113                 | 1460-129       | 1973 | Tomas Norell, Mora                        |
| SE-XDY | Jodel D112                 | 830-130        | 1969 | Yngve Lindell, Mjölby                     |
| SE-XEA | Brügger MB2 Colibri        | 12-134         | 1983 | Mats Widén, Västerfärnebo                 |
| SE-XEB | Jodel D120                 | 160-161        | 1961 | Curt Sandberg, Ekerö                      |
| SE-XEC | Rutan Vari-Eze             | 1707-32        | 1982 | Stefan Lundström, Skellefteå              |
| SE-XED | Jodel D119                 | 1400-164       | 1973 | Per Persson, Ljungsbro                    |
| SE-XEE | Stolp SA300 Starduster Too | 1840-22        | 1984 | Fören. Team Starduster, Söderköping       |
| SE-XEG | Druine D31 Turbulent       | 298-163        | 1966 | Sven Karlsson, Växjö                      |
| SE-XEH | Jodel D113-3               | s64-10         | 1988 | Ingvar Lif, Visingsö                      |
| SE-XEI | Stark CP301A Emeraude      | 102-53-188     | 1961 | Per-Erik Höglund, Grillby                 |
| SE-XEK | Jodel D119                 | 1483-191       | 1975 | Mårten Englund, Osby                      |
| SE-XEL | Evans Volksplane VP II M   | 1308-42        | 1984 | Rolf Eliasson, Vilhelmina                 |
| SE-XEO | Pitts S-1S                 | 7-0419-83      | 1985 | Karl-Eric Engstrand, Ekolsund             |
| SE-XEP | Rutan Vari-Eze             | 2091-100       | 1984 | Bengt Friberg, Skövde                     |
| SE-XER | Piaggio P 149 D A4         | 317-282        | 1961 | Harry Moheim, Huddinge                    |
| SE-XET | Andreasson MFI-9 HB        | 31-203         | 1964 | Sune Stavered, Vänersborg                 |
| SE-XEV | Jodel D112                 | 1-192          | 1963 | Hans Strähle, Färentuna                   |
| SE-XEX | Jodel D112/108             | 1395-343       | 1979 | Tomas Andersson Öhman, Ljungsbro          |
| SE-XEZ | Rutan Long-EZ              | 360-50         | 1983 | Marcus Seger, Örebro                      |
| SE-XFB | Fike - D                   | -219           | 1983 | Thomas Ingelsson, Långsele                |
| SE-XFE | Zlin 526                   | 1006-581       | 1966 | Björn Persson, Ljungbyhed                 |
| SE-XFH | Jodel D113                 | 1436-381       | 1971 | Thomas Mezey, Szekesfeharvar / Ungern     |
| SE-XFK | Hamilton SH 2 Glasair      | 404-310        | 1984 | Josef Toth, Åkersberga                    |
| SE-XFM | Rutan Long-EZ              | 746-155        | 1984 | Thorkil M. Arnskov, Helsingborg           |
| SE-XFP | EEA Zlin Z 226             | 365            | 1961 | Peter Skoglund, Kristianstad              |
| SE-XFR | Viking Dragonfly Mk II     | 517-346        | 1985 | Kjell Westerberg, Örebro                  |
| SE-XFU | Hamilton SH 2 Glasair      | 158-165        | 1985 | Douglas Wijkander, Bro                    |
| SE-XFV | Rutan Vari Vigen           | 517-24         | 1987 | Carl Lundström, Rapperswil                |
| SE-XFY | NILZ-1                     | 839-384        | 1963 | Bo Peterson, Göteborg                     |
| SE-XFZ | Jodel D120                 | 153-L-170A-453 | 1959 | Sven-Erik Pira, Strömsund                 |
| SE-XGA | Thorp T-18                 | 1308-39        | 1989 | Erland Magnusson, Lidköping               |
| SE-XGC | Jodel DR1050 Ambassadeur   | 36-328         | 1960 | Evert Kardell, Linköping                  |
| SE-XGD | Mraz M1D Sokol             | 339-356        | 1949 | Paul Lindström, Norrköping                |
| SE-XGG | Jodel DR1050               | 286-480        | 1962 | Kent Sylvén, Spånga                       |
| SE-XGH | Jodel D113-3               | 1448-454       | 1993 | Berndt Eriksson, Tullinge                 |
| SE-XGI | Van's RV-3 A               | 726-91         | 1986 | Anders Nyberg, Ramsele                    |
| SE-XGK | Jodel D120                 | 49-528         | 1957 | Stig Andersson, Alunda                    |
| SE-XGN | EEA Biplane MP2            | 101-547        | 1978 | Jerry Edvardsson, Öckerö                  |
| SE-XGO | Jodel DR1050               | 272-563        | 1961 | Veli-Matti Petramo, Helsingfors / Finland |
| SE-XGP | Monnett Sonerai II LT      | 1180-223       | 1986 | Ola Jacobsson, Skillingaryd               |
| SE-XGT | Rutan Long-EZ              | 607-197        | 1996 | Kjell Malm, Oskarshamn                    |
| SE-XGU | Pitts S-1S                 | K064-574       | 1977 | Mikael Carlson, Löberöd                   |
| SE-XGX | EEA B6-207                 | 250-591        | 1962 | Lars Lundin, Järfälla                     |
| SE-XHB | Laser 200                  | -523           | 1988 | Sven Björklund, Norrköping                |
| SE-XHD | Andreasson MFI-9 HB        | 43-485         | 1987 | Roland Larsson, Tibro                     |
| SE-XHG | Andreasson MFI-9 HB        | 50-484         | 1991 | Hans Marchner, Mariefred                  |
| SE-XHI | Aviamilano P19 Scricciolo  | 337-613        | 1965 | Roland Lind, Trångsviken                  |
| SE-XHL | Steen Skybolt              | 3-1350         | 1991 | Martin Forsberg, Lund                     |
| SE-XHM | Jodel D120                 | 178-409        | 1960 | Ulf Axelsson, Saxtorp                     |
| SE-XHO | Stolp SA-700 Acroduster I  | -151           | 1988 | Bo Peterson, Göteborg                     |
| SE-XHU | EEA WA-41                  | 112-662        | 1966 | Finn Jonassen, Överlida                   |
| SE-XHV | Evans VP1                  | V-2302-44      | 1990 | Jan-Olov Andersson, Bollnäs               |





# X-KLASSE LUFTFARTYG 2011-02-01

|        |                                |              |      |                                    |
|--------|--------------------------------|--------------|------|------------------------------------|
| SE-XHY | Monnett Sonerai II L           | 16261-457    | 1988 | Björn Recén, Söderköping           |
| SE-XIA | Piper Pa-18 Super Cub 150      | 18-5990-631  | 1957 | Hans Dahlsten, Tärnaby             |
| SE-XIC | Neico Lancair 235              | 101-592      | 1989 | Rolf Roycole, Sollentuna           |
| SE-XID | EAA Bo-208 C                   | 700-628      | 1968 | Kjell Nordström, Norrköping        |
| SE-XIH | Stoll Star-Lite                | 206-654      | 1989 | Kay-Ola Hansson, Ersmark           |
| SE-XIK | Pitts S-1C                     | 1021-580     | 1979 | Sakari Romunen, Helsinki/Finland   |
| SE-XIL | CVM Tummelisa (Ö1)             | -362         | 1988 | Mikael Carlson, Löberöd            |
| SE-XIM | WagAero Super CUBy             | 1465-551     | 1990 | Sven Kindblom, Sollentuna          |
| SE-XIN | Hamilton SH 2 Glasair          | 159-166      | 1996 | Mikael Svedbom, Habo               |
| SE-XIO | Van's RV-4                     | 432-403      | 1989 | Andre Leirvik, Oslo / Norge        |
| SE-XIP | Thorp T-18                     | 548-047      | 1988 | Sven-Erik Pira, Strömsund          |
| SE-XIR | EAA WA-40 A                    | 65-621       | 1963 | Kenny Märs, Oskarshamn             |
| SE-XIS | Andreasson MFI-9 HB            | 8408-62-545  | 1990 | Jan-Eric Andreasson, Stocksund     |
| SE-XIT | Jodel DR1050M1 Sicile Record   | 593-717      | 1964 | Per-Åke Nyberg, Backe              |
| SE-XIV | EAA Zlin 526 F                 | 1318-722     | 1974 | Bo Christenson, Hägersten          |
| SE-XIX | Rutan Long-EZ                  | 2031L-529    | 1990 | Björn Zereba, Nyköping             |
| SE-XIY | Meta Sokol L 40                | 150406-729   | 1958 | Anders Österholm, Solna            |
| SE-XIZ | Extra 300                      | 6-731        | 1989 | Harry Moheim, Huddinge             |
| SE-XJA | Pitts SiT                      | 1-200DP-1387 | 1985 | Mats Widén, Västerfärnebo          |
| SE-XJC | Van's RV-7 A                   | 72165-1263   | 2008 | Fredrik Diehl, Täby                |
| SE-XJE | Van's RV-4                     | 2606-1404    | 1998 | Hans Hellström, Genarp             |
| SE-XJG | Single-Winger                  | BK-1-1419    | 1994 | Joakim Grepe, Bromma               |
| SE-XJR | Sequoia Falco F8L              | 1167-1384    | 1999 | Leif Kujala, Åby                   |
| SE-XKA | Druine D31 Turbulent           | 330          | 1975 | Ulf Eriksson, Kulltorp             |
| SE-XKB | Piper PA-22 Tri-Pacer 160      | 22-6521-632  | 1959 | Sven-Erik Larsson, Storvreta       |
| SE-XKC | Binder Smaragd CP301S Emeraude | 111-733      | 1961 | Viktor Lindman, Linköping          |
| SE-XKD | Avid Flyer                     | 390-704      | 1992 | Eilert Karlén, Gammelstad          |
| SE-XKF | Neico Lancair 235              | 188-614      | 1990 | Jan Carlsson, Växjö                |
| SE-XKH | Rutan Long-EZ                  | 1939L-458    | 1993 | Mats Petersson, Trekanten          |
| SE-XKI | Spezio DAL 1 »Tuholer«         | 7-762        | 1968 | Claes Martinsson, Fårösund         |
| SE-XKL | Pottier P 180 S                | 147-556      | 1991 | Seppo Martikainen, Lahti / Finland |
| SE-XKM | Focke Wulf 149 D               | 133-738      | 1960 | Evald Bank, Jystrup / Danmark      |
| SE-XKO | Pottier P 180 S                | 190-638      | 1990 | Philippe André Bendayan, Rengsjö   |
| SE-XKU | De Havilland DHC-1 Chipmunk    | C1-0102-769  | 1950 | Lars Lundgren, Brämhult            |
| SE-XKX | Denney Kitfox                  | 524-750      | 1991 | Göran Blom, Djurhamn               |
| SE-XKY | Neico Lancair 235              | 102-590      | 1991 | Bertil Ström, Västerås             |
| SE-XLA | EAA Zlin 526F                  | 1150-767     | 1970 | Arne Eriksson, Katrineholm         |
| SE-XLB | EAA Zlin 526F                  | 1114-771     | 1970 | Ingemar Brottare, Borlänge         |
| SE-XLC | EAA Zlin 526F                  | 1248-775     | 1972 | Jan-Erik Clerkestam, Karlstad      |
| SE-XLD | Van's RV-6                     | 20273-674    | 1990 | Inge Lindengard, Liatorp           |
| SE-XLE | Rutan Long-EZ                  | 753-200      | 1993 | Nils Herlenius, Sollentuna         |
| SE-XLH | Binder Smaragd CP301S Emeraude | 110-760      | 1964 | Mats Olsson, Torsby                |
| SE-XLI | Avid Amphibian                 | 22-739       | 1991 | Åke Berglund, Vallentuna           |
| SE-XLL | Van's RV-7 A                   | 70341-1126   | 2007 | Lennart Öborn, Tullinge            |
| SE-XLM | WagAero Super CUBy             | 562-97       | 1993 | Ragne Rohlen, Frösön               |
| SE-XLN | Neico Lancair 235              | 165-615      | 1994 | Nils Eyton, Nyhamnsläge            |
| SE-XLP | Jodel DR1050 Ambassadeur       | 569-698      | 1964 | Per Wennberg, Gärsnäs              |
| SE-XLV | Corby CJ-1 Starlet             | 181-318      | 2001 | Rolf Axelsson, Huskvarna           |
| SE-XLX | Hamilton SH 2 Glasair II RG    | 1142-690     | 1992 | Bo Wretmo, Bankeryd                |
| SE-XLY | Avid Amphibian                 | 34-701       | 1993 | Mats Rönning, Järpen               |
| SE-XLZ | Rutan Long-EZ                  | 1868-446     | 1992 | Svante Andersen, Varberg           |
| SE-XMC | Bleriot XI/Thulin A            | 82-748       | 1918 | Mikael Carlson, Löberöd            |
| SE-XMD | Piper Pa-18 Super Cub 95       | 18-1576-796  | 1953 | Lennart Strömberg, Tidaholm        |
| SE-XMF | Jodel D18                      | 274-719      | 1992 | Gudrun Carlsson, Linköping         |
| SE-XMG | Avid Flyer                     | 322-668      | 1992 | Hans David Poulsen, Romelanda      |
| SE-XMH | SAAB MFI-15 200 A              | 847-824      | 1992 | Mikko Suojanen, Skövde             |
| SE-XMI | Van's RV-6                     | 20285-642    | 1991 | Olle Bergquist, Jonstorp           |
| SE-XMK | Avid Flyer Aerobat             | 549-735      | 1995 | Lars-Åke Starck, Sorunda           |
| SE-XMR | Brügger MB2 Colibri            | 03-839       | 1992 | Magnus Brege, Linköping            |
| SE-XMS | Nord 3400                      | 39-808       | 1959 | Mats Eklund, Ekerö                 |
| SE-XNA | EAA TSC-1A1 Teal               | 21-699       | 1972 | Staffan Ekström, Lidingö           |
| SE-XNB | Jodel D140 C                   | 90-815       | 1963 | Sönke Bünger, München / Tyskland   |
| SE-XNC | Neico Lancair 360              | 457-728      | 1994 | Lars Alm, Stockholm                |
| SE-XNF | Nord 3400                      | 68-741       | 1960 | Lars Cedwall, Bromma               |
| SE-XNH | Murphy Renegade Spirit EXP     | 338-772      | 1995 | Marcel Albers, Oer-Erkenschwick    |
| SE-XNI | EAA ST10 Diplomat              | 138-820      | 1972 | Göran Ericson, Flen                |
| SE-XNM | Van's RV-6                     | 20934-792    | 1993 | Lars Lindell, Forsheda             |
| SE-XNP | SAAB MFI-15 200 A              | 848-868      | 1995 | Joakim Fritz, Halmstad             |
| SE-XNS | Steen RM1 Skybolt              | 1-865        | 1982 | Dan Kjell, Bromma                  |
| SE-XNU | Bushby Midget Mustang          | VJ129-899    | 1969 | Pawel Dubowicz, Skärholmen         |
| SE-XNV | Nord 3400                      | 121-985      | 1960 | Michael Cedwall, Östervåla         |
| SE-XNY | Hamilton SH 2 Glasair FT       | 1108-716     | 1994 | Göran Jansén, Motala               |
| SE-XOB | CASA 1.131 Jungmann            | 2076-837     | 1954 | Juan Azcarate, Askersund           |
| SE-XOC | Rand KR2                       | 19-888       | 1983 | Henrik Rosin, Vimmerby             |
| SE-XOH | Kaminski Jungster I            | 8509-546     | 1998 | Lars-Åke Henrysson, Backaryd       |
| SE-XOI | Van's RV-6                     | 20898-753    | 1994 | Ernst Totland, Linköping           |
| SE-XOK | Avid Amphibian                 | 84A-807      | 1993 | Johan Trumstedt, Stockholm         |

Fortsätter  
på nästa sida



# **X-KLASSE LUFTFARTYG 2011-02-01**

|        |                                |                 |      |                                           |
|--------|--------------------------------|-----------------|------|-------------------------------------------|
| SE-XOL | Van's RV-4                     | 420-527         | 1998 | Lars Lucchesi, Vinslöv                    |
| SE-XOM | Van's RV-6                     | 21717-840       | 1994 | Mats Jansson, Tierp                       |
| SE-XOO | Steen Skybolt                  | 1-809           | 1984 | Henrik Lassen, Haderslev / Danmark        |
| SE-XOP | Neico Lancair 320              | 493-749         | 1997 | Pierre Wolf, Strängnäs                    |
| SE-XOR | Murphy Renegade Spirit         | 327-766         | 1997 | Åke Bohlin, Alingsås                      |
| SE-XOT | Neico Lancair 320              | 53-752          | 1995 | Jostein Fosback, Moss, Norge              |
| SE-XPE | Pitts S-1S                     | 3-801           | 1976 | Hugo Burgerhout, Barsebäck                |
| SE-XPB | Ultravia Aero Pelican PL       | TP 101-41-953   | 1997 | Kenneth Eriksson, Äppelbo                 |
| SE-XPI | Van's RV-6                     | 21371-836       | 1998 | Olaf Kruth, Isenbuttel Tyskland           |
| SE-XPJ | Van's RV-4                     | 3610-902        | 1998 | Roland Wennström, Perstorp                |
| SE-XPL | Bücker Jungmann T-131          | 1-1001          | 1994 | Peter Holm, Järna                         |
| SE-XPR | Murphy Rebel                   | 238-884         | 1996 | Vaclav Vonasek, Kungsbacka                |
| SE-XPS | Bücker Jungmann T-131 P        | 4-1004          | 1995 | Ronny Schyttberg, Stoby                   |
| SE-XPT | Jodel D117                     | 647-78          | 1957 | Edsbyns Flygklubb, Edsbyn                 |
| SE-XPU | Reynolds Wildcat               | 01-955          | 1991 | Anders Lundberg, Gällivare                |
| SE-XPV | Aeronca 11 AC                  | 11AC-1773-982   | 1947 | Andreas Frank, Färentuna                  |
| SE-XPX | Neico Lancair 360              | 635-320-380-829 | 1998 | Rolf Dahlström, Solna                     |
| SE-XPY | Piper Pa-18 L21B Replika       | 1-898           | 1953 | Tommy Wirén, Karlstad                     |
| SE-XRD | Rutan-Puffer Cozy              | 124-524         | 2006 | Jan-Erik Synnnerman, Sundbyberg           |
| SE-XRE | Jodel D112                     | 1408-1008       | 2001 | Inge Johnson, Nossebro                    |
| SE-XRF | Shaw Europa                    | 304-988         | 1999 | Kennet Johansson, Luleå                   |
| SE-XRH | Neico Lancair 360              | 921-320-761SFB- | 1999 | Dragos Mihailovici, Bagarmossen           |
| SE-XRI | Piaggio FW P 149 D             | 122-1043        | 1960 | Christer Stoj, Växjö                      |
| SE-XRL | Andreasson MFI-9 HB            | 105-918         | 1999 | Roland Andrpasson, Grillby                |
| SE-XRN | Piper PA-18 Super Cub          | 18-5330-1055    | 1956 | Hugo Burgerhout, Barsebäck                |
| SE-XRO | Rans S-6S Coyote II            | 11971187-1029   | 1999 | Kenneth Hagesten, Boden                   |
| SE-XRP | Neico Lancair 360              | 536-320-283-105 | 1994 | Jan Herman, Lund                          |
| SE-XRR | Seawind 3000                   | 136-1040        | 2000 | Joakim Garfvé, Hovås                      |
| SE-XRS | Rutan Long-EZ                  | 746-570         | 2000 | Anders Forslöf, Linköping                 |
| SE-XRU | Neico Lancair IV P             | L IV-284-1063   | 1999 | Odd Krogstad, Drammen / Norge             |
| SE-XRV | Van's RV-6                     | 23793-942       | 2001 | Hans Molander, Degerfors                  |
| SE-RRX | Shaw Europa                    | 300-1037        | 2002 | Stefan Ingemarsson, Skövde                |
| SE-XRY | Fisher Celebrity               | AV 1086-1019    | 2000 | Carl Rönn, Stockholm                      |
| SE-RRZ | Rutan Vari-Eze                 | 1405-1066       | 1983 | Björn Martinsson, Linköping               |
| SE-XSD | Windex 1100                    | 1-354           | 1985 | Harald Undén, Stockholm                   |
| SE-XSH | Windex 1200                    | 1-584           | 1989 | Andreas Hess, Västervik                   |
| SE-XSK | Fournier RF 4D                 | 4104-630        | 1991 | Evert Wirfelt, Lekeryd                    |
| SE-XSL | Fauvel AV222                   | 11-123          | 1992 | Hans Martinsson, Arvika                   |
| SE-XSN | Windex 1200 C                  | 16-867          | 1999 | Ronny Eriksson, Sandviken                 |
| SE-XSR | Monnett Monerai                | 378-1145        | 1993 | Nils-Anders Nilsson, Varberg              |
| SE-XST | Fournier RF4D                  | 4026-1221       | 1967 | Jörgen Åstrand, Lund                      |
| SE-XTB | Van's RV-9 A                   | 91648-1371      | 2010 | Thomas Boyner, Täby                       |
| SE-XTH | Thorp T-18                     | 117-1418        | Null | Valentin Buhus, Essex / Uk                |
| SE-XUC | Hamilton SH-1 Glastar          | 5194-996        | 2005 | Patrick Andersson, Varberg                |
| SE-XUD | Van's RV-6 A                   | 23413-983       | 2003 | Martin Antvik, Järfälla                   |
| SE-XUG | Hamilton SH-1 Glastar          | 5454-1015       | 2004 | Tom Öresland, Enebakk / Norge             |
| SE-XUH | SAAB MFI-15 200 A              | 849-1133        | 2002 | Staffan Hultgren, Norrtälje               |
| SE-XUI | SAAB MFI-15 200 A              | 850-1077        | 2004 | Eric Von Rosen, Stjärnhov                 |
| SE-XUK | Hamilton SH-2 Glasair II RG    | 2025-1219       | 1995 | Gustav Cassel, Årsta                      |
| SE-XUL | SAAB MFI-15 200 A              | 851-1166        | 2003 | Bo Söderberg, Köping                      |
| SE-XUO | Van's RV-6                     | 24035-979       | 2007 | Kjell-Ove Gisselson, Ekerö                |
| SE-XUP | Piper Pa-18 Super Cub 150      | 18-8874-1150    | 1970 | Stefan Sandberg, Bro                      |
| SE-XUR | Piper Pa-18 Super Cub 95/150   | 18-1463-1259    | 1952 | Nils Lundqvist, Norrtälje                 |
| SE-XUS | Neico Lancair 360              | 573-1285        | 1994 | Håkan Nyman, Avesta                       |
| SE-XUT | Shaw Europa XS                 | 324-1000        | 2002 | Jan Elmén, Varberg                        |
| SE-XUV | Van's RV-6 A                   | 25191-1227      | 2002 | Kent Mauritzson, Köpingsvik               |
| SE-XUX | Van's RV-7                     | 72070-1239      | 2007 | Bengt Bergsten, Vilhelmina                |
| SE-XUY | SAAB MFI-15 200 A              | 852-1183        | 2005 | Johan Janlöv, Sollentuna                  |
| SE-XVA | Van's RV-3A                    | 663-90          | 2001 | Anders Nilsson, Gotlands Tofta            |
| SE-XVD | Hamilton SH 2 Glasair III      | 3182-932        | 2002 | Ralph Löfberg, Västervik                  |
| SE-XVE | Van's RV-6 A                   | 24814-984       | 2000 | Michael Carlsson, Västervik               |
| SE-XVG | Hamilton SH-1 Glastar          | 5303-997        | 2002 | Hans Hellström, Göteborg                  |
| SE-XVI | Hamilton SH 3 R Glasair III    | 3156-710        | 1999 | Peter Nilsson, Strömstad                  |
| SE-XVN | Piper Pa-22 Colt 150           | 22-9391-934     | 1960 | Jörgen Davidsson, Ekshärad                |
| SE-XVT | Shaw Europa XS                 | 416-1050        | 2002 | Stefan Ingemarsson, Skövde                |
| SE-XVV | Rans S-7 Courier               | 1297235-1028    | 2000 | Alf Engfors, Funäsdalen                   |
| SE-XVY | Shaw Europa XS                 | 472-1090        | 2006 | Kent Svensson, Hestra                     |
| SE-XVZ | Aero Designs Pulsar XP         | 515-998         | 1999 | Kenneth Holm, Varberg                     |
| SE-XXC | Dyn'Aero MCR 4S                | 81-1299         | 2007 | Lennart Abrahamsson, Täby                 |
| SE-XXI | Van's RV-4                     | 2165-1355       | 1991 | Matts Behrens, Staffanstorps              |
| SE-XXL | Van's RV-6                     | 21623-1414      | 2004 | Andreas Langer, Baltmannsweiler, Tyskland |
| SE-XXU | Van's RV-8                     | 80018-1243      | 2000 | Nils-Eric Håkansson, Svedala              |
| SE-XXY | Aviat Eagle II                 | 6628-1435       | 2004 | Bo Forsberg, Ljungholm                    |
| SE-XXZ | Fokker DR 1                    | -1306           | 2008 | Mikael Carlson, Löberöd                   |
| SE-XYC | AircraftDynamics U-14 Sup.Star | 14-1309         | 1993 | Lars Löfström, Nannestad / Norge          |
| SE-XYK | Pitts S-1S                     | 8-0138-1267     | 1984 | Dan Borgström, Karlskoga                  |
| SE-XYR | Akrotech Giles G 202           | 38-1249         | 2002 | Steffen Madsen, Randers Soe / Danmark     |





# X-KLASSE LUFTFARTYG 2011-02-01

|        |                              |                 |      |                                   |
|--------|------------------------------|-----------------|------|-----------------------------------|
| SE-XYT | Extra 230                    | 1-1233          | 1984 | Nils Jönsson, Stockholm           |
| SE-XYV | Aerospool Dynamic WT-9       | DY-K 02-05-1293 | 2008 | Staffan Ekström, Lidingö          |
| SE-XYX | Pitts S-1S                   | 1-1281          | 1987 | Oscar Skoogh, Götene              |
| SE-YYY | Hamilton SH-1 Glastar        | 5099-1236       | 1999 | Mats-Olof Nilsson, Slite          |
| SE-XYZ | Zenair Tri-Z CH 300          | 3-2321-971      | 2006 | Björn Alfer, Kristianstad         |
| SE-XZA | November 862 Tango Inc 12    | 226-1313        | 2006 | Jacob Holländer, Bålsta           |
| SE-XZI | Dyn'Aero MCR R100            | 377-1377        | 2009 | Patrik Sjölund, Västra Frölunda   |
| SE-XZK | Van's RV-6 A                 | 23223-1402      | 1996 | Mats Skröder, Älvsjö              |
| SE-XZO | Van's RV-6 A                 | 22301-1403      | 1996 | Jörgen Karlsson, Kalmar           |
| SE-XZR | Neico Lancair 360            | 1761-1430       | 2003 | Reiner Ressel, Siljansnäs         |
| SE-XZZ | Van's RV-6                   | 20765-1351      | 1992 | Anders Trönnberg, Åhus            |
| SE-YCG | Mitchell Wing B10            | B-1140-208      | 1982 | Carl Hyllander, Stockholm         |
| SE-YES | Vector 610                   | 1291-306        | 1982 | Stig Johansson, Strängnäs         |
| SE-YFF | Ultraflight Lazair           | A481-339        | 1983 | Lars Edman, Forsvik               |
| SE-YFT | Ultraflight Lazair           | A478-383        | 1984 | Stig Norrby, Ljusdal              |
| SE-YHD | Mitchell P38                 | JS.06-404       | 1988 | Gösta Carlsson, Deje              |
| SE-YHL | Akkaflyg AKKA                | 40003-487       | 1985 | Erik Johansson, Västerås          |
| SE-YHY | Terratorn Akka               | 40019-497       | 1984 | Yngve Hansson, Strömsund          |
| SE-YIF | Mitchell P38                 | JS.07-414       | 1987 | Kjell Wester, Likenäs             |
| SE-YIM | Fisher Super Koala           | SKO 12-536      | 1987 | Björn Carlsson, Södra Sunderbyn   |
| SE-YIS | Baker Bobcat                 | 218-540         | 1987 | Ivar Kullgren, Frändefors         |
| SE-YIT | Mitchell P38                 | 40-440          | 1987 | Yngve Timhede, Timmele            |
| SE-YIZ | Andreasson MFI BA-12         | 3-509-688       | 1989 | Kent Olsson, Svenljunga           |
| SE-YJM | B&F Technik FK 9 MK IV       | 327-1368        | 2008 | Johan Kristoffersson, Färjestaden |
| SE-YKE | Mitchell B10                 | P1313-6-435     | 1989 | Ove Fredriksson, Söderköping      |
| SE-YKF | Rans S-7 Courier             | 87022-658       | 1998 | Jan-Erik Rova, Kiruna             |
| SE-YKR | Rans S-7                     | 189037-515      | 1993 | Bo Erlandsson, Malmö              |
| SE-YKV | Fisher Super Koala           | SKO 39-655      | 1990 | Gunnar Johansson, Mullsjö         |
| SE-YKY | Filcoa J6 Karatoo            | 1881-5101-685   | 1991 | Ulf Andersson, Orrviken           |
| SE-YLC | Murphy Renegade Spirit II UL | 0272-726        | 1990 | Sigvard Backlund, Hammarstrand    |
| SE-YLD | Lidholm WLC-2                | 2-602           | 1992 | Per-Åke Nyberg, Backe             |
| SE-YLG | Fisher Super Koala           | SKO 15-554      | 1992 | Karl Nordermark, Gimo             |
| SE-YLH | Murphy Renegade Spirit II UL | 273-740         | 1992 | Olof Hjerpe, Tibro                |
| SE-YLJ | Fisher Super Koala           | SKO 25-593      | 1993 | Peder Näfstadius, Täby            |
| SE-YLL | Fisher Super Koala           | 73-812          | 1993 | Bert Magnusson, Lidköping         |
| SE-YLM | Cuby II                      | -1210           | Null | Torsten Nordkvist, Nälden         |
| SE-YLP | Cuby II                      | 0-1002-1209     | Null | Lennart Olsson, Lagan             |
| SE-YLX | Fisher FP 202 Koala          | 2197-555        | 1992 | Thomas H Lundberg, Boden          |
| SE-YMV | Aviasud Mistral              | 114-90-1009-132 | 1990 | Jörgen Nielsen, Svanesund         |
| SE-YOU | Avid Amphibian               | 12-940          | 1989 | Ragnar Stener, Huskvarna          |
| SE-YSC | Fisher Super Koala           | -723            | 1993 | Ulf Arefjord, Alingsås            |
| SE-YSD | Avid Catalina UL             | 138AB-901       | 1993 | Anders Thorén, Stockholm          |
| SE-YSS | Denney Kitfox III            | 776-946         | 1994 | Cato Eide, Gällivare              |
| SE-YST | CFM Streak Shadow            | K 261 SA-945    | 1995 | Bengt Elmwall, Sparreholm         |
| SE-YSY | Rans S-6ES Coyote II         | 689034-1048     | 1989 | Mikael Blomkvist, Åsa             |
| SE-YSZ | Avid Catalina UL 912         | 136AB-900       | 1997 | Erik Bredelius, Lundsbrunn        |
| SE-YTI | Fisher Super Koala           | SKO 14-577      | 2002 | Peter Johansson, Hishult          |
| SE-YTL | Rans S-6S Coyote II          | 196927-981      | 1997 | Kiruna Flygklubb, Kiruna          |
| SE-YTM | Rans S-6S Coyote II          | 195896-980      | 2001 | Mats Ekman, Alvesta               |
| SE-YTT | Jodel D18 UL                 | 427-948         | 1998 | Lars Esbjörnsson, Hakkås          |
| SE-YTU | Denney Kitfox                | 1067-833        | 1992 | Mikael Borgiel, Vingåker          |
| SE-YTZ | Denney Kitfox Classic IV     | C 174-999       | 1998 | Åke Andersson, Ljungby            |
| SE-YUA | Rans S-6S Coyote II          | 1193562-1013    | 1994 | Mats Ekman, Alvesta               |
| SE-YUC | Avid Amphibian               | 119A-872        | 1997 | Kenth Åström, Stöde               |
| SE-YUD | Avid Amphibian               | 33-709          | 1990 | Bernt Persson, Söderhamn          |
| SE-YUH | Rans S-6S Coyote II          | 10961056-1006   | 1998 | Köpings Flygklubb, Köping         |
| SE-YUT | Rans S-6S Coyote II          | 10971170-1027   | 1999 | Torsten Olsson, Koskullskulle     |
| SE-YUX | Anglin J6 Karatoo UL         | 573196-925      | 1999 | Håkan Eriksson, Orrviken          |
| SE-YUZ | Jodel D18                    | 408-928         | 2002 | Johnny Eriksson, Strömsund        |
| SE-YVA | Rans S-6S Coyote II          | 10971176-1030   | 1998 | Gunnar Johansson, Mullsjö         |
| SE-YVB | Jodel D18 UL                 | 438-973         | 2000 | Ove Fredriksson, Söderköping      |
| SE-YVF | Rans S-6 ES XL               | 795853XL-1073   | 1995 | Stefan Nyström, Mellerud          |
| SE-YVK | Anglin J6 Karatoo UL         | 573198-926      | 1999 | Örjan Persson, Tandsbyn           |
| SE-YYB | Rans S-6S Coyote II          | 798125110001102 | 2001 | Bertil Dolk, Gamleby              |
| SE-YYC | Jabiru ST 3 UL               | 174-1095        | 2001 | Gustav Billman, Vilhelmina        |
| SE-YYU | Jodel D18 UL                 | 458-1064        | 2003 | Ulf Svensson, Rävlanda            |
| SE-ZHF | Brita Varmluftsbällong       | 1-992           | 1998 | Lennart Fougelberg, Sävedalen     |
| SE-ZIV | Brita Varmluftsbällong       | 2-1333          | 2007 | Brita Bergquist, Billdal          |



# Flygutprovsningslista från EAA-databas 2011-02-01

| REG    | Typnamn                        | TillvNr         | Flygtid | Ägare                          |
|--------|--------------------------------|-----------------|---------|--------------------------------|
| SE-VLX | Aerotechnik EV-97 Eurostar     | 2006-2727-1301  | 0h      | Erik Karlsson, Sävsjö          |
| SE-ELM | Auster 6A Tugmaster            | 2283-1347       | 1h      | Johan Wiklund, Limhamn         |
| SE-CMF | Auster V                       | 4232-789        | 130h    | Lars Gustavsson, Bromma        |
| SE-HYM | Autogyro Humlan                | 55-138          | 29h     | Nils-Gunnar Ohlson, Nacka      |
| SE-HXT | Autogyro Humlan                | 22-135          | 23h     | Mattias Rosin, Vimmerby        |
| SE-HYD | Autogyro Humlan                | 36-64           | 100h    | Mattias Rosin, Vimmerby        |
| SE-YTA | Avid Flyer                     | 388-682         | 0h      | Dimitri Del Corral, Annelöv    |
| SE-YSK | Avid Flyer                     | 324-639         | 17h     | Yngve Hansson, Strömsund       |
| SE-YJK | Avid Flyer                     | 208-576         | 49h     | Sture Mattsson, Hammerdal      |
| SE-YJD | Avid Flyer                     | 480-725         | 25h     | Örjan Norling, Bollnäs         |
| SE-XME | Avid Flyer                     | 391-677         | 31h     | Roger Perrin, Uppsala          |
| SE-YYN | Avid Flyer Mk IV               | 1116D-843       | 167h    | Åke Mosesson, Gällivare        |
| SE-VAI | Brügger MB2 Colibri            | 211-335         | 25h     | Bengt Lagerqvist, Leksand      |
| SE-XVH | Brändli BX2 Cherry             | 37-567          | 168h    | Olof Hjerpe, Tibro             |
| SE-BMN | Bücker Bü 181 B1 Bestmann      | 25084-93        | 15h     | Joakim Westh, Stockholm        |
| SE-XRC | Christensen OPUS-3             | OPUS-3-002-846  | 49h     | Lennart Persson, Köpingsbro    |
| SE-XZL | CZAW Sportcruiser              | 700946-1421     | 29h     | Peter Värmfors, Sölvesborg     |
| SE-AMO | De Havilland DH 60 Moth (repl) | -834            | 10h     | Björn Blomstrand, Västervik    |
| SE-XXE | Dyn'Aero MCR 4S                | 145-1438        | 42h     | Ove Englund, Västerås          |
| SE-UDN | EAA Grob 109                   | 6115-1370       | 37h     | Bengt Göök, Örebro             |
| SE-TSC | EAA SF 25 B Falke              | 4624-1245       | 95h     | Harry Larsson, Kristinehamn    |
| SE-VMF | Esqual VM 1 C                  | 20080901-1-1417 | 35h     | Mats Ekman, Älvesta            |
| SE-XXA | Falconar SAL P-51D Mustang     | F-829-1069      | 63h     | Kenneth Hoffin, Tandsbyn       |
| SE-YVD | Filcoa J6 Karatoo              | 529/9/269-743   | 138h    | Tore Karlsson, Domsjö          |
| SE-YHF | Fisher FP 202 Koala            | 2194-456        | 2h      | Ingvar Carlsson, Svenljunga    |
| SE-YVX | Fisher Super Koala             | SKO 80-822      | 209h    | Greger Larsson, Malmberget     |
| SE-YKK | Fisher Super Koala             | SKO 40-653      | 901h    | Bernt Larsson, Gällivare       |
| SE-HYY | Gyrokopter Sparrowhawk III     | S0200029Q-1378  | 18h     | Peter Steneborg, Mölnlycke     |
| SE-XYO | Hamilton Glastar Sportsman     | 7213-1358       | 2h      | Ulf J-E Domeij, Kåge           |
| SE-XYJ | Hamilton Glastar Sportsman     | 7268-1383       | 46h     | Andreas Hindenburg, Nacka      |
| SE-XXR | Hamilton SH 2 Glasair          | 160-167         | 17h     | Sven-Erik Reimby, Mariestad    |
| SE-XXS | Hamilton SH 2 Glasair RG       | 358-825         | 0h      | Joakim Hanson, Djurhamn        |
| SE-XVF | Hamilton SH-1 Glastar          | 5519-1026       | 202h    | Hans Björkman, Älvsbyn         |
| SE-VGE | Jabiru 450 UL                  | 488-1153        | 344h    | Fredric Saltin, Umeå           |
| SE-XPA | Jodel D112                     | 62-635          | 78h     | Jörgen Sandström, Ed           |
| SE-YVH | Jodel D18 UL                   | 224-675         | 36h     | Sören Schmidt, Varberg         |
| SE-XYP | KTH Osqavia                    | 1-1160          | 68h     | Niklas Anderberg, Lund         |
| SE-AZL | Luscombe 8E Silvaire           | 5304-583        | 6h      | Tore Guth, Mora                |
| SE-XJH | Mignet HM 14 TF290 Loppan      | -1199           | 1h      | Björn Zereba, Nyköping         |
| SE-YYF | Mitchell U2                    | U-628-337       | 15h     | Carl Hyllander, Stockholm      |
| SE-VMH | Murphy Renegade Spirit         | 342-763         | 47h     | Ulf Jansson, Domsjö            |
| SE-YJO | Murphy Renegade Spirit UL      | 326-770         | 26h     | Staffan Ek, Färlöv             |
| SE-YKU | Murphy Renegade Spirit UL      | 249-737         | 200h    | Bengt Fredriksson, Färjestaden |
| SE-XXX | Neico Lancair IV               | L IV 440-1085   | 78h     | Christer Wretling, Stenhamra   |
| SE-XXF | Norberg LN-3 Seagull           | LN-3-1252       | 47h     | Lage Norberg, Sundsvall        |
| SE-XOZ | Pereira GP3 Osprey 2           | 87-21           | 8h      | Harry Ranner, Vittangi         |
| SE-BED | Piper Pa-14 Family Cruiser     | 14-497-1162     | 1h      | Christer Liljenstrand, Luleå   |
| SE-FAH | Piper Pa-18 Super Cub 205      | 18-8618-1141    | 30h     | Bjarne Isaksson, Malmberget    |
| SE-XVL | Piper Pa-22 Colt               | 22-8987-1129    | 26h     | Göran Häggroth, Kiruna         |
| SE-VFL | Polaris AM-FIB 582             | *-1231          | 129h    | Leif Nieminen, Blidsberg       |
| SE-XVK | Pottier P 180 S                | 166-620         | 34h     | Jonas Dahlberg, Skelleftehamn  |
| SE-XII | Quickie                        | 426-99          | 10h     | Erling Carlsson, Älvsjö        |
| SE-VGO | Rans S-10 Sakota               | 588016-679      | 253h    | Björn Lindström, Rottne        |
| SE-VIO | Rans S-17 Stinger              | 405050-1265     | 104h    | Conny Johannesson, Lyckeby     |
| SE-YJJ | Rans S-6 ES                    | 9051692-1290    | 23h     | Ronny Hestrander, Aneby        |
| SE-YVG | Rans S-6S Coyote II            | 10981275-1054   | 0h      | Cato Eide, Gällivare           |
| SE-VMR | Rans S-6S Coyote II            | 08081898-1436   | 0h      | Harry Lindström, Lagan         |
| SE-YMX | Rans S-7                       | 290067-854      | 180h    | Stefan Ivarsson, Färjestaden   |
| SE-XRG | Rans S-7 Courier               | 297-212-1014    | 321h    | Rolf Ohlsson, Söråker          |
| SE-YYI | Rans S-9 Chaos                 | 1199165-1089    | 153h    | Per Norén, Trelleborg          |
| SE-HYX | Revolution Mini 500 B          | 461-1332        | 0h      | Hans Östlund, Solna            |
| SE-HYO | Rotorway Exec 90               | 5021-994        | 73h     | Folke Öhman, Falkenberg        |
| SE-XSE | Röhnlerche II M                | 321-438         | 1h      | Jan Eklund, Huultsfred         |
| SE-XYF | SAAB MFI-15 200 A              | 854-1343        | 27h     | Gennart Claesson, Sankt Olof   |
| SE-XRT | Shaw Europa                    | 318-995         | 51h     | Kjell Skogeland, Rönninge      |





## FLYGUTPROVNINGSLISTA FRÅN EAA-DATABAS 2011-02-01

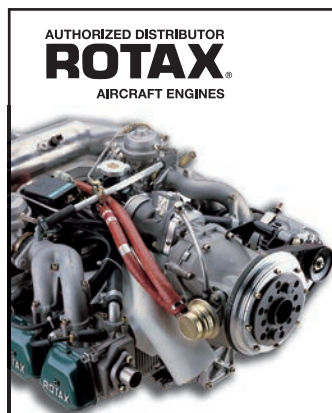
|        |                                 |                 |      |                             |
|--------|---------------------------------|-----------------|------|-----------------------------|
| SE-XUE | Shaw Europa XS                  | 436-1078        | 30h  | Jan Ljung, Helsingborg      |
| SE-XYA | Shaw Europa XS                  | 408-1192        | 5h   | Hans Schwartz, Göteborg     |
| SE-ANX | Skandinaviska Aero BHT-1 Beauty | 1-787           | 15h  | Kjell Ahlberg, Lidingö      |
| SE-XNT | Steen Skybolt                   | -25             | 0h   | Anders Hägglund, Stockholm  |
| SE-VGX | Taylor Monoplane JT-1           | PFA55-10569-119 | 0h   | Max Thorén, Örnsköldsvik    |
| SE-IVK | Taylorcraft F 21 B              | 1512-1173       | 98h  | Rune Wennberg, Kiruna       |
| SE-YVT | TEAM Hi-Max 1400 Z              | 1714 P-947      | 88h  | Mikael Hallberg, Luleå      |
| SE-XRK | Van's RV-4                      | 2572-875        | 191h | Rolf Kjellman, Gnesta       |
| SE-XVM | Van's RV-6 A                    | 60380-1065      | 74h  | Lars-Erik Nilsson, Tidaholm |
| SE-XYM | Van's RV-7 A                    | 73183-1391      | 32h  | Niklas Bengtsson, Laholm    |
| SE-XSM | Windex 1200 A                   | 002-585         | 178h | Leif Back, Järfälla         |
| SE-XSP | Windex 1200 C                   | 6-805           | 197h | Jaroslav P. Bator, Solna    |
| SE-XSO | Windex 1200 C                   | 5-803           | 65h  | Harald Undén, Stockholm     |
| SE-VMN | Zenair STOL CH 701              | 7-9854-1324     | 6h   | Anders Svensson, Korsberga  |
| SE-XJI | Zodiac CH 601 HD                | 6-6153-1298     | 95h  | Razvan Chiriac, Örebro      |

# Flyghistoriskt personbyte

**DEN KÄNDE** flygboksförfattaren, redaktören för Flygets Årsbok och Caravelleentusiasten Michael Sanz har nyligen tillträtt befattningen som kanslichef i Svensk Flyghistorisk Förening. Han efterträder Lennart Berns som fått en nyinrättad befattning som ansvarig för föreningens omfattande arkiv och bibliotek.

**SVENSK FLYGHISTORISK FÖRENING** är med sina drygt 6000 medlemmar faktiskt världens största flyghistoriska sammanslutning. Föreningen, som har 15 regionavdelningar från Skåne i söder till Norrbotten i norr, ger ut Svensk Flyghistorisk Tidskrift med sex nummer om året samt en årsbok. Kansli- och arkivlokaler ligger centralt på Östermalmsgatan 87 i Stockholm. Medlemskap kostar 350,- per år. Mera om föreningen kan läsas på deras digra hemsida [www.flyghistoria.org](http://www.flyghistoria.org).

Svensk Flyghistorisk Förenings nye kanslichef Michael Sanz har parkerat sig bakom skrivbordet i föreningens centrala arkiv på Östermalm i Stockholm. FOTO: LENNART BERN



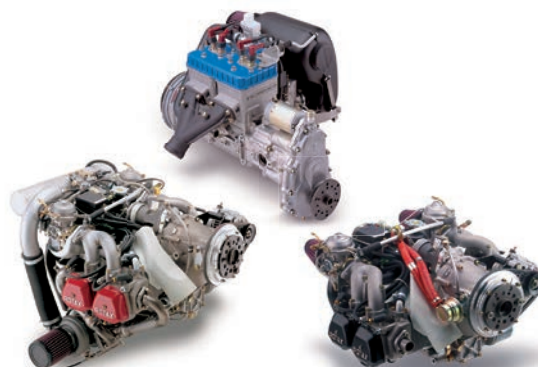
AUTHORIZED DISTRIBUTOR  
**ROTAX**  
AIRCRAFT ENGINES

**LYCON**  
ENGINEERING AB

Motorer - Reservdelar - Tillbehör

Tel 0171-414039  
[www.lycon.se](http://www.lycon.se)  
e-mail: [info@lycon.se](mailto:info@lycon.se)

Härkeberga 16  
745 96 Enköping



Auktoriserad distributör för Rotax Aircraft Engines i Skandinavien och Baltikum

# Följande produkter finns att tillgå för medlemmar i EAA Sverige

Produkterna levereras av EAA-Sveriges kansli, den tekniska organisationen eller individuella medlemmar. Kontakta kansliet.

| Tillstånd/Produkt/Tjänst                                                                            | Avgift                | Anmärkning                                                    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|---------------------------------------------------------------|
| EAA-Nytt                                                                                            | Ingår i medlemsavgift |                                                               |
| Vägg-almanacka                                                                                      | Ingår i medlemsavgift |                                                               |
| EAA-försäkring av flygplan                                                                          | -                     | Beroende på flygplan och omfattning                           |
| www.eaa.se                                                                                          | Ingår i medlemsavgift |                                                               |
| TEKNISK RÅDGIVNING                                                                                  | Ingår i medlemsavgift |                                                               |
| LUFTVÄRDIGHETSBEVIS 12 månader                                                                      | 3 100 kr              | Avgiften tas ut av TS, räkning i efterskott                   |
| LUFTFARTYGETS RESEDAGBOK                                                                            |                       |                                                               |
| Hämtas på kansliet                                                                                  | 190 kr                |                                                               |
| Skickas per post                                                                                    | 225 kr                |                                                               |
| BYGGHANDBOK                                                                                         |                       |                                                               |
| Hämtas på www.eaa.se                                                                                | -                     | Skrivs ut och sätt i pärm av medlem                           |
| Hämtas på kansliet                                                                                  | 300 kr                | Inkluderar pärm med flikar                                    |
| Skickas per post                                                                                    | 380 kr                | Inkluderar pärm med flikar                                    |
| UPPDATERING AV BYGGHANDBOK, kapitel 1-19                                                            |                       |                                                               |
| Hämtas på www.eaa.se                                                                                | -                     | Skrivs ut och sätt i pärm av medlem                           |
| Hämtas på kansliet                                                                                  | 50 kr                 |                                                               |
| Skickas per post                                                                                    | 85 kr                 |                                                               |
| FLIKREGISTER FÖR BYGG-DOKUMENTATIONSPÄRM, för dokumentation under byggtiden                         |                       |                                                               |
| Hämtas på kansliet                                                                                  | 40 kr                 |                                                               |
| Skickas med post                                                                                    | 75 kr                 |                                                               |
| AMATÖRBYGGNADSTILLSTÅND                                                                             |                       |                                                               |
| Nybyggnad, 5år                                                                                      | 4 000 kr              |                                                               |
| Istandsättning - Ombyggnad, 5 år                                                                    | 4 000 kr              |                                                               |
| Modifiering/Reparation, liten                                                                       | -                     |                                                               |
| Modifiering/Reparation, stor                                                                        | -                     |                                                               |
| SPECIELLA BYGGTILLSTÅND                                                                             |                       |                                                               |
| Tillverkning av utrustningsenhet, inklusive montering i luftfartyg                                  | 800 kr                |                                                               |
| Översyn, konvertering och tillverkning av flygmotor, inklusive montering i luftfartyg               | 800 kr                |                                                               |
| Översyn och tillverkning av propeller, inklusive montering i luftfartyg                             | 800 kr                |                                                               |
| FÖRLÄNGNING AV AMATÖRBYGGNADSTILLSTÅNDETS GILTIGHETSTID UNDER BYGGPERIODEN OCH FLYGUTPROVNINGSTIDEN |                       |                                                               |
| 1 år                                                                                                | 500 kr                |                                                               |
| 5 år                                                                                                | 1 500 kr              |                                                               |
| DOKUMENTATIONSPAKET FLYGNING                                                                        |                       |                                                               |
| Teknisk journal för luftfartyg, Luftfartygets resedagbok, Samlingspärm, Flyghandboksmall            | Ingår i paketet       |                                                               |
| Hämtas på kansliet                                                                                  | 370 kr                |                                                               |
| Skickas med post                                                                                    | 450 kr                |                                                               |
| TEKNISK GRANSKNING                                                                                  | -                     | Ersättning överenskommes mellan byggare och teknisk granskare |
| KONTROLLANT UNDER BYGGTIDEN                                                                         | -                     | Ersättning överenskommes mellan byggare och kontrollant       |
| EAA-BESIKTNING FÖRE FLYGUTPROVNING                                                                  | -                     |                                                               |
| FLYGUTPROVNINGSTILLSTÅND 12 MÅNADER                                                                 | 3 100 kr              | Avgiften tas ut av TS, räkning i efterskott                   |



|                                                                                 |        |                                   |
|---------------------------------------------------------------------------------|--------|-----------------------------------|
| FLYGHANDBOK                                                                     |        |                                   |
| Granskning                                                                      | -      |                                   |
| Förminskning till A5-pärm + flikregister                                        |        |                                   |
| Hämtas på kansliet                                                              | 200 kr |                                   |
| Skickas med post                                                                | 250 kr |                                   |
| EGET UNDERHÅLLSTILLSTÅND                                                        | 400 kr | Engångsavgift                     |
| BESIKTNING (5 års)                                                              | -      |                                   |
| KONTROLL AV FARTMÄTARE                                                          | -      | Betalas till specialisten         |
| KONTROLL AV HÖJDMÄTARE                                                          | -      | Betalas till specialisten         |
| BULLERPROV                                                                      | -      | Betalas till specialisten         |
| UTBILDNING                                                                      |        |                                   |
| Metallbearbetning, plåtkurs                                                     | TBD    | 2 dagar                           |
| Plastbearbetning, plastkurs                                                     | TBD    | 2 dagar                           |
| Flygplans-el, elkurs                                                            | TBD    | 1 dag                             |
| Dukningskurs                                                                    | TBD    | 2 dagar                           |
| Flygutprovning                                                                  | TBD    | 1 dag                             |
| Underhåll - ej egenbyggt flygplan                                               | TBD    | 4 dagar                           |
| UTHYRNING                                                                       |        |                                   |
| Lån av hålstans för instrumenthål 3 1/8 tum och 2 1/4 tum, (inte i bästa skick) |        | Plus frakt, max 2 veckors lånetid |
| Lån av flygplansvågar                                                           |        |                                   |
| Medlem                                                                          | 350 kr | Plus frakt                        |
| Ej medlem                                                                       | 600 kr | Plus frakt                        |
| FÖRSÄLJNING                                                                     |        |                                   |
| AC 43 13                                                                        |        |                                   |
| Hämtas på kansliet                                                              | 250 kr |                                   |
| Skickas med post                                                                | 315 kr |                                   |

[www.qbenai.com](http://www.qbenai.com)



## Luftfartsförsäkring som täcker din typ

Individuell behandling och säkerhet kommer inte utan erfarenhet. QBE har genom 120 år vuxit till att bli ett av världens 25 största försäkringsbolag med närvaro i 45 länder. Det är våra kunders garanti för säkra produkter.

Som specialister inom luftfartsförsäkringar kan vi också hjälpa dig, så att vi tillsammans hittar den lösning som täcker ditt försäkringsbehov.

**Kontakta QBE – din stabila partner!**

QBE Nordic Aviation Insurance A/S • Telefon: +45 33 45 03 00 • E-post: [info@dk.qbe.com](mailto:info@dk.qbe.com)



# EAA Sverige - kursprogram

EAA Sverige erbjuder medlemmarna ett stort utbud av kurser. Vissa är obligatoriska för utfärdande av byggtillstånd, flygutprovningstillstånd eller tillstånd till eget underhåll av flygmateriel.

Kurserna är generellt upplagda så att teori och praktik varvas, och förberedande självstudier krävs oftast. Tid och plats bestäms löpande baserat på efterfrågan och elevernas och instruktörernas bostadsort. Kursavgiften varierar med kursens omfattning och antalet deltagare, och meddelas inför varje kursstart.

## Underhåll av egenbyggt flygplan

Behandlar bl a Myndigheter och regelverk, LVD och AD, Ansvarsförhållanden, Minor/Major repair och modifiering, Underhållssystem, Shock load, Korrosion, Mätutrustning, Tillv. manualer, SB, SL, Reservdelsförsörjning, Verktyg, Smörjmedel, Dokumentering och protokoll.

**OBLIGATORISK FÖR TILLSTÅND TILL EGET UNDERHÅLL. HELGKURS.**

## Underhåll av ej egenbyggt flygplan

Behandlar bl a Myndigheter och regelverk, Minor/Major repair och modifiering, LVD och AD, Ansvarsförhållanden, Flygplansstrukturer, Elsystem, Bränslesystem, Tändsystem, Skruv- och nitförband, plåtkvaliteter, Trä och lim, Duk och dope, Underhållssystem, Shock load, Korrosion, Mätutrustning, Tillv. manualer, SB, SL, Reservdelsförsörjning, Verktyg, Smörjmedel, Dokumentering och protokoll.

**OBLIGATORISK FÖR TILLSTÅND TILL EGET UNDERHÅLL. STOR KURS, 60 TIM.**

## El och avionik

Behandlar bl a Ellära och Ohms lag, Elscheman, Strömställare, Kontaktdon, Kabelskor, Säkningar, Kabeltyper och kablage, Batterier, Antenner, Jordning, Radio, Interkom, Signallivåer, Transponder, GPS, Lödning, Gastät kontaktpressning, Verktyg. **HELGKURS.**

## Trä och lim

Behandlar bl a Tränormer, Hållfasthet, Träslag och kvaliteter, Plywood och kryssfanér, Temperatur och fuktighet, Tryckprov, Lagring, Byggmiljö, Bearbetning, Verktyg, Limtyper, Fogtyper, Vätning, Limprover, Ytbehandling, Kontrollbestämmelser. **HELGKURS.**

## Dukning och ytbehandling av duk

Behandlar bl a Dukmaterial, Kompatibilitet, Vikt och kvaliteter, Dukningsmetoder, Arbetsordning, Krypning, Bandning och förstärkningar, Sömmar, Sprygelknopar, Lim och dopetyper, Aluminiumdope, Roderbalansering, Reparationer, Rejuvenation, uv-strålning, Röta, Dukprovning, Verktyg, Arbetsmiljö. **HELGKURS.**

## Metall och metallbearbetning

Behandlar bl a Metaller, Materialstandarder, Hårdbara legeringar, Värmebehandling, Bänkarbeten, Skärande bearbetning, Plastisk bearbetning, Bockning, Riktning, Pressning, Utbredning, Skjuvning och friktion, Nitförband och nitstandarder, Blindnit, Bultförband, Bult- och skruvskvaliteter, AN-systemet, Momentdragning, Låsning Wire, Nicopress, Verktyg. **HELGKURS.**

## Plast och komposit

Behandlar bl a Polyester och epoxy, Glasfiber, Kolfiber, Kevlar, Kärnor, Sandwich, Skum,

## Anmälan

Är du intresserad av att delta i någon av våra kurser? Skicka ett e-mail till utbildning@eaa.se med följande uppgifter:

- Namn, adress, postnummer och postadress
- Telefon dag- och kvällstid
- Önskad kurs
- Varför du vill gå kursen (t ex Tänker bygga eller renovera, Köpt X-klassat fpl, etc)

Utbildningsansvarige kontakter och koordinerar instruktörer och elever, samt tid och plats för respektive kurs.

Honeycomb, Uppläggning, Pluggar och formar, Släppmedel och vaxer, Varmtrådsformning, Slipning, Spackling och fillers, Gelcoat, Ytbehandling, Verktyg, Arbetsmiljö och hälsorisker. **HELGKURS.**

## Flygutprovning

Behandlar bl a Flyghandboken, Slutkontroll, Besiktning, Försäkring, Pilotutbildning, Lågfartsprov, Högfartsprov, Nödåtgärder, Motorprov, Första flygningen, Lågfart och stall, Stabilitet, Fladder, Spinn, Flygvikt och TP, Bränsleförbrukning, Rapportering, Slutbesiktning.

**OBLIGATORISK FÖR FLYGUTPROVNINGS-TILLSTÅND. HELGKURS.**





### Säljes: JODEL D-119 -1975

Totalrenoverad 1998-2005. TTSN: 300 tim, efter renovering ca 160 tim Danskbyggd, hög tillsatsvikt, extratank i bakkropp. Radio Microair 760, XPDR Narco mod C, PLB Besiktigad i mars 2010 utan anm. Luftvärdighet går ut 31/10 2011. Motor: O-200, nollställd 2005 därefter ca 160 tim. 2 nya cylindrar, nya magneter Slick 2006. Nytt startmotordrev. Prop: Bo Samuelsson exp TTSN 210 tim. Stationerat i Hässleholm ESFA, alltid i hangar. Flygplanet som nytt, måste ses! Säljes pga annat flygplansköp. PRIS: 150 000 SEK eller högstbjudande. Kontakta: Ronny Schyttberg, Mårten Englund 0705 771716, 044-44207, schyttis@yahoo.com, 0706 486324



### Säljes: Bolkow 207 SE-XGX

Enda 4-sitsiga Bolkowmodellen. Byggt 1962. Totaltid 3018 tim. Lycoming O-360 A1A 180 hk experimental TSMO 1115 tim. Korrosionskontroll utförd 2007-05-31. Propeller Hartzell HC-92ZK-8D constant speed experimental. Korrosionskontrollerad 2010-05-17. King KX175B; KY97A. Audio panel/intercom PMA4000. Narco AT150 med höjdrapportering. ELT Shark 7. Luftvärdig tom maj 2011. Maths Johansson 070-749 15 65 (maths.g.johansson@telia.com)



### Säljes: Auster J1 Autocrat 1946

+ en till under renovering + några motorer Cirrus M.II + nya delar, typ pinnbultar/muttrar mm. för Cirrus-motorer. Säljes endast som helt paket. Pris 280.000 kr. 070-641 50 71.



### Säljes: TEAL Amfibie SE-XNA

Endast 38 st Schweizer TEAL tillverkades i Elmira NY USA på 1970 talet. 6 st hittade vägen till Europa varav 2 st flyger i Sverige båda är X klassade. Min TEAL köptes havererad i Norge (113 tim). Byggtillstånd 1988 Flygutprovningstillstånd 1993. Nu är totala gångtiden 680 tim. Motorn är en Lyc 360 180 Hp (Avgas 91-96) 567 tim TSO. Dragande fast tvåbladig Sensenich 76» 567 tim TSO (ingen kalendertidsbegränsning). TEAL är en tvåsitsig amfibie med en ekonomifart på 93 kt 37 l/tim. Max 5 tim 15 min +45 min reserv i luften. Vid tilläggning mot strand bekväm utgång över nosen. Höger framruta öppnas (lite som See Bee). Säljes då jag saknar bra eget hangarutrymme. Pris 280 000 SEK. Staffan Ekström 070 3747336



### Säljes: EAA C150

SE-CLY (Experimental). Veteran till salu! (Intressant proveniens) Sveriges äldsta välbevarade och luftvärdiga Cessna 150 är till salu. Tillverkad 1958 Snr 17030. Planet är helrenoverat under perioden 1989-1996. Har förvarats i Hangar på ESSU, Eskilstuna, är luftvärdig till sista juni 2011. Tekniskt sett är planet i originalsckick. Motor Continental O200 TT 1670h. Radio King KX 175 med intercom och tidsenlig ADF. Pris efter överenskommelse. E-mail oswald.gustavsson@tele2.se Mobil +46 706 005 462



### Säljes: GP3 Osprey 2

2-sitsig amfibie. Motor Lycoming O-320 A2B. Gångtid 650 timmar. Propeller 4-bladig Warp Drive. Com radio ICOM 1C-A 200. Planet under flygutprovning. Besiktigad år 2011. Harry Ranner, ranner.harry@telia.com, 0981-10031, 070-3232887



### Säljes: Stinson 108 Voyager -46

Stinson 108 Voyager från 1946. en av de tidigaste kvarvarande i världen. Helt nedplockad för renovering. Mycket nya delar, Instrument panel inkl. radio och transponder, Fena, mm. Säljes pga. plats och tidsbrist till högstbjudande. Säljes endast inom Sverige. Pris: 75.000:- el. högstbjudande. OBS: Motor Lycoming O-435-1 och Propeller Aeromatic F220 säljes separat. Vid intresse maila eller ring! beagle\_pilot@yahoo.se. Telefon: 073-6615736



### Säljes: UL-Dragon 150

Tvåsitsig, Motor: Robinh 45 Hk, elstart. I flygbart skick (ej besiktad). Pris: 28.000:- Tel: 0152-51370 Stig Johansson



### Säljes: Rans S-7

reg. SE-VPH UL. T. 120 hrs  
Motor Rotax 912. Prop. Warp Drive 3 blad. Byggt 1999. Alltid stått i hangar, sista 3 åren i varmgarage, inga skador. Vingmont.+ årlig 100-timmarstillsyn + besiktning innan flygning. Radio + nödv. instrument, ej transponder. Finns i Värmland. För ytterligare info ring 0563/30189. Per-Erik Holmberg.



## FÖRENINGSNYTT

### Nya medlemmar i EAA

| NAMN                  | ADRESS                                         | TELEFON       |
|-----------------------|------------------------------------------------|---------------|
| Arlanda flygsamlingar | c/o Luftfartsverket, 190 45 Stockholm-Arlanda  | 073-978 53 05 |
| Sten Backhans         | Oriongatan 217, 195 55 Märsta                  | 08-591 16 286 |
| Mikael Backman        | Västgötaresan 44 2 tr, 757 54 Uppsala          | 070-315 61 36 |
| Ulf Delbro            | Skånegatan 17 E lgh 1902, 411 40 Göteborg      | 073-339217    |
| Fredrik af Ekström    | Gunnestorpsvägen 107-18, 263 93 Höganäs        | 076-723 43 63 |
| Sven Fagerlund        | Bladvägen 27, 232 53 Åkarp                     | 0703-240255   |
| Natalia Gardberg      | Björkbergsvägen 33 lgh 1102, 824 51 Hudiksvall | 070-630 02 83 |
| Bo Hansen             | Box 99, 313 21 Oskarström                      | 073-396 63 70 |
| Jan Hector            | Ånestadlund, Nysätter 1, 590 47 Vikingstad     | 013-805 90    |
| Markus Häggkvist      | Klintvägen 103 A, 973 32 Luleå                 | 070-647 46 67 |
| Hannes Illipe         | Lovias väg 1, 439 73 Fjärås                    | 0300-54 18 41 |
| Dennis Isaksson       | Järpvägen 8, 983 36 Malmberget                 | 070-211 72 14 |
| Jimmy Johansson       | Botvidsgatan 9A, 753 29 Uppsala                | 08-420 34 176 |
| Anders Kronström      | Hemtorpsvägen 5, 144 62 Rönninge               | 073-354 20 51 |
| Staffan Sjödin        | Storgatan 10 B, lgh. 1204, 833 35 Strömsund    | 0670-131 08   |
| Tobias Sundnäs        | Kungsgatan 13, 903 32 Umeå                     | 070-343 84 44 |
| Moritz Widlöf         | Ljusnarsvägen 48 A LGH 1201, 714 30 Kopparberg |               |

### Nedmonterad i delar: **SE-GSV P.Robin R 2100A**

1978 Tillv.nr: 157.  
Allt fram till brandskottet.  
Byggtillstånd EAA.  
S-Tfn. 0416 - 51 12 60



### Säljes: **Piper PA28-180C**

Nu säljer jag min ögonsten, Piper PA28-180C, SE-FAD. Planet 8.523 timmar. Motorn 1885 timmar. Luftvärdig till juni 2011. Pris: 80.000:-. Mejla: lars.wallin@pulsen.se. tel: 08-55333306

### Köpes:

### **Propeller Hartzell**

Propeller Hartzell const.speed skjutande. Ingvar lif, tel 0390-40413, mob. 0730 628834, email: ingvar.lif@gmail.com

## SKRUVS KEMITEKNIK AB

*Proffs på färgborttagning!*

**Köp RAPID+ Färgborttagare  
-direkt från tillverkaren  
-inga mellanhänder**



**0470-77 45 40**  
**www.skruvskemiteknik.se**  
Industribyn, 360 43 ÅRYD

### Nya byggtillstånd

| FLYGPLAN                        | NAMN                    | DATUM      |
|---------------------------------|-------------------------|------------|
| Avid Amphibian (501-864)        | Rolf Lindström, Gävle   | 2011-02-23 |
| Slepcev Storch (146-1502)       | Nils Håkansson, Svedala | 2011-03-09 |
| Skyranger Swift (10111017-1503) | Peder Borg, Skövde      | 2011-03-10 |

### Nya flygutprovningstillstånd

| FLYGPLAN                                | DATUM      | NAMN                       |
|-----------------------------------------|------------|----------------------------|
| SE 5 A Replica SE-XJL (531-1185)        | 2011-04-07 | Lars Lindell, Forsheda     |
| Fokker D.VII SE-XVO (10400/18-989)      | 2011-04-05 | Mikael Carlson, Löbberöd   |
| Zenair Stol CH 701 SE-VMN (7-9854-1342) | 2011-04-08 | Anders Svensson, Korsberga |





**Säljes:**  
**Hus och hangar  
på Siljan AirPark!**

Boarea: ca 104 kvm, Hangar: ca 200 kvm.  
Pris: 2 395 000:-. För mer information  
kontakta: Joakim Hanson, 070-425 11 01 /  
joakim.hanson@uppner.se

**Säljes:**  
**Lycoming O-435-1!**

Nollad Lycoming O-435-1 till salu i skick som  
ny. Suttit i en Stinson Sentinell L-5 och tillver-  
kad 1942. Nya magneter och genomgången  
generator och starter, mm. Överhalad i USA.  
Alla papper finns.  
Pris: 155000:- el. högstbjudande inkl. reservdels-  
motor. Vid intresse maila eller ring.  
Mail: beagle\_pilot@yahoo.se Telefon: 073-  
6615736



**Säljes:**  
**Nollad AEROMATIC  
F220 Propeller!**

Säljer min nollade helt automatiskt omställbara  
AEROMATIC F220 propeller med nollad hub och  
nya blad. Jobbet utfört av Tarverspropellers i Ari-  
zona USA. Hemsida: www.aeromatic.com, här kan  
ni se vilka motorer/plan som denna propeller  
passar och har STC till. Pris: 55000:- el högst. Vid  
intresse maila eller ring. Mail: beagle\_pilot@  
yahoo.se Telefon: 073-6615736

**Säljes:**  
**SE-XIV, Meta Sokol.**

Tillverkad 1958 i Tjeckoslovakien. Plåt med dukade  
roderytter. Experimentklassad efter importen till  
Sverige 1990. Maxvikt 935 kg. Total gångtid 1250  
tim. Motor: Lycoming O-320 E2C, TSO 650 tim.  
Korrosionskontroll OK 2010. Mekaniskt infällbart  
ställ. Bra på gräsfält. Kontakt för vidare informa-  
tion. Anders Österholm, 070-620 48 10



**Säljes: Propeller**

Hercules propellers från England CNC / hand-  
gjorda propellar & spinners för förbättrad effek-  
tivitet och prestanda. Special beräknade för  
just din motor & flygplan. Ring eller mejla Janne  
070-66 59 603, propellerdesign@tele2.se

**Säljes: Motor med mera**

Motor Continental IO-360 delvis demonterad  
men alla delar finns. Extra vevaxel till d:o, nya  
ventillyftare, vevstakar mm. Kamaxel troligen  
Lycoming O-320, startmotor Lycoming. Diverse  
packningar, bromsbelägg (Cleveland), cylindrar  
till O-320. Glödlampor 28V, gamla instrument,  
gammal comradio, VOR, DME. Cessna 150-delar.  
Noshjul, styrsystem. Övrigt: bryttrissor, oljeky-  
lare, bendixmagneter, vacumpumpar plus en  
massa annat. Besök mig gärna på Visingsö!  
Ingvar Lif, tel. 0390-40413 mob. 0730628834.  
email: ingvar.lif@gmail.com

**Säljes:**  
**Digital  
Intercom**

från TL-Electronics  
med voicealarm,  
VOX, checklist och  
digital bandspelare.  
3500:- Niklas  
Bengtsson 070-568  
90 50 cfttrading@  
telia.com



**Rättelse**



I förra numret fanns denna de Havilland Heron på  
bild. Fotografens namn missade vi att men nu  
rättar vi till det. Bilden är tagen av Gunilla Öhrn.

# Ikarus Flying Center

Den bästa klubbkärran  
enligt expertis!



## Ikarus C42

**Europas ledande skolmaskin**  
tillverkad i **r-e-k-o-r-d** **NU 1300 ex!**

**Elltech**  
Svensk och Norsk agent

- Tål 16 knops sidvind
- Extra rymlig cockpit
- Har harmoniska förlåtande flygegenskaper
- Ekonomisk att äga
- Tillverkas i Tyskland
- Reservdelar finns i Sverige

Tel. + 46 325 323 82 Fax +46 325 325 36  
<http://www.elltech.o.se> - [finn@elltech.o.se](mailto:finn@elltech.o.se)

**AVSÄNDARE:**

EAA Sverige  
Hägerstalund  
164 74 Kista



## KORT FINAL



Fredrik visar bygget av en vinge.



En RV-4, målet för bygget.

## RV-4 byggs i Eskilstuna

**FREDRIK PETERSSON** HAR tagit sig an ett RV-4 kit som legat och vilat i många år. Han är tredje ägare på byggsatsen där fena, stabilisator och roder är byggda.

Fredrik har som många andra av oss börjat med modellflyg och har flugit radioflyg av olika sorter. Nu går han upp i fullskala.

En solig dag i april flög jag och min son Love över till Eskilstuna för att se på Fredriks bygge. Några delar har farit illa under åren de legat i vila och behöver förnyas, ett roder och en vingbalk, men för övrigt ser det bra ut.

Vid tiden för vårt besök arbetade Fredrik men höger vinge och av hantverket att döma

kommer det att bli en mycket fin maskin. På bilden provar Fredrik in en sprygel på vingbalken. När RV-4:an beräknas vara klar frågade jag inte...

TEXT: LENNART ÖBORN  
BILD: LENNART ÖBORN,  
JONATHAN GUIDONE