



EAA FLY-IN

EAA:s huvud-fly-in äger i år rum på gamla F15 i Söderhamn. Boka in den 1-2 juni!



NYA STYRELSEN

Både nya namn och bekanta återseenden. Möt EAA:s nya styrelse på sidan 5.



HEMMABYGGE

I Lennart Perssons vardagsrum tar en Glasair form. Kontrollanten Paul Pinato rapporterar från Finspång.

EAA-NYTT

#2
2013

MEDLEMSTIDNING FÖR EAA SVERIGE • #2/2013 • ÅRGÅNG 46



KORT FINAL: SM i konstflygning i Halmstad under SM-veckan i juli.

HEMMABYGGE: Historien om hur Long-Ez SE-XIX kom till.

ORDFÖRANDEN: »Problemet är vårt kraftiga underskott i verksamheten«.

REGELVERK: Åtgärder för att stimulera allmänflygets utveckling.





Flygkalendern

26 MAJ blir det

Rollout på Hässlö

8-9 juni Göteborg Aero Show, Säve,
www.aeroseum.se

31 MAJ - 2 JUNI AeroExpo UK is
pleased to officially welcome RV Fly-
ers to the event at Sywell Aerodrome
during 31st May - 2nd June 2013.

1-2 JUNI EAA Fly-In, Söderhamn,
gamla F 15

15 JUNI Fly-in och veterandag på Skå-
Edeby

4-6 JULI Svenska mästerskapen i
konstflygning går av stapeln i Halm-
stad

19-20 JULI Wheels&Wings Bilar och
lite flyg ... Använd Morup eller
Varberg för landning.

19-21 JULI The Fédération RSA Fly-In
in Vichy, France

24-31 JULI Classic Aircraft Meeting,
Hedlanda ESNC Härjedalen.
www.aircraftmeeting.com

29 JULI - 4 AUGUSTI EAA AirVenture
Oshkosh, USA

2-3 AUGUSTI UL och sjö fly-in
Ragglanda Landsjön

2-4 AUGUSTI Örebro Flyg & Motor
Festival, Örebro Airport

9-11 AUGUSTI »KZ Rally«, årligt fly-in i
Stauning, Danmark

9-11 AUGUSTI Siljansnäs,
Kräftstjartsvägen

23-25 AUGUSTI, 2013: Jubileums-fly-
in på Alingsås flygfält (ESGI). Sveriges
äldsta segelflygklubb, Göteborgs
Segelflygklubb, firar 80-år och bjuder
in till fly-in med tillhörande festlig-
heter tillsammans med Göteborgs
Veteranflygsällskap och Alingsås
Flygklubb. Mer information kommer
på www.gsft.se.

31 AUGUSTI Borås Airshow 2013 www.borasairshow.se

Känner du till något evenemang
som borde finnas med
här, maila
[eea-nytt@](mailto:eea-nytt@eea.se)
eea.se!

2013

Senaste datum för material
till nummer under
återstoden av 2013:
3-4/2013: 2013-09-02
5/2013 2013-11-18

INNEHÅLL



6

EAA fly-in 1-2 juni i Söderhamn

EAA Sverige inbjuder
till 2013 års nationella
huvud-flyin. Nu har
turen kommit till
anrika F15/Söder-
hamn. Vi gör detta till
en Flygfest med lite
uppvisningar.



10

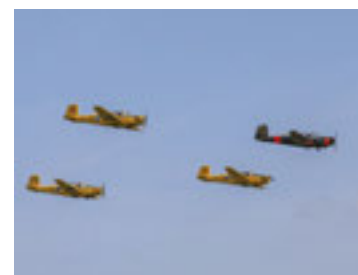
EAA-Kurs

i trä och limteknik
i Älleberg

16

Hemmabygge i bokstavlig bemärkelse

I Lennart Perssons vardags-
rum tar en Glasair form.
Kontrollanten Paul Pinato
rapporterar från Finspång.



Omslag:

SAAB Safir, kan det bli vackrare på en flygdag?
FOTO: LENNART ÖBORN

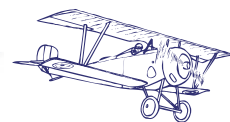
Flygshow i Borås

BORÅS FLYGPLATSFÖRENING och de tre flyg-
klubbarna i Borås (Borås Flygklubb, Borås Se-
gelflygklubb och Borås Ultralätt Flygklubb)
kommer lördagen den 31 augusti 2013 att arran-
gera en av Västsveriges största flygshower -
Borås Airshow 2013.

Detta är också starten för flygklubbarnas

75-årsjubileum och evenemanget sker på
Borås/Viared flygplats ESGE. Flygshowen
kommer att uppmärksamma flygets historia
i Borås tillsammans med ett antal spektaku-
lära uppvisningar både i luften och på mar-
ken.

BJÖRN SVENSSON, FLYGPLATSCHEF ESGE



EAA-NYTT

NR 2/2013 | ÅRGÅNG 46

Medlemsorgan för EAA Sverige**och EAA Chapter 222 Sverige**

Redaktör: Lennart Öborn.

Grafisk form: Urban Gyllström.

Ansvarig utgivare: Curt Sandberg.

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: Kanalvägen 1A plan3,

194 61 Upplands Väsby

Telefon: 08-752 75 85

Telefax: 08-751 98 16

E-post: eaakansli@eaa.se

Hemsida: www.eaa.se

Postgiro: 66 45 96-4

Kansliet har öppet:

vardagar 08.00-16.00.

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 2013: 450 kronor.

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

Föreningservice

Kontakta EAA kansli beträffande

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

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.

Medlemsskap erhålls genom att inbetala medlemsavgiften till postgiro 813469-4.

Tillbaka till framtiden?

EFTER 13 ÅR SOM ordförande och 12 år som verksamhetsledare tyckte jag det var dags att lämna styrelsen i EAA, varför jag avgick vid årsmötet 2012. Alla papper från den aktiva tiden samlades ihop och gömdes i källaren. När jag började som ordförande var medlemsantalet ca 400, i slutet på 90-talet var vi nästan 2000. En mycket intressant resa!

Omständigheterna ville dock att jag skulle återkomma. Valberedningen önskade få en ny-tändning (?) genom att möblera om och välja många nya personer som inte synts så mycket i den centrala verksamheten inom EAA. Hur jag passar in där får väl valberedningen svara på, men jag känner en stark vilja att förändra och utveckla verksamheten till medlemmarnas fromma. Vi har haft ett styrelsemöte och jag känner att alla styrelsemedlemmar har en stark vilja att gemensamt driva verksamheten framåt.

Det allt överskuggande problemet är vårt kraftiga underskott i verksamheten, förra året en halv miljon! Det är tyvärr inte lätt att snabbt ändra på detta, en långsiktig plan måste arbetas fram för att få ekonomin i balans. Som ett led i detta har sonderingar gjorts hos transportstyrelsen hur man ser på framtiden. Att vi skall få mer pengar från dom är uteslutet, vi får själva

se oss om efter andra möjligheter till inkomster. Vi som har flygplan i dag vet lika kostnader det innebär, att då höja avgifterna än mer är inte en lösning i medlemmarnas intresse. Vi får bli att ställa in oss på att minska servicen från kansliet till medlemmarna.

ATT VALBEREDNINGEN valde styrelsemedlemmar från olika delar av landet är ett uttryck för att söka få fart på den regionala verksamheten. Vår västsvenske representant Marina Berggren har tagit på sig att samordna detta arbete och vi hoppas på att många tar kontakt med henne och drar igång lokala verksamheter på dom villkor som gäller i varje region. Det kan gälla tekniska träffar för att diskutera såväl byggen samt underhåll eller bara socialt samkväm med likasinnade.

Nu hoppas vi på en fin flygsommar med många trevliga utflykter där Söderhamn och Siljansnäs är självklara.

CURT SANDBERG



Påminnelse om medlemsavgift

EFTERSOM ETT antal kontoutdrag runt årsskiftet från Plusgirot kommit på avvägar så kanske vi inte fått notering om att du betalat din medlemsavgift. Så om du får en påminnelse men har betalat vore vi tacksamma att få veta vilket datum du betalade så det blir rätt i vår bokföring.

Eller du kanske finns med bland dem som inte skrivit sitt namn på inbetalningen?

Har du inte betalat skulle vi vara tacksamma om du kunde göra det omgående.

Är det något du undrar över får du gärna ringa mig på telefon 08-752 75 85 eller skicka ett mejl eaakansli@eaa.se.

ANN-LIS OLSSON, KANSLIET

Fler påminnelser från kansliet

I EAA-NYTT nummer 5 fanns det med blanketter för Årsbyggedovisning och flygutprovsningsredovisning.

Några av er som ska lämna in dessa rapporter har ännu inte gjort det. Vi ber er därför att skicka in dem till kansliet snarast möjligt.

Har ni inte kvar blanketterna så hör av er så skickar jag nya.

ANN-LIS OLSSON, KANSLIET

EAA Sveriges produkter och tjänster

SE HEMSIDAN www.eaa.se/produkter och www.eaa.se/utbildning. Produkterna levereras av EAA-Sveriges kansli, den tekniska organisationen eller individuella medlemmar. Kontakta kansliet.



Uppmaning för mer aktivitet!

JAG PRESENTERADE en idé på årsmötet om bättre sammanhållning och mer aktivitet medlemmar emellan. Målet är att vi ska lära känna varandra bättre, umgås mer och på så sätt få ett starkare EAA Sverige.

Vi är rätt många medlemmar som bor utspridd i vårt avlånga land. För en del kanske det är för dyrt att ta sig från A till B bara för att träffa och umgås med folk som har samma intressen. En del kanske har råd men inte vill ta steget fullt ut, för att man inte känner någon eller för att man inte får med sig någon.

JU FLER MAN är desto roligare har man. Vem vet, man kanske hittar och får nya vänner som man inte hade den blekaste aning om?

Man sporrar varandra och väcker entusiasm. Flyg är roligt!

Det är roligt att bygga och det är roligt att flyga samt diskutera, bolla tankar och funderingar mellan varandra. Att lära sig något nytt är alltid roligt och ju fler människor med samma intresse som träffas och umgås desto roligare får vi och starkare blir vi.

OCH ALLT TJAT om att det var bättre förr, jo men visst, så var det. Jag skall inte säga emot. Men det går att få tillbaka en stor del av den gamla andan om vi skapar en bra grund. Om vi kan arrangera lite små träffar och lokala aktiviteter runt om i landet, så är vi på god väg.

Du kanske vill dra ihop något i just den regionen du bor? EAA kan stå för ev. lokalhyra,

pengar till fikabröd om ni vill hitta på något. Vi kanske till och med kan arrangera kurser där just ni bor om det är tillräckligt många som vill gå och har behov av just den kursen. Men det hänger givetvis på vår kurssamordnare och våra instruktörer om det går att genomföra. Det måste också finnas tillgång till lämplig lokal för teori och praktik.

Ingenting är omöjligt.

VILL NI DRA ihop något, hör av er, så kan jag hjälpa er med att få kontakt med medlemmar nära er. Det är dags för en förändring och det behövs.

MARINA BERGGREN,
SUPPLEANT EAA STYRELSE

Att flyga utomlands

DENNA LILLA SNUTT tar bara upp den formella sidan av frågan. Har Du ett luftfartyg som är experimentklassat så måste Du ha särskilt tillstånd för flygning från den främmande staten. Detta gäller fortfarande i den nya EU/EASA-världen. 1980 antogs på ett ECAC-möte en rekommendation att de dåvarande medlemsländerna skulle införa ett generellt tillstånd för »home-built aircraft»

från andra länder att flyga i deras lufttrum. Eftersom det endast var en rekommendation så måste varje land fatta beslut om detta och det gjorde inte alla och vissa andra lade till egna begränsningar. EFLEVA har sammanfattat dagsläget på sin hemsida www.efleva.eu, sök »Home» och på 3 nere i listen så kommer Du till »ECAC Status». Saker och ting ändrar sig ibland så kontrollera alltid med respektive lands ATP eller i något fall

AIC för aktuell status. Märk att rekommendationen avsåg amatörbygge som det såg ut 1980, utan UL och inte renovering av veteranflygplan. F.d. normalklassflygplan som tappat sin status och fått »Permit to Fly» omfattas inte heller.

KJELL FRANZÉN

Rekord i mänskligt driven helikopter

UNIVERSITY OF MARYLAND har satt rekord i flygtid med en mänskligt driven helikopter. Man lyckades håll sig i luften 1 minut och 5 sekunder. Dom nådde dock inte höjden för att vinna AHS Sikorsky Prize som de tävlar i att vinna, då måste man nå 3 meters höjd under flygningen. Dom har konkurrens av bl.a. AeroVelo som planerat en attack på priset den 25 januari. University of Maryland fick dock sin långa flygning godkänd som rekord av FAI. EAA Sverige gratulerar till rekordet! Se <http://www.agrc.umd.edu/gamera/index.html>.

FAI has ratified the following
Class I (Humanpowered
aircraft) World record :

Claim number : 16616
Sub-class: I-E (Humanpowered rotorcraft)
Category: General
Type of record : Duration
Course/location : Landover, MD (USA)
Performance : 1 min 5.1 sec
Pilot : Colin Gore (USA)
Aircraft : Gamera operated by
Date :28.08.2012
Previous record : 49.9 sec (21.06.2012 - Kyle Gluesenkamp, USA)

AHS Sikorsky Prize

The Igor I. Sikorsky Human-Powered Helicopter Competition (AHS Sikorsky Prize) was established by the American Helicopter Society in 1980 in honor of helicopter pioneer Igor Sikorsky. To win the \$250,000 prize pledged by Sikorsky Aircraft Corporation, an individual or team must:

- Build a helicopter powered only by human means
- Lift off and achieve a hover time of 60 sec
- Achieve a height of 3 meters sometime during the 60 second flight
- Stay within a 10 square meter area during the 60 second flight



EAA Sveriges nya styrelse. Övre raden från vänster: Mattias Jönsson, Kjell Franzén, Jan-Erik Gerstel, Lars-Gunnar Söderlind, Curt Sandberg, Marina Berggren. Nedre raden från vänster: Daniel Ryfa, Per Widing, Niclas Amrén, Dan Borgström, Lars-Erik Lundgren.

FOTO: KENNETH SANDBERG

EAA årsmöte 2013

ÅRSMÖTET HÖLLS PÅ en flyghistoriskt intressant plats, Tekniska Museet i Stockholm. Många kom tidigt och kunde beskåda de intressanta flygplanen och motorerna som finns är. Dessutom finns ju en hel del andra tekniska apparater att titta på.

Årsmötet skulle starta 13.00, men då många hade fullmakter med sig, tog det tid att registrera dessa. Ca 100 personer var närvarande och efter ca 1 timme kunde årsmötet börja. Till ordförande valdes Lars Holmström, protokoll från mötet finns på hemsidan.

Årsmötet valde styrelse enl valberedningens förslag som fanns på föreningens hemsida och som sänts ut via internet till medlemmar som registrerat sin mailadress. Många i styrelsen är nya, några har kom-



Mötesdeltagare på plats på Tekniska Museet i Stockholm.

FOTO: KENNETH SANDBERG

mit tillbaka. Den geografiska spridningen på styrelsemedlemmarna är stor, vilket var en av-sikt från valberedningen.

När den sista punkten på dagordningen avslutats inbjöd ordföranden till kaffe i kafeterian. Tyvärr hade man glömt att beställa detta varför var och en fick betala för sig. Ordförande

glömde att även att Chapter 222 skulle ha årsmöte. Kvarvarande i möteslokalen tyckte att det är lämpligt att vi även i fortsättningen skall ha ett Chapter och att det skall vara en del av EAA i USA.

CURT SANDBERG



Twilight Glider Aerobatic Airshow.

Pilotinbjudan

EAA fly-in 1-2 juni 2013 i Söderhamn

EAA Sverige inbjuder till 2013 års nationella huvud-flyin. Nu har turen kommit till anrika F15/Söderhamn. Vi gör detta till en Flygfest med lite uppvisningar. Allmänheten kommer att inbjudas och Flygmuseet har gratis inträde.

LÖRDAGEN 1 JUNI kl 12.30–13.30 kommer vår nya AJS-simulator att demonstreras. Simulatoren har en 10,5 m halvcirkelformad duk som går ca 80 grader uppåt. AJS-nosen/cockpit står i centrum. Sex projektorer i taket skapar en totalt sömlös bild när man »flyger«. Kl. 13.30 börjar förprogrammet med modellflyg, streetrace på banan, faskhoppning mm. Detta följs av Flygdelen med Demo SK50/Safir, Wildcat med rök, Segelava med rök och musik (världsmästaren Johan Gustavsson) och SU 26 av med rök (Daniel Ryfa). Vid kaffet efter den gemensamma middagen på Off-Funemässen, planerar vi ett skymningsäva med Johans segelflygplan som är utrustat med LED-ljus och eventuellt pyro-effekter. Nytt för i år.

I STORT SETT samma program på söndag med start kl 10.00.

Pilotinfo

VID ANROP Söderhamns Radio använd 123.60. Ingen annan frekvens! Svenska Flygfält har kanske inte senaste ändringen.

VI PLANERAR ATT upphäva PPR som F15 har enl AIP. Undvik landning under Flyguppvisning.

INFLYGNING mer än 1200 MSL och vid start bana 30 mindre än 1200 MSL. Ta gärna en sväng över staden (PR)!

BANA 12 har högervarv.

OM NI ÖNSKAR bättre säng än vid camping »under vingen« (gratis) erbjuder Funemässen vandrarhem/logement på området (150:-). Tfn, som är samma som matbeställning, är 0270 738 38. Frukost (65:-), Lunch (95:-) och Middag lördag (195:-) på Off-Funemässen beställs 5 dagar före. Grill och matvagn vid fältet planeras finnas. F15 sporthall är öppen för dusch mm.

BRÄNSLE: 100LL och Jet A1 vid platta B. 91/96 på Mohed. Tankningstider: lörd 15.00–17.00 och sönd 09.00–11.00. Övriga tider ring 0706 325 454 (F15) eller Mohed xxxx.

GRÄSSTRÅK 12/30 ca 700 m långt sv om huvudbanan, NV om bankorset. Hela banan kan an-

vändas men den del som ligger NV om bankorset rekommenderas. Längd ca 1.200 m. Banan har »600 m-kvar« markering/skrämmar. Ev taxning bör ske NO och intill banan. Follow-me (4-hjuling) kommer att möta. Uppställning/parkering S om Tornet och platta A/Flygmuseum.

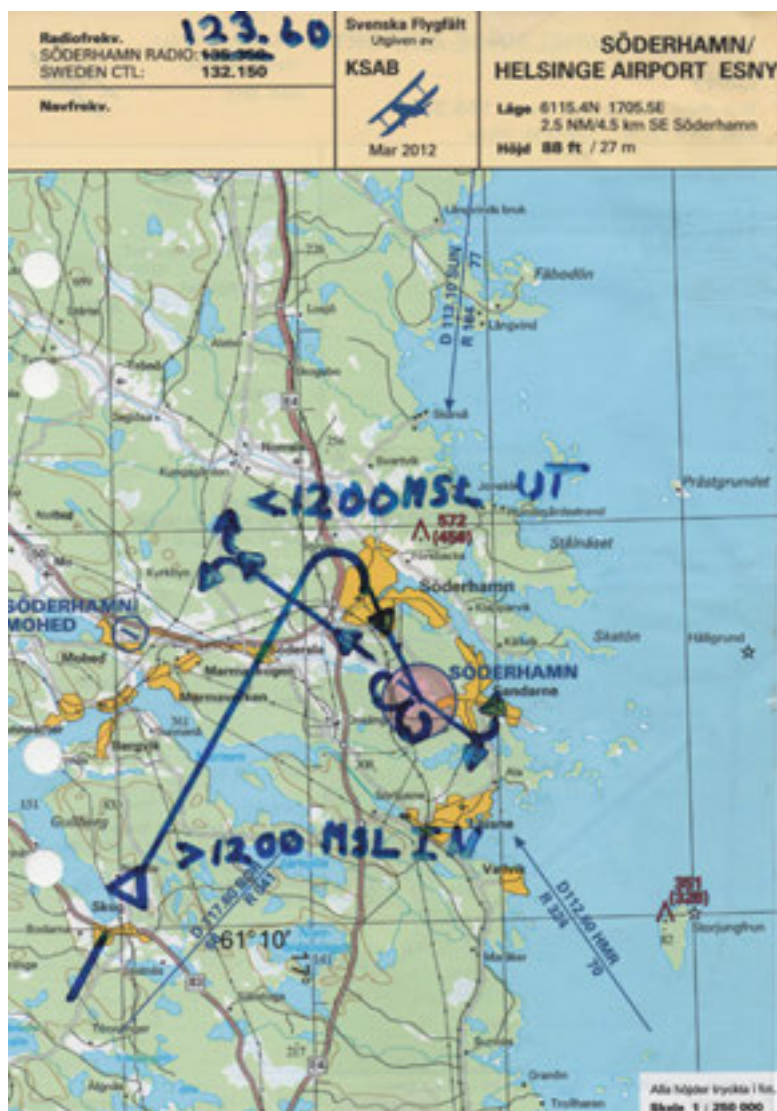
OBS! Söderhamn Radio 123.60 kommer att svara/hjälpa dig. Den är samgrupperad med speaker och uppvisningsledare.

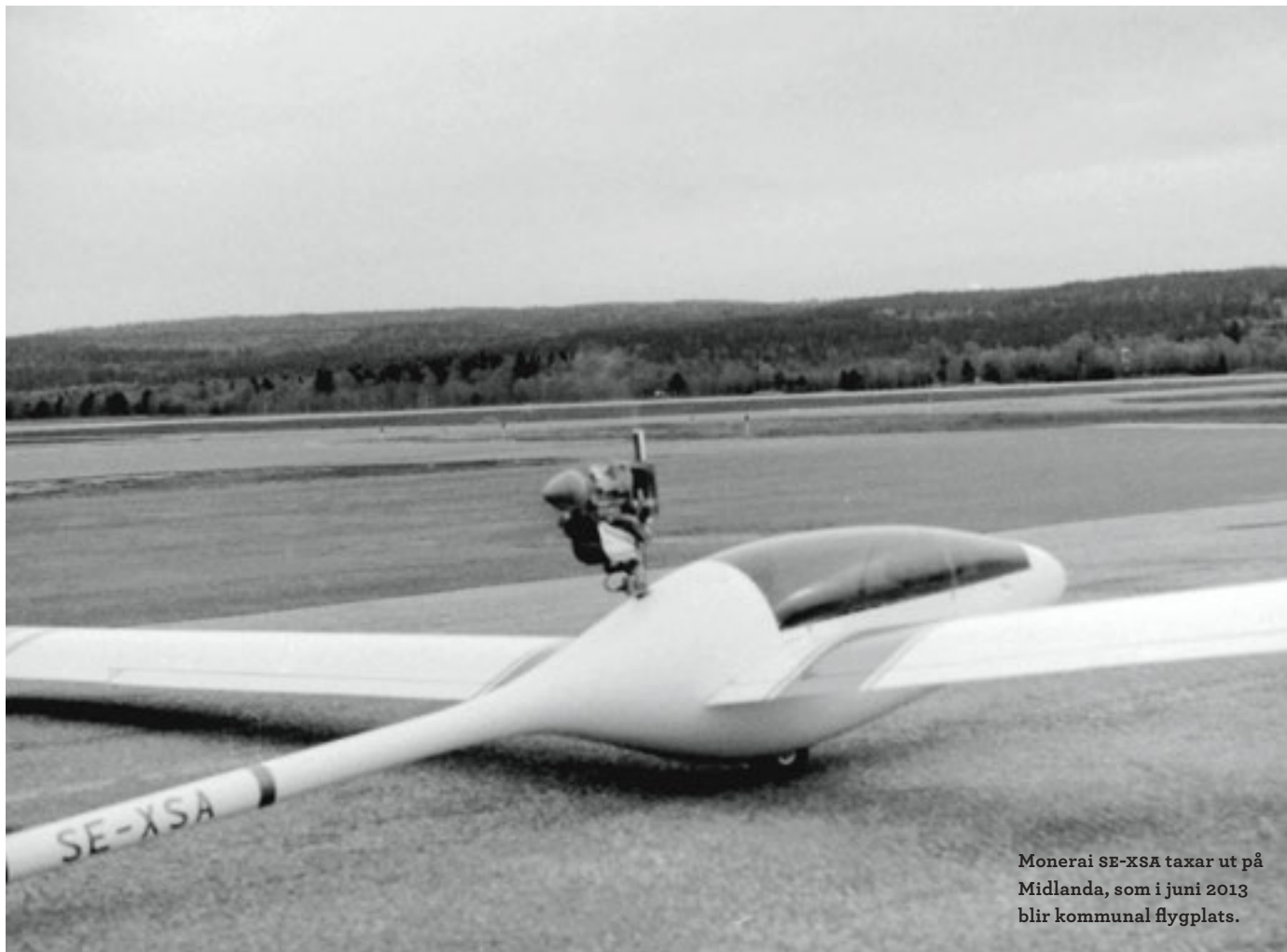
»SPAKA-SJÄLV« med UL Dynamic med Glascockpit (Bollnäs FK) och helikopter-flygning finns.

MEDARRANGÖRER är Bollnäs FK, Söderhamns FK, F15 FK, Arbrå FK, Edsbyns FK och Ljusdals FK.

VÄLKOMNA till en trevlig Fly-In.

Bengt Holmberg 070 3030 987 och Göran Hansson, Koordinator.





Monerai SE-XSA taxar ut på Midlanda, som i juni 2013 blir kommunal flygplats.

Debatterat

ATT KASTA BORT 700 000 kr på Bygghandboken associerar jag med att borra hål i vingbalksroten, alla vet hur det slutar.

Idag finns internet och CD skivor att bränna in hela boken på, som redan ligger på hårdisk. Rättning kostar bara en spottstyver.

En enda skiva drar in nästan en medlemsavgift till kassakistan och postens avgifter för förflyttning av 3 kg bygghandbok blir en onödig utgift. Stenåldern ska vi lämna bakom oss, även på den här sidan.

Flygeriet har historiskt okritiskt kopierat, men det har blivit en mängd stolligheter av det. En av dessa var att stjäla Bernouillis lag för mätning i rörledning.

Nybyggerna av flygplan inom EAA ligger i framkanten och att X-klassade flygplan inte flyger beror till stor del på att EAA Sverige är nästan helt okänt, för den stora flygintres-

serade allmänheten. Pengarna gör större nytta via annonsering för att göra EAA känt.

»THE MAKER-MOVEMENT« (Tillverkarrörelsen) över hela världen ökar och där är EAA en kugge i maskineriet som kan göra skillnad och driva utvecklingen snabbare framåt.

Rörelsen har bildats för att stora stöddiga multinationella företag ansett sig ha monopol på tillverkning. Ibland med stöd av oseriösa myndigheter i några länder.

I ropet just nu är 3D skrivaren för plast och metall strukturer. Tidningen Ny Teknik har presenterat svenska användare (hembyggare förstås.)

Rörelsens rötter ligger inom datateknik och man använder 3D ritningar via en algoritm som styr skrivaren. Man kan få fram delar för direkt användning eller som formar för gjut-

ning, även till vår verksamhet. Massproduktion blir som kopiering av vanligt papper, d.v.s. en utskrift till.

Verkstadsindustrin med skärande bearbetning har stått stilla länge nog, där större delen av materialkostnaden avverkas och verktyg förbrukas.

Det finns ett driv där ute som bara behöver en nyttig användning att koppla sig till.

Segelflyg modell TMG (Touring motor glider) är i dag det tillförlitligaste sättet att segelflyga, men det visste vi redan för 30 år sedan. Fast de mest bortskämda vägrar ha mindre än glidtal 50:1 under baken och till sådana flygetyg räcker det med drönare, snarare än pilot. Glömmer aldrig när jag flög Karlstads Diamant 18, det sjönk liksom inte alls, trots frånvaron av god termik.

NILS-ÅKE SANDBERG

Från EU, EASA och TSL horisonter

JAG UTLOVADE i förra numret av EAA-Nytt att berätta färdigt historien runt EU:s s.k. basförordning och bilaga II (Annex II). På vägen ska jag avliva en och annan myt som man hör då och då.

Eftersom ett av EU:s honnörssord är fri rörlighet av varor och tjänster inom den inre marknaden kom luftfarten snabbt i blickpunkten för EU-byråkraterna. Den »inre marknaden» upprättades 1992 och inför detta utgavs 1991 ett direktiv om ömsesidigt godkännande av certifikat inom den civila luftfarten. Man konstaterade då att certifikatkraven skiljde sig mellan medlemsländerna och att gemensamma regler borde utarbetas.

NÄR DEN FÖRSTA s.k. basförordningen kom 2002, nämndes i förordet att det inom ett år borde utarbetas grundläggande krav på drift av luftfartyg och certificering av flygbesättningar. Man kan se detta som ett starkt krav från EU-parlamentet på EU-kommissionen och EASA.

Basförordningen (EG) nr 1592/2002 kom därför att innehålla de grundläggande kraven på flygmaterielen medan krav ställdes på att grundläggande krav på flygdrift och licensiering av personal skulle utarbetas »så snart som möjligt». Detta var alltså 2002 och även om det har dröjt både med certifikat- och operativa bestämmelser vill jag härmed avliva myten om att EU-parlamentet ursprungligen avsåg att endast reglera flygmaterielsidan och att EU:s aptit växt efter hand. Såväl certifikat som flygdrift var alltså med redan från början i parlamentets sinnevärld.

I DENNA FÖRSTA basförordning undantogs luftfartyg enligt vissa kriterier som angavs i en bilaga II (Annex II). Baserat på dessa kriterier och med en hel del hjälp av medlemsstaterna gjorde EASA upp en lista på »Annex II Types». Listan hade varningstexten »strictly for information purposes only» och med en varning om att EASA inte tog något som helst juridiskt ansvar för listans innehåll.

Basförordningen ändrades 2008 och fick då beteckningen (EG) nr 216/2008 och är den idag gällande med en del ändringar. Nu tillkom också grundläggande krav på certifikat och flygdrift. Det är underligt nog först nu som EU-parlamentet i sitt förord motiverar varför vissa luftfartyg bör undantas från EU-gemensam reglering. Man framför nu att

»det skulle inte vara lämpligt att låta gemensamma regler gälla för alla typer av luftfartyg, i synnerhet inte luftfartyg som är av enkelt utförande, som mest användes lokalt, som är hembyggda, mycket sällsynta eller bara finns i litet antal. Denna typen av luftfartyg bör därför även i fortsättningen omfattas av medlemsstaternas tillsyn utan någon skyldighet enligt denna förordning för andra medlemsstater att erkänna några

sådana nationella ordningar. Rimliga åtgärder bör dock vidtas så att den allmänna säkerhetsnivån för fritidsflyg höjs.»

DET ÄR OCKSÅ först nu som parlamentet anser att det är mycket viktigt att ramarna för tillämpningsområdet tydligt anges och parlamentet uttalar att undantagna luftfartyg bör listas i en förteckning så att inget tvivel råder om vad som omfattas av förordningen.

Eftersom certifikat och flygdrift tillförts förordningen utvidgades bilaga II till att gälla även dessa områden, dock med det undantaget från undantaget att vissa luftfartyg – men inte alla – vid kommersiella lufttransporter ska följa EU-bestämmelserna för bemanning och flygdrift. Att förordningen skulle bannlysa alla bilaga II-luftfartyg från kommersiell användning är en annan myt som jag vill avliva härmed. Om det är så att en nationell myndighet inte accepterar bilaga II-luftfartyg för kommersiell användning så sker det i varje fall utan stöd av EU-förordningen.

Fortfarande återfinns undantagen i bilaga II (det var tur att man i alla fall inte ändrade på bilagenumereringen), men kriterierna för undantag har ändrats och några nya kategorier har tillkommit. En myt är att några typer åkte ut från EASA lista men jag kan inte hitta några. Teoretiskt skulle några historiska typer ha kunnat gå över från att vara bilaga II typer till att bli EASA-typer på grund av de ändrade åldersgränserna, men förmodligen åkte de lika snabbt tillbaka igen i listan med stöd av de nygamla subjektiva kriterierna.

Och listan, ja. Den existerade något år in på den nya förordningen men snart upphörde EASA att hålla den upprättad och drog också bort den från sin hemsida. Idag går det inte att få ut den från EASA ens i sin gamla version. Alltså oavsett vad parlamentet tyckte om behovet av klara och tydliga ramar och lista över undantagna luftfartyg.

DEN STORA FÖRÄNDRINGEN för vår del i bilaga II gäller för »Historiska luftfartyg». I första förordningen fanns som första kriterium vissa subjektiva värderingar som att luftfartygen skulle ha en »klar historisk betydelse» med anknytning till »deltagande i märklig historisk händelse», eller »ett viktigt steg i flygets utveckling», eller »en betydelsefull roll i medlemsstats väpnande styrkor».

Men det räckte inte med bara detta. Luftfartyget skulle dessutom uppfylla rullande tidsgränser om 40 år för fastställande av den ursprungliga konstruktionen (i regel typgodkännande) och 25 år för avslutad produktion. Det fanns också ett krav på att »mindre än 50 flygplan av samma grundkonstruktion finns fortfarande registrerade i medlemsländerna». Mycket begripligt och förutsägbart men inte särskilt långsiktigt. Vad skulle ske när det femtionde flygplanet stod färdigt för flygning eller

när nya medlemsländer skulle inträda i gemenskapen?

I den nya bilaga II tog man bort antalsbegränsningen inom EU. Sedan vände man på ordningen. Man började med de objektiva kriterierna och det blev nu infört en begränsning till icke-komplexa luftfartyg vilkas ursprungliga konstruktion fastställdes före den 1 januari 1955 och vilkas produktion upphörde före den 1 januari 1975. Räknar man på tiderna så ser man att typen nu (2008) ska vara 13 år äldre och produktionen ska ha upphört 8 år tidigare. Luftfartygen behövde däremot bara uppfylla åldersgränserna för att vara historiska, men man införde i stället en ny svaghet. Vad händer om en nedlagd produktion återupptas? Ska då alla luftfartyg av denna typ då övergå till att bli EASA-luftfartyg?

De subjektiva kriterier från den tidigare bilagan stod nu som fristående kriterium och utan begränsning till varken åldersgränser eller icke-komplex konstruktion. Här fanns möjligheter till stor kreativitet från de nationella myndigheternas sida och från ägare och allmänhet och det var förmodligen detta tyckande som gjorde det omöjligt för EASA att hålla listan över »Annex II Types» upprättad.

Den införda begränsningen till icke-komplexa luftfartyg utgjorde däremot inte något större bekymmer för vår del då gränserna för att vara ett komplext luftfartyg är tämligen höga (för flygplan 5700 kg, över 19 pax, flerpilot, en eller fler turbojetmotorer eller fler än en turbopropmotor). De fasta tidpunkterna i den nya bilagan är dock ett visst bekymmer för oss då vi får ett allt större gap mellan bilagans definition på historiska luftfartyg och den definition vi allmänt vill sätta på veteraner.

VAD HÄNDER DÅ i framtiden? Det har tidigare sagts från EU-håll att basförordningen ska revideras med 4–5 års intervall. Visserligen har nuvarande förordningen tillförts ett antal ändringar under årens lopp, men om aviserade tidsplaner hålls är det dags för en ny basförordning när som helst. Om det då blir några ändringar i bilaga II kan vi bara spekulera om, men i förordet till den nu gällande basförordningen flaggade man för vissa möjliga förändringar i bilaga II genom uttalandet:

»Rimliga åtgärder bör dock vidtas så att den allmänna säkerhetsnivån för fritidsflygning höjs. Man bör framför allt beakta flygplan och helikoptrar som har låg maximal startmassa och vars prestanda ökar, vilka kan trafikera hela gemenskapen och som är industriellt tillverkade. När det gäller dessa kan gemenskapsregler följaktligen vara bättre för att uppnå en enhetlig nivå på säkerhets- och miljöskyddet.»

Sensmoralen är att osvuret är bäst!

KJELL FRANZÉN

Kurs i trä och limteknik i Ålleberg

MÅNGA UTAV oss medlemmar inom EAA har köpt ett redan färdigbyggt x-klassat flygplan, – ofta i trä – och som alltid är det problem med underhållet. Andra går och funderar på att sätta i gång med ett bygge för att så småningom få det efterlängtnade tillståndet att underhålla flygplanet själv.

Trä kan vara ett lurigt material, men med rätt kunskap inom ämnet så kan man få ett billigt och starkt flygplan. Tidigare jetmaskiner hade bland annat balsa i någon konstruktionsdetalj! Extra har också en massa trädetaljer ombord.

Man ställs då inför funderingar vilket material får användas, vilka krav ställs på materialet, hur behandlar man det, limtyper, ja kort sagt frågorna hopar sig. Sedan har vi reparationer, hur utför man dessa på ett någorlunda proffsigt sett, man vill ju inte att skarvar skall synas – och inte minst man vill ha ett bra och säkert resultat.

EAA HAR LÄNGE informerat om en kommande träkurs och nu blev det äntligen av.

På Ålleberg finns ju sedan urminnes tider ett gediget kunnande inom segelflyget, reparation och underhåll av trämaskiner, så det föll sig naturligt att lägga kursen där. Dessutom finns ju allt annat runt omkring en sådan kursverksamhet på plats, landningsbana, teorilokaler, verkstad, bastu, och ett superbt kök för en hungrig mage.

Per Widing vår kassör, stod som organisator och eleverna blev till slut 15 till antalet.

Efter en kort introduktion, och en presenta-

tion av vår handledare i verkstaden Alrik Andersson och tekniska chefen Thorbjörn Olsson, beslutades att omgående invadera verkstaden. Vi var lite för många personer för att teoriundervisningen kontra det praktiska arbetet skulle bli optimalt.

Verkstaden var på förhand uppvärmd och tillrättalagd för kursen. Innan diverse sprygelbyggen påbörjades fick vi en introduktion i viktigheten av att ha en lagom luftfuktighet i lokalen, samt upptagning av fukt och dess betydelse för en bra vidhäftighet vid limning generellt.

Bra belysning och ändamålsenliga bord och utrustning i övrigt var viktigt för ett bra resultat.

PER WIDING FÖRKLARADE varför man behövde ånga virke för sprygelbygge i något som kallades för en baslåda, själv hade jag aldrig hört detta uttryck, som jag associerade till något helt annat. Efter några minuter i baslådans ångbad var det faktiskt ganska enkelt att forma trälisten i mallen och göra limningar i sprygelbygget. En mycket nyttig övning som man inte behärskar med gott resultat första gången. Normalt så använder man sig av T88 Epoxi eller Aerodux 185 för limning.

Man blev omedelbar varse att materialkännedom är viktigt, som alltid, för ett gott resultat.

Den gamla sanningen: Det finns ett klart samband mellan rätta verktyg och åstadkommande av fullgott resultat visualiserades med all klarhet. Till detta måste man tillägga att goda och intresserade lärarkrafter är en nödvändighet, för en vällyckad kurs.

ALRIK VISADE SIG vara en riktig klippa och visade oss noviser hur man skulle få ett bra resultat.

Laskning för att kunna reparera skador på en maskin exempelvis vingframkanten, var inte så enkelt som det såg ut när Alrik visade, han hade med sin erfarenhet ett speciellt handlag. Efter lite övning kunde alla få till en godkänd laskningsbit i plywood, grunderna satt där för alla. Några av oss fick också möjlighet att göra nya rörnitar, med lite övning och med hjälp av bra verktyg, till ett godkänt resultat. Nyttigt att få prova på detta, till synes en svår uppgift för en amatör.

Eftersom vi var så många så fick det räcka med dessa övningar och med det resultat det blev (limning för undertecknat med tvekan godkänd), så kände många att man bara hade kraftsat på ytan, dock tillräckligt för att bli sugen på mera praktik och kunskap.

Intresset för en veckokurs kom som ett förslag från en deltagare, och idén anammades av Per Widing. Eftersom allting finns på Ålleberg och platsen låg relativt centralt placerad så togs ett initiativ för att undersöka intresse bland EAA:s medlemmar för detta.

Så kära läsare av tidningen, anmäl ditt intresse till Per Widing, eller Kansliet så får du ytterligare information. I mellantiden går det bra att gå in på www.eaa.se/forum/Trä och dukning.

JAG KAN MYCKET varmt rekommendera denna kurs till alla EAA-medlemmar, som har egna trämaskiner, att gå denna kurs, eller bättra på dina träkunskaper, och byggande.

Stort tack till Per, Alrik och Torbjörn för en lärarik kurs och för den mersmak som deras entusiasm åstadkom. Vi hade roligt också!

Sedan har Kjell Franzen startat några Facebook-grupper som kan vara intressanta för oss: Grupp EAA Sverige, grupp BCL, grupp Flyg-
uppvisning, grupp experimental Östergötland.

VID PENNAN FINN JONASSEN
FOTO: PAUL PINATO

”Den gamla sanningen: Det finns ett klart samband mellan rätta verktyg och åstadkommande av fullgott resultat visualiserades med all klarhet.



Hur Long-Ez SE-XIX kom till

I förra numret berättade Björn Zereba om sin världsrekordflygning mellan Kiruna och Sturup. Men hur började historien om hans maskin? Harald Nylén minns tillbaka och berättar om födelsen av Long Ez SE-XIX.

DET BÖRJADE med att en klubbkamrat med namn Jim Lindell frågade mig om det skulle gå att bygga ett flygplan för att på så sätt kunna flyga lite billigare. Jag svarade att det säkert var möjligt.

Jag kontaktade EAA för att undersöka möjligheterna till det. Av EAA fick vi veta hur det skulle gå till med tillstånd och vad som fordrades för att kunna genomföra ett så stort projekt som det ändå är och som sträcker sig över ett stort antal år.

Funderingarna började på vad som skulle byggas. Det första var att det skulle vara tvåsitsigt och sedan att det gick att bygga i mitt dubbelgarage.

Vi kollade på maskiner byggda av trä, plåt och plast. En dag fick jag höra om en maskin som hette Vari-Ez som Erling Carlsson hade byggt vilket sedan ledde till Gert Martinsson som hade byggt en Long-Ez som jag fick titta på när han var på Väingsö utanför Gnesta.

Det verkade vara en mycket bra maskin med bra prestanda och god bränsleekonomi vilket vi bestämde oss för. Byggtillstånd för bygget söktes hos EAA som också rekommenderade Stig Säll som teknisk granskare eftersom han hade byggt en Long-Ez tidigare. Till kontrollant kunde vi ha Sven Nilsson, klubbens flygtekniker. Bygglokalen (garaget) skulle också godkännas innan byggtillståndet utfärdades. Genom EAA fick jag kontakt Sune Nilsson i Snätt-

ringe och Kjell Malm i Oskarshamn som båda höll på att bygga varsin Long-Ez och därmed blev det en del besök, främst hos Sune eftersom jag ofta åkte åt det hållet. Genom dessa kontakter fick jag reda på var de olika materialen till bygget skulle införskaffas.

RITNINGAR SKICKADE VI efter från Burt Rutan i USA som har konstruerat maskinen. Arbetet började med att tillverka en hel del mallar. Transformator och glödtrådsbåge tillverkades för skärningen av Styrofoamblocken till vingar och canard. Ett par stora bord fick också tillverkas för att ha något rejält att bygga på. Skåp för upphängning av glasfiberrullarna behövdes för underlättande vid tillskärning av väven som skulle skäras efter ett visst antal grader. Två typer av väv användes, en BID och en UND.

Ritningarna studerades och arbetet började så smått med tillkapningen av delar till kroppen (kallat badkaret). En station för längd och en för höjd var det noga att utgå ifrån. Vattenlinjen fanns utmärkt på mallarna.

Varningstexterna på epoxyplasten lästes och en del skyddsutrustning inhandlades. Vid plastningsarbetet skulle temperaturen i garaget hållas runt 25 grader. En stadig form att plasta kroppsbalken i tillverkades av 20 mm spånskivor. Byggandet fick göra uppehåll under sommarmånaderna eftersom jag hade stor trädgård och drev upp 6–700 plantor sommarblommor.

ARBETET FORTSATTE på hösten med tillverkning av delar som skulle plastas med glasfiberväv och epoxy. Eftersom det inte var så stark lukt på plasten så slarvades det med både andningskydd och handskar. Detta slutade med att jag fick en mycket allvarlig epoxyallergi. Jag fick åka till akuten två gånger och fick då ett stort antal kortisonpiller.

Efter detta trodde alla att det skulle bli omöjligt att genomföra projektet när det endast hade byggts en knapp tredjedel. Med min beslut-

samhet så skaffade jag en friskluftsmask och tät klädsel som jag sedan var tvungen att vara noga med att använda. Plastningen fortsatte, men det blev lite besvärligare när jag hela tiden var tvungen att ha friskluftslangen att hålla reda på så den inte trasslade in sig.

HUVUDSTÄLLET PLASTADES med ett antal lager från båda hållen, fixerades på rätt plats med Plastic Padding. Fästena plastades med ett stort antal lager som sedan borrades på plats för exakt passning. Huven köptes från USA som råhuv så den fick kapas på längden och runtom. Urethane passades till runtom som sedan formades utvändigt före plastningen. När sedan huven hade sågats loss skulle insidan putsas till och plastas.

Vintern 1988 gjorde jag en resa till Florida på två veckor och passade på att köpa med instrumenten hem. Motorkåporna tillverkades i Danmark av kevlar som är både starkt och lätt. Kåporna passades till och kanter för fastsättning med skruvar plastades dit.

Spackling och slipning fick pågå under tiden för att det inte skulle bli tråkigt att ha allt kvar till slutet. Ett stort utrymme byggdes av bräder, pressenningar och plast för att vara i med lackningen. En två komponents grundfärg en gång, och en två komponents färdigfärg.

Nu återstod registreringsbokstäverna att måla dit. Uttransporten till Skavsta skedde juni 1990 med Lars-Erik Gustavssons boggielastbil.

På Skavsta hade jag byggt en tälthangar där flygmaskinen fick parkeras. Nu började taxningar genomföras med bromsprov och så småningom känna på att lyfta Canarden. Första flygningen skulle företas av provflygare Erling Carlsson, så blev det inte på grund av att jag råkade lyfta Canarden för länge så banan var nära att ta slut så det fick bli en flygtur och landning på nästa bana. Detta slutade ändå lyckligt. Flygutprovningen vidtog sedan, 50 tim ensamflygning.

HARALD NYLÉN



Harald Nylén med en modell av SE-XIX.



Byggstart 1985-09-12.



Första provflygning 1985-12-10.



Tankframkanter monterade 1988-03-10.



Monterade tanköversidor 1988-02-08.



Kanterna renskäres 1985-12-02.



Spackling och slipning 1989-01-05.



Jim undrar hur vi ska få ut kroppen 1990-04-20.

Åtgärder för att stimulera allmänflygets utveckling

Kommer Sport Pilot även i Europa i framtiden?

IEUROPA HAR gemensamma regler inom luftvärdighetsområdet (typcertifiering, produktion och underhåll) gällt sedan 2003 och från 8 april i år gäller motsvarande även för pilotcertifikat och flygoperationer. Reglerna har i stor utsträckning varit utformade för den kommersiella luftfartens behov och det har framförts många klagomål mot att det lätta flyget drabbats av ökad byråkrati och kostnader som inte är motiverade av flygsäkerhetsskäl. Från EASA sida har man försökt införa de förtullnader som anses möjliga inom ramen för den övergripande basförordningen. Man har även infört en konstruktionsstandard för Light Sport Aeroplanes, CS-LSA, men det krävs certifiering i stort sett enligt samma process som för transportflygplan.

I USA har införandet av enkla regler för lätta luftfartyg av kategorin LSA, Light Sport Aircraft haft en stor positiv effekt på flygandet och detta har kunnat ske med godtagbar flygsäkerhet. Ett argument som framfördes i debatten var att det var märkligt att samtidigt som man noterat en kraftig nedgång i antalet brukare av lätta luftfartyg så hade det skett en markant ökning av motorcykelåkande. I FAA:s uppdrag ligger att säkerställa en överlevnad för flyget, sustainability, och detta var ett av skälen till att dessa förtullnader i regler kunde införas. Motsvarande uppdrag saknas när det gäller EASA.

På initiativ från såväl EAS som AOPA och internt EASA diskuterades allmänflygets situation inom EASA styrelse och en arbetsgrupp tog fram

ett policydokument, European General Aviation Safety Strategy som i oktober 2012 antogs. Dokumentet innehåller många vackra ord som t ex (fritt översatt):

»Det är viktigt att föreslå ett nytt sätt att betrakta allmänflyget som kan förhindra att dess aktiviteter onödigtvis belastas som skulle kunna hota dess existens medan godtagbar flygsäkerhetsnivå ändå bevaras«

»...dokumentet indikerar ett verkligt försök att åstadkomma en godtagbar flygsäkerhetsnivå och en överlevnad för GA«

»En mer liberal inställning till produktgodkännande (läs typcertifiering) förväntas leda till fler uppfinningar och snabbare införande av mer modern och säkrare utrustning«

BETRÄFFANDE ÖVERGÅNGSREGLER slås fast att det inte finns anledning att neka piloter fortsatt flygning bara för att bindande EU regler (LAPL) tillkommit om medicinska avvikelser tidigare varit nationellt godtagbart.

DOKUMENTET REDOVISAR skäl till att GA ska hanteras på annat sätt än kommersiell flygtransport (CAT) och hänvisar där till ICAO Annex 6 där det står att det är acceptabelt att passagerare i GA luftfartyg inte ska förvänta sig samma säkerhet som i kommersiell flygtransport.

Dokumentet slår fast 5 principer (som jag inte översatt så budskapet kan bli förvanskat)

P1. One size does not fit all. GA should be handled quite separately from CAT and merits a different, proportionate approach based on an acceptable risk hierarchy.

P2. Adopt a philosophy of minimum necessary rules focusing on the main risks.

P3. Adopt a risk-based approach to targeted safety initiatives and rulemaking, based on risk assessment, and supported by empirical evidence in the form of good quality accident rate and causal data from which statistically significant trends are identified.

P4. Protect 'grandfather rights', unless there are demonstrable and statistically significant safety reasons for not doing so.

P5. Minimise bureaucracy and apply EU "Smart Regulation Principles", taking into account the specificities of GA.

P6. Make best use of available resources of expertise and devolve responsibilities and delegate tasks to the level where they can be exercised most efficiently, including to GA organisations.

DOKUMENTET GER även 9 rekommendationer till hur man ska gå vidare.

Från EFLEVA sida har man försökt hävda att FAA regler borde införas mer eller mindre i dess helhet. Det har varit möten och skriftväxling



Jean-Pierre Delmas (EAS) och Roger Hopkinson (EFLEVA) den 8 april 2013 i Paris.
FOTO: JAN FRIDRICH

mellan EFLEVA, EPFU, EMF samt EAS. EAS som ska företräda alla dessa m fl organisationer redovisade dock sin åsikt till EASA vid årsskiftet och då böjde man sig för argumentet att åtgärder som kräver ändring i basförordningen är för tidskrävande och därför orealistiskt. Detta har nu föranlett EFLEVA att ta ett nytt initiativ när det gäller LSA och vid ett möte i Paris 8 februari 2013 mellan EAS, EFLEVA, EPFU och EMF nåddes överenskommelse om att jobba vidare med att få till stånd verkligt förenklade regler.

Det bör påpekas att FAA har ett annat sätt att definiera kategorier än EASA och deras ultralätta kategori enbart avser ensitsiga (även om dispens medges för tvåsitsiga för utbildning) och med tomvikt max 115 kg. För att inte ställa till med problem för användarna av flygmateriel enligt Bilaga II till basförordningen är syftet nu begränsat till att försöka införa s-LSA och e-LSA där s-LSA är fabriksbyggda men inte typcertifierade flygplan medan e-LSA är flygplan som säljs i byggsats som inte uppfyller 51 %-regeln men som utgår från en s-LSA-konstruktion. Dessa nya LSA-kategorier föreslås få EASA flygtillstånd utfärdade av nationella myndigheter till skillnad mot luftvärdighetsbevis som de certifierade får. Möjlighet att bygga en LSA

enligt nationella amatörregler kvarstår givetvis.

I förutsättningarna ligger även införande av ett »Sport Pilot certifikat« med medicinska krav innebärande krav på bilkörkort.

Arbetet drivs inom EFLEVA Light Commission där jag ingår men inte längre som ställföreträdande ordförande. Det är jag däremot inom Experimental Commission där jag ska stötta Kjell Franzén.

Det blir nödvändigt att göra vissa ändringar i såväl basförordningen som dess Bilaga I, Grundläggande krav på luftvärdighet och Bilaga II, undantagna luftfartyg. Beträffande underhåll förutsätter vi en Del (Part) M Light helt skild från nuvarande Del M.

Konstruktionsgodkännande förutses bygga på självdeklaration men kraven är samma »consensus«-standard (ASTM) som för typcertifierade LSA. Ägare ska få rätt att utföra underhåll om man har ett »Repairman certificate« med Maintenance rating liknande i USA. Med inspektion rating ska man även kunna underhålla andras flygplan och att utföra luftvärdighetsförnyelser.

Själv hade jag nog tidigare samma inställning som EAS till möjligheten att påverka EU/EASA men EFLEVA energiske ordförande Roger

Hopkinson och EAS nyutnämnde handläggare av LSA, Jean-Pierre Delmas inger visst hopp om framtiden.

Vi har tagit fram diverse arbetspapper att användas i kommande kontakter med EASA och andra berörda myndigheter. Dessa handlar t ex om jämförelse mellan olika pilotutbildningskostnader, medicinska krav, skillnader i certifieringskostnader och underhåll. Jag har bidragit med ett dokument om tänkbara rättigheter för ägare av LSA-flygplan samt ett om aerial work. Givetvis är det inte avsikten att någon kommersiell verksamhet ska bedrivas med LSA-flygplan men EASA har i ett tilläggsförslag till de operativa bestämmelserna myntat begreppet »specialised operation« som inkluderar aerial work och här tagit med en del aktiviteter som bör kunna tillåtas för LSA, t ex lågflygning, bogsering av segelflygplan, deltagande i flyguppväning och flygtävlingar mm.

INGMAR HEDBLOM

FOTNOT:

EAS – EUROPEAN AIR SPORTS
EFLEVA – EUROPEAN FEDERATION OF LIGHT,
EXPERIMENTAL AND VINTAGE AIRCRAFT
EPFU – EUROPEAN POWERED FLYING UNION
EMF – EUROPEAN MICROFLIGHT FEDERATION

Glastar byggs i Finspång

JAG, PAUL PINATO, har förmånen att vara kontrollant hos Lennart Persson.

Lennart jobbade i USA och då flyttlasset åter gick mot Sverige tog han med sig sitt smått påbörjade Glastar bygge. Kitt nummer 30.

Glastaren utvecklades av Hamilton Stoddard 1994 och presenterades på Sun and Fun. 1995 började leveranserna av kitt. Trevlig egenskap är att den kan vika vingarna bakåt och tänkt kunna användas i många varianter. Sporr-flygplan, flottörer och busch-hjul. Motor från O-240 till O-360. Efterföljaren Sportsman kan fås med O-390 på 210 hp.

1997 kontaktade Anders »Andy« Ljungberg mig och frågade om jag ville bli kontrollant för bygget. Självklart svarade jag och vi båda åkte till Finspång och hälsade på hos Lennart.

Jag själv hade varit ganska intresserad av Glastaren. De fällbara vingarna som gjorde att man bara behövde en 3 meter bred hangar lockade. Kul.

Byggtillståndsinspektion, underlag, lokal och verktyg, gjordes och Lennart började med att gå en plåtkurs. Han själv är ingenjör så teoretiska kunskaper fanns det i överflöd. Han hade jobbat hos Boeing. Han började genast med praktiska övningar i plåt bearbetning.

BYGGBESKRIVNINGEN ÄR i steg för steg format och i mitt tycke mycket bra.

Först att färdigställas var sidorodret. Som övning först, men det blev så bra att det fick bli så. Sedan blev det höjdroder, stabilisator, klaffar och skevroder. Med andra ord de enkla delarna där ett stort misstag inte skulle bli så dyrt att nyanskaffa. Jag själv fick träda in som tredje hand då och då.

Glastar-kittets detaljer behöver en del justeringar och det tog sin tid.

Nu var det vingarnas tur. Men var? Den till-

tänkta lokalen var inte lämplig med hänsyn till grannarna. Det skulle borras och nitas en hel del.

Lennart funderade och tittade runt och tankarna kom allt oftare till vardagsrummet i villan. Fönstret är stort nog för att enkelt ta ut vingen, rummet är varmt och ombonat.

Och så fick det bli. Han har nog närmast av alla byggarna till sitt bygge. Ca fem meter från sängen. Dammsugaren är flitigt använd.

UNDER RESANS GÅNG har Lennart haft både stora och små utmaningar. Han själv säger att han fått »riklig övning i borra bort nit«.

Byggsatsen är en tidig sådan så många servicebulletiner har införts och byggbeskrivningen har utvecklats under byggets gång. Supporten från Hamilton Stoddard, har varit och är bra. Som krydda i bygget gick Hamilton Stoddard i konkurs år 2000 och heter numera Glasair Aviation.

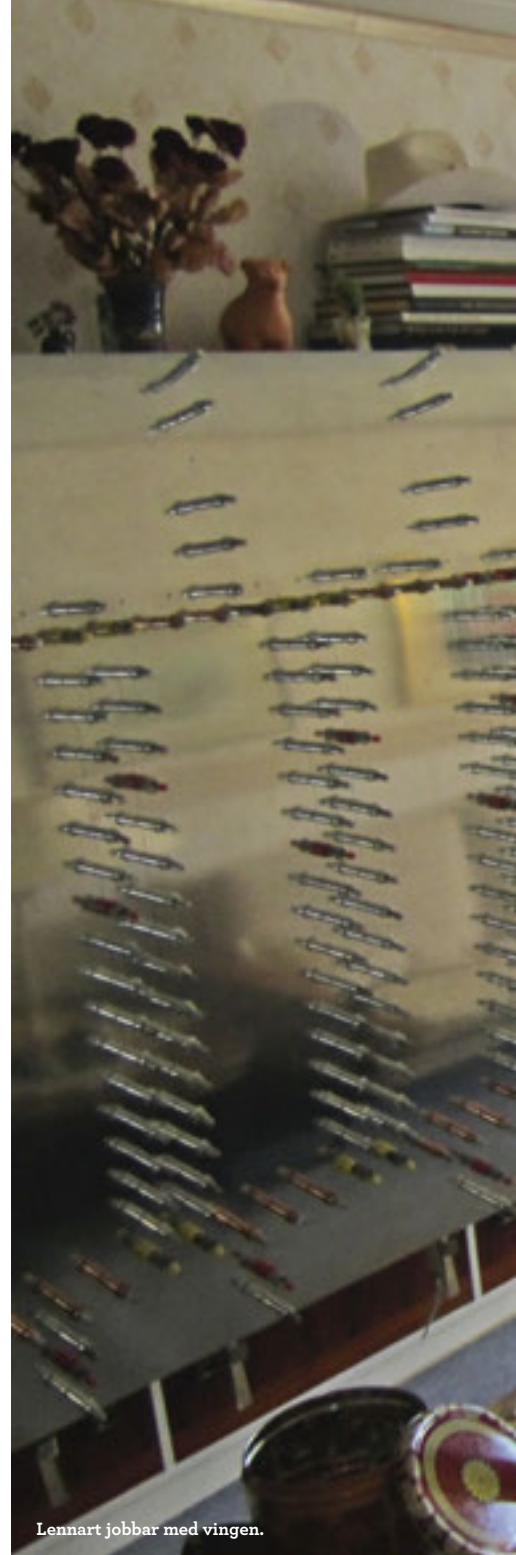
Som kontrollant kan jag säga att han är en mycket bra byggare. Noga och följt underlagen. Jag har fått agera mothåll många gånger så jag har full koll. Lennart kan vara lite motsträvig så några diskussioner har det varit. Allt för trevnadens skull. Jag lägger alltid mina besök på förmiddagen så han kan bjuda på lunch.

Ser fram mot att få vara med och nita vingen och se resultatet. Lennart har lagt ner mycken tid på förarbetet. Det syns tydligt hur hantverk och kunskap utvecklats under åren. Helt i EAA:s anda.

Jag säger till alla byggare att »du kommer att vara expert på ditt flygplan när du är färdig, vilket kan ta sin tid«.

Flygsäkerhet är ingen plötslig händelse utan noga planerat.

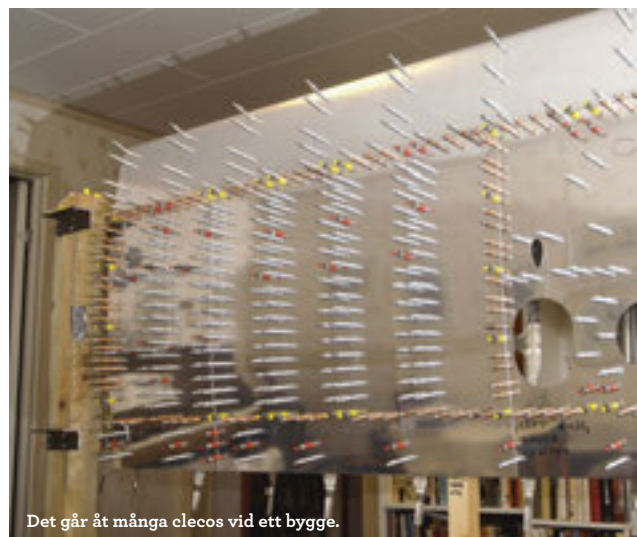
TEXT OCH FOTO:
KONTROLLANTEN PAUL PINATO



Lennart jobbar med vingen.



Bilden är tagen in i framkanten och den högblanka plåten gör den till ett kaleidoskop. Vingbalk och nossprygel speglar sig i den blanka plåten.





Bücker Jungmann, känd klassiker från 1930-talet nyttillverkas i Polen. Versioner med Walther-motor 80 hp (UL) och 140 hp fanns.

Några intryck från årets utställning i Friedrichshafen

AV STAFFAN EKSTRÖM, BO DANIELSSON, CURT OCH KENNETH SANDBERG. FOTO: KENNETH SANDBERG

ARETS UTSTÄLLNING var som tidigare, optimismen i Europa är inte att ta miste på! Lite mindre i år än tidigare (10 hallar i stället för 11), vi hade även intrycket av att det var färre besökare men medelåldern verkar inte stiga! Som vanligt många besökare från Sverige, vi träffade minst ett 30-tal.

SOM VÄNTAT FANNS det ett överflöd på bildskärmar för EFIS och navigering, hur många finns kvar om några år? Det kommer många nya programvaror för att använda iPad som GPS-navigators, t ex Garmin, Jeppesen och King. Dom säljs som prenumeration land för land, men det blir ganska dyrt för oss privatflygare. Dom vanliga tillverkarna av headset med bullerdämpning hade givetvis stora montrar på plats, det är fortfarande en stor marknad. Några nya

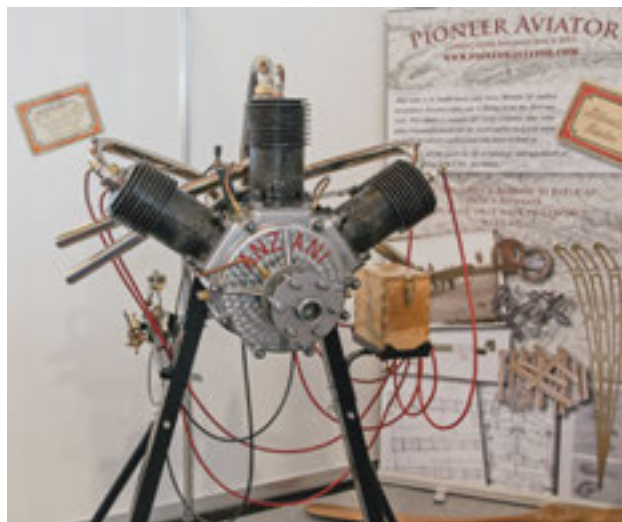
tillverkare eller konstruktioner noterade vi inte.

TYNGDPUNKTEN VAR som vanligt ultralätt och rotorflyg, men vi såg inte några större nyheter. En nyhet var dock Aerospool WT10, en fyrsitsig variant av WT9 Dynamic. Prototypen på plats hade en total flygtid på 3 timmar! Motorn är en Rotax 914 på 115 hp. Vingar, huv, instrumentbräda, säten mm var helt lika WT9, kroppen dock modifierad för den extra luckan för baksätespassagerarna. Flygvikten är 750 kg, tomvikten angavs till 410 kg vilket ger en bränslemängd på ca 40 kg med 4 st 75-kg personer ombord. Marchfarten angavs till 350 km/h, stigfart 4,5 m/s. Byggsatser skulle kunna levereras om ca 3 månader, färdiga flygplan om 1,5 till 2 år, EASA är inte så snabba med certifieringen! Certifieras enl CS-VLA.

Många andra tillverkare klagade på att certifieringen i 600 kg-klassen tar mycket lång tid för EASA. UL som certifieras i resp land tar betydligt kortare tid.

DYN-AERO VISADE även upp sin 4-sitsare i 750-kg klassen som även den har en Rotax. Det är lite besvärligare att kliva in i baksätet, framstolarna måste fällas fram. Hur går det att nödutrymma den? Den säljs enbart som byggsats och 170 st har sålts.

VISÅGEN ny variant av tvåsitsig UL med tandem-säten och Rotax på 100 hp. Dom blir ju ofta snabba, farter över 300 km/h och är även lämpliga för aerobaticskolning. Den liknade mycket »Shark« som ju funnits i några år nu, 1 ex av den har sålts till Sverige.



Anzani-motor från 1910-talet som nu nyttillverkas för den som vill bygga en replika av tidiga flygplantyper, t ex Bleriot XI. Motorn är på 25 hp och väger 65 kg.



En ny 6-cylidrig motor från franska SMA. Effekten angavs till 330 hp.



Aersoppon WT10 Advantic var en nyhet. Vid flygplanet står svenske representanten Håkan Karlsson. Bildskärmar var standard på dom flesta typerna numera.



Autogiro Trixy med skidor och svensk registrering.



Instigning i baksätet var enkelt med separat luckan vilket här demonstreras av Curt.



Bosse och Staffan beundrar en klassiker, MH14 Flygande Loppa.

Fortsett på nästa sida



Pipistrel Panthera som var sprillans ny, den här prototypen flög för bara några veckor sedan och har nu 25 flygtimmar. Flygplanet är 4-sitsigt. Motorer på ca 200 hp används. Marschfart anges till 200 kt. Ett ex är sålt till Sverige.



Exempel på instrumentbräda med dubbla bildskärmar, i det här fallet en häftigare variant.



Kenneth prositter »Cab«-versionen av en FK14. Man kan byta mellan den täckta versionen av huven och denna version på bara några minuter.



Besök svenska konstflygförbundets nya hemsida på www.skff.nu



X-klassade luftfartyg under flygutprovning

Vi har i dagsläget 45 flygplan som är under flygutprovning efter nybygge eller renovering.

REG	Typnamn	Ägare
SE-AKN	Klemm Kl 35 D	Joakim Westh, STOCKHOLM
SE-AMO	De Havilland DH 60 Moth (repl)	Björn Blomstrand, VÄSTERVIK
SE-AZL	Luscombe 8E Silvaire	Tore Guth, MORA
SE-BED	Piper Pa-14 Family Cruiser	Christer Liljenstrand, LULEÅ
SE-BMG	Miles M 65/A1 Gemini	Stefan Sandberg, STOCKHOLM
SE-FAH	Piper Pa-18 Super Cub 205	Bjarne Isaksson, MALMBERGET
SE-HYM	Autogyro Humlan	Nils-Gunnar Ohlson, NACKA
SE-IVK	Taylorcraft F 21 B	Rune Wennberg, KIRUNA
SE-VGX	Taylor Monoplane JT-1	Max Thorén, ÖRNSKÖLDSEVIK
SE-VIO	Rans S-17 Stinger	Conny Johansson, LYCKEBY
SE-VLX	Aerotechnik EV-97 Eurostar	Erik Karlsson, SÄVSJÖ
SE-VMH	Murphy Renegade Spirit	Ulf Jansson, DOMSJÖ
SE-VMN	Zenair STOL CH 701	Anders Svensson, KORSBERGA
SE-VMS	Jodel D18	Kenneth Pettersson, VÄSTERHANINGE
SE-VMX	Best of Nynja	Lennart Forsmark, JÄRFÄLLA
SE-XJH	Mignet HM 14 TF290 Loppan	Björn Zereba, NYKÖPING
SE-XJL	SE 5 A Replica	Lars Lindell, Forsheda
SE-XJT	Dyn 'Aero MiniCruiser	Stefan Amrén, HUDDINGE
SE-XM7	Jodel D113-3	Hans Säberg, UPPSALA
SE-XNT	Steen Skybolt	Anders Hägglund, STOCKHOLM
SE-XPA	Jodel D112	Jörgen Sandström, ED
SE-XUF	Piper Pa-22-160 tri-Pacer	Göran Åsenmyr, Onsala
SE-XUH	SAAB MFI-15 200 A	Staffan Hultgren, NORRTÄLJE

SE-XUX	Van's RV-7	Bengt Bergsten, VILHELMINA
SE-XVF	Hamilton SH-1 Glastar	Hans Björkman, ÄLVSBY
SE-XVH	Brändli BX2 Cherry	Olof Hjerpe, TIBRO
SE-XYB	Van's RV-6	Thorleif Gustavsson, LINKÖPING
SE-XYD	Olofsson HB-3	Hans Olofsson, VARBERG
SE-XXA	Falconar SAL P-51D Mustang	Kenneth Hoffin, TANDSBY
SE-XXD	Dyn's Aero MCR 4S	Per-Åke Sköld, VÄLBERG
SE-XXE	Dyn'Aero MCR 4S	Ove Englund, VÄSTERÅS
SE-XXF	Norberg LN-3 Seagull	Lage Norberg, SUNDSVALL
SE-XXR	Hamilton SH 2 Glasair	Sven-Erik Reimby, MARIESTAD
SE-XXS	Hamilton SH 2 Glasair RG	Joakim Hanson, DJURHAMN
SE-XYG	Hamilton SH 2 Glasair II RG	Leif Nilsson, Göteborg
SE-XYH	Slepcev Storch	Nils-Eric Håkansson, Svedala
SE-XYJ	Hamilton Glastar Sportsman	Andreas Hindenburg, NACKA
SE-XYO	Hamilton Glastar Sportsman	Ulf J-E Domeij, KÅGE
SE-YLH	Murphy Renegade Spirit UL	Olof Hjerpe, TIBRO
SE-YMX	Rans S-7	Stefan Ivarsson, FÄRJESTADEN
SE-YTA	Avid Flyer	Dimitri Del Corral, ANNELOV
SE-YTD	Lidholm WLC-2	Thomas Björneby, NÄSVIKEN
SE-YVE	Filcoa J6 Karatoo	Mats Svensson, MELLANSEL
SE-YVH	Jodel D18 UL	Sören Schmidt, VARBERG
SE-YVT	TEAM Hi-Max 1400 Z	Mikael Hallberg, LULEÅ

EAA:s H50p arbete

EN LÄGES RAPPORT för 2013. När det här skrives är det den 23 april är att inga nya haverier har inträffat utöver de två i januari som hade med vårt vita guld att göra. Snövallar är hårda och vita omgivande referenser kan ha bidragit till den hårda landningen. Haverierna har behandlats i nr 1 2013. Nu återstår de kladdiga, leriga mjuka gräsfälten att bli torra gröna och fasta.

Nu till sommaren ökar resandet och behovet att flyga igenom CTR,TMA,TIZ och TIA uppstår oftare det är ju bara att ropa upp och få tillstånd så är det, men får Du inget svar, ingen är på frekvensen, vad gör Du då?

Skifta till Sweden CTRL och fråga så klart, din radio skulle ju kunna vara trasig. Nu för tiden öppnar stänger tornen ofta det är bara när linjekärran kommer som tornet är igång. För många är sedan när jag deltog i H50p arbetet var ett av våra förslag att när tornet var stängt skulle en bandspelare sända ömsom på svenska och engelska att tornet var stängt och att CTR och TMA under en viss höjd var okontrollerat luftrum. Tänk om det här förslaget om bandspelare skulle kunna bli av. Sweden CTRL skulle slippa många frågor och färre luftrumsintrång skulle äga rum vilket ökar flygsäkerheten, något som vi alla eftersträvar. Glöm inte bort att även kolla

med Sweden CTRL om skjutfälten. Något som många piloter glömmer när de har flugit igenom CTR och TMA:et att anmäla detta och att Du skiftar frekvens samtidigt som Du tackar för genomflygningen.

LÄSTE I SPORT Aviation mars 2013 sid 12 och 13 om att bygga upp ett säkerhetsnät, som kan vara bra för alla att tänka på och ta efter. I detta fall var det förberedelse inför första flygningen med ett hembygge. Flygplanet som skulle flygutprovas var av helkomposit, lågvingat, tvåsitsigt, noshjulsföret och med en välkänd bilmotorkonvertering. Motorn var väl inbyggd och markprovad inga vattenläckage och fungerade utmärkt på marken. Före första flygningen konsulterade byggaren en flight adviser från det lokala chapteret och bad om råd inför första flygningen. En av många frågor var pilotens mentala förberedelse inför ett motorstopp.

Träningsflygning företogs med ett annat flygplan för att spana ut lämpliga nödländningsplatser runt om flygfältet speciellt i båda banriktningarna. En av dessa var en träningsbana för hästar som hade en lång och fin gräsbana.

Efterföljande provflygningar avlöpte utmärkt och företogs i närheten av flygplatsen. När prestanda skulle fastställas flög piloten bortom glidflygningsavstånd till flygplatsen och när han återvände hem drog han på fullgas

för att fastställa max fart i planflykt och plötsligt utan någon förvarning gick motorn ned till tomgångsvarv. Det var omöjligt att få motorn att ge effekt och flygfältet var utom räckhåll men en av de utsedda nödländningsplatserna träningsbanan för hästarna var möjlig att glidflyga till.

Efter nödländningen lastades det oskadade flygplanet på en släpvagn och drogs till flygfältet. Efterföljande felsökning visade att vid hög hastighet och vald växel gick motorvarvet över maxvarvsbegränsningen på 4250 rpm som bilmotorns elektronik var inställd på. Bilmotorn var programmerad att gå ned till safe mode dvs tomgång för att skydda motorn. Denna funktion hade inte blivit modifierad vid flygplansinstallationen.

Lärdomen för oss EAA:are är att det är bra att känna till de landningsbara ställena i närheten av flygfälten vi brukar frekventera och att vi är mentalt förberedda.

Glöm inte bort det där med omdrag på kort final, vid utflytningen och även vid sättningen om inte fart, höjd och förutbestämd sättningspunkt stämmer.

En väl genomförd final med rätt fart-sjunkhastighet och upphållning då är halva landningen redan genomförd.

Fortsatt gott nytt säkert flygår önskar,
STAFFAN EKSTRÖM



X-klassade luftfartyg, flygande

Vi har i dagsläget 312 luftvärdiga experimentklassade flygplan.

REG	Typnamn	Tillv. år	Ägare
SE-AGE	De Havilland DH 87B Hornet Moth	1937	Föreningen Veteranflyg, NORRKÖPING
SE-AHG	Götaverken GV-38	1938	Göteborgs Veteranflygsällskap, ALINGSÅS
SE-AMG	De Havilland DH 82A Tiger Moth	1941	Mikael Ivarsson, LIDKÖPING
SE-AMI	De Havilland DH 82A Tiger Moth	1945	Jörgen Davidsson, EKSHÄRAD
SE-AMK	Piper J3C-65 Cub	1943	Öyvind Pedersen, LIMHAMN
SE-AMR	De Havilland DH 82A Tiger Moth	1935	Mats Roth, VÄSTERÅS
SE-AMY	De Havilland DH 82A Tiger Moth	1940	Henrik Lundh, ENKÖPING
SE-AMZ	Bleriot XI/Thulin A	1918	Mikael Carlson, LÖBERÖD
SE-ASP	Piper J3C-65 Cub	1944	Werner Björnström, JUKKASJÄRVI
SE-ASU	Piper J3C-65 Cub	1943	Bo Axelsson, VARBERG
SE-ATE	Piper J3C-65 Cub	1943	Helsingborgs Flygklubb, VIKEN
SE-ATL	Piper J3C-65 Cub	1943	Clas Bergstrand, LIMHAMN
SE-ATT	Piper L4J	1944	Ingemar Brottare, BORLÄNGE
SE-ATZ	Piper J3C-65 Cub	1944	Sten Oskar Bergström, SANDVIKEN
SE-AUF	Piper J3C-65 Cub	1944	Gunilla Öhrn, ALINGSÅS
SE-AUR	SAAB 91 A Safir	1946	Stiftelsen Aeroseum, GÖTEBORG
SE-AWL	Piper J3C-65 Cub	1943	Jörgen Åstrand, LUND
SE-AWS	Fairchild 24W-41 Forwarder	1943	Paul Pinato, LJUNGSBRO
SE-AWW	Piper J3C-65 Cub	1946	Bo Persson, MÄLMÖ
SE-AXX	Republic RC-3 Sea-Bee	1947	Bo Larsson, JÄRFÄLLA
SE-AXY	Republic RC-3 Sea-Bee	1947	Sten Arvid Karlsson, MÄRSTA
SE-AYM	Miles M 65 Gemini	1947	Björn Esbjörnsson, KÄGERÖD
SE-AVZ	Piper J3C-65 Cub	1945	Bengt Andersson, LÖBERÖD
SE-AZU	Luscombe 8A Silhouette	1947	Björn Hellström, BÄLSTA
SE-BCM	Stinson 108-1 Voyager	1947	Stig Dahlström, RÄTTVIK
SE-BEC	Piper J3C-65 Cub	1944	Christer Edsholm, JÄRPEN
SE-BEI	Piper J3C-85 Cub	1946	Anders Nathanson, STALLARHOLMEN
SE-BEM	Stampe SV4C	1945	Jan Erik Gerstel, HÖNÖ
SE-BEN	Piper J3C-65 Cub	1944	Varbergs Flygklubb, VARBERG
SE-BEP	Beech 35 Bonanza	1947	Sven Hammarström, DANDERYD
SE-BET	Piper J3C-65 Cub	1946	Nils Johan Nutti, VUOLLERIM
SE-BEV	Piper J3C-65 Cub	1948	Thomas Pettersson, STOCKAMÖLLAN
SE-BFD	Piper J3C-65 Cub	1944	Bo Hertzberg, SPÅNGA
SE-BFX	Ercoupe 415 D	1947	Sven-Erik Pira, STRÖMSUND
SE-BGA	Klemm K1 35 D	1940	Håkan Wijkander, BRO
SE-BIB	Piper Pa-18 Super Cub	1952	Nils-Eric Håkansson, SVEDALA
SE-BII	Noorduyn AT-16 Harvard MK II B	1942	Niclas Amrén, SIGTUNA
SE-BIT	Stinson 108-1 Voyager	1947	Jan Erik Gerstel, HÖNÖ
SE-BKA	Aeronca 7 AC	1946	Tommy Lundgren, MÄLMÖ
SE-BMC	Piper J3C-65 Cub	1944	Mikael Carlson, LÖBERÖD
SE-BMN	Bücker Bü 181 B1 Bestmann	1945	Joakim Westh, STOCKHOLM
SE-BNI	Piper J3C-65 Cub	1944	Bertil Olsson, ÖSTERSUND
SE-BOZ	Boeing A 75 Stearman N1	1947	Kenneth Öhrn, SÄTER
SE-BPT	Klemm K1 35 D	1940	Håkan Wijkander, BRO
SE-BPU	Klemm K1 35 D	1941	Curt Sandberg, EKERÖ
SE-BYU	Piper Pa-18 A Super Cub 150	1953	Bo Lögdlund, ÄNGE
SE-BYR	Auster J1 Autocrat	1946	Jan-Erik "Kotten" Borin, VALLENTUNA
SE-CAB	SAAB 91 B-2 Safir	1957	Kjell Franzén, SVÄRTINGE
SE-CEB	Piper Pa-18 A Super Cub 150	1957	Åke Wallin, ÄNGE
SE-CEF	Piper J3C-65 Cub	1946	Östen Lindgren, FRÄNSTA
SE-CHG	De Havilland DH 82A Tiger Moth	1943	Niclas Bååth, BROMMA
SE-CIB	Jodel D113	1961	Otto Deli, FALKÖPING
SE-CIC	Jodel D126	1961	Lars-Åke Henrysson, BACKARYD
SE-CIE	Jodel D119	1961	Peter Andersson, GÄLLÖ
SE-CII	Jodel D112	1971	Anders Ståhl, RÖSTÅNGA
SE-CIN	Bowers Fly Baby 1 A	1975	Jan Eriksson, ÖSTERVÅLA
SE-CKE	Piper Pa-18 A Super Cub 150	1958	Mats Johansson, ANNELÖV
SE-CLA	Piper Pa-22 Tri-Pacer 150	1955	Lars Keskitalo, HARADS
SE-CLD	Piper PA-20 Pacer 150	1961	Stefan Nieminen, GÄLLIVARE
SE-CLM	Aeronca 7 AC Champion	1945	Nils Johansson, VÄSTERÅS
SE-CLR	Piper J3C-65 Cub	1944	Per Fornander, KRISTIANSTAD
SE-CLY	EAA C 150	1958	Lars Lucchesi, VINSLÖV
SE-CMF	Auster V	1946	Lars Gustavsson, BROMMA
SE-CMY	Cessna 140	1946	Ingvar Ask, LÖDDEKÖPINGE
SE-CND	Champion 7 EC	1959	Tommy Lundgren, MÄLMÖ
SE-CNW	EAA C 172 A	1959	Bruno Bergström, MÄRSTA
SE-COG	De Havilland DH 82A Tiger Moth	1943	Jan Malmgren, HALLARÖD
SE-CPG	Andreasson MFI-9 Junior	1962	Hans-Olav Larsson, JÄRFÄLLA
SE-CPL	Ryan Navion A	1949	Henry Lidman, SPÅNGA
SE-CRK	Piper Pa-22 STOL	1961	Anders Karlsson, SANDVIKEN

SE-CSM	Piper Pa-22 Caribbean 150	1960	Gunnar Dahlén, HOTING
SE-CSU	Piper Pa-20 Pacer	1950	Lars Ingvarsson, MALMKÖPING
SE-CTG	Piper Pa-18 Super Cub	1959	Anders Bergström, KATRINEHOLM
SE-CUR	Piper Pa-22 Tri-Pacer	1960	Jerry Haag, OXELOUND
SE-CWF	Piel CP301S Emeraude	1963	Ingvar Ahlström, STAFFANSTORP
SE-CWG	De Havilland DH 82A Tiger Moth	1935	Pär Cederqvist, LJUNGBYHED
SE-CVT	Beech G35 Bonanza	1956	Robert Wallin, SALTSJÖ-BOO
SE-CXE	EAA C-172	1960	Staffan Beck, DROTTNINGHOLM
SE-CZF	Piper Pa-22 Colt 108	1961	Lars-Åke Starck, SORUNDA
SE-CZU	Piper Pa-22-108/150 Colt	1961	Segelflygklubben Kiruna, KIRUNA
SE-EAW	EAA F 172 F	1965	Sven-Erik Pira, STRÖMSUND
SE-ECC	EAA Pa-25 Pawnee	1962	Eskestuna Flygklubb, ESKESTUNA
SE-ECG	EAA Pa-25 Pawnee	1962	Halmstads SFK, HALMSTAD
SE-EFM	MFI-9 B	1964	Jon Svendsen, Alaska, USA
SE-EFO	Andreasson MFI-9 B	1964	Carl-Erik Rehnström, BOLLNÄS
SE-EFW	MIF-9 B	1965	Staffan Sjödin, STRÖMSUND
SE-ELF	Beagle-Auster 6 A Tugmaster	1964	Åke Kjellgren, BROMMA
SE-ELG	Beagle-Auster 6A Tugmaster	1946	Bernt Björkman, KÖPING
SE-ELM	Auster 6A Tugmaster	1946	Rickard Andersson, SKURUP
SE-ELV	Beagle Auster A.61 Serie 2	1962	Filip Gerhardt, TORSLANDA
SE-ENE	Andreasson MFI-9 B	1966	Greger Ahlbeck, STOCKHOLM
SE-ENG	Andreasson MFI-9 B	1968	Pär Möllerstedt, HÖÖR
SE-EOH	EAA Pa-25 Pawnee	1964	Stefan Simonsson, BODEN
SE-EPB	EAA Pa-25 Pawnee	1964	Kerstin Broberg, TORSHÄLLA
SE-EPT	Piper Pa-18 Super Cub	1965	Tomas Johansson, BRUNFLO
SE-ERT	Republic RC-3 Sea-Bee	1947	Roland Persheden, SPÅNGA
SE-ESC	Cessna 140	1947	Jerk Lindh, SALA
SE-ETX	EAA C 150 D	1963	Lars-Gunnar Söderlind, NORBERG
SE-EUH	Andreasson MFI-9 B/S	1966	Mikael Brege, VALLENTUNA
SE-EUO	Andreasson MFI-9 B	1966	Björn Syren, BJÄRRED
SE-EWC	Andreasson MFI-9 B	1966	Ulf Bredelius, LIDKÖPING
SE-EYB	EAA Pa-25 Pawnee	1965	Hans Larsson, BÄLINGE
SE-EZZ	Piper Pa-18 Super Cub 150	1966	Uno Stormo, FRÖSÖN
SE-FGN	Fuji FA-200-180	1968	Börje Helfelt, FRITSLA
SE-FGY	EAA Beagle B 121 Series 1	1969	Göran Zackrisson, TABERG
SE-FGZ	EAA Beagle B 121 Series 1	1969	Lars Johansson, VÄSTERÅS
SE-FID	Andreasson MFI-9 B	1971	Åke Fischer, UDDEVALLA
SE-FIG	Andreasson MFI-9 B 130	1970	Martin Forsberg, LUND
SE-FIO	SAAB MFI-15 200 A	1976	Jan Sundin, BRASILIEN
SE-FLA	EAA Pa-25 Pawnee	1967	Eskestuna Flygklubb, ESKESTUNA
SE-FNA	De Havilland DH 82A Tiger Moth	1941	Björn Svedfelt, HAVERDAL
SE-FNP	De Havilland DHC-1 Chipmunk	1952	Curt Olsson, OSLO / NORGE
SE-FOO	De Havilland DHC-1 Chipmunk	1952	Henrik Paulsson, VALLENTUNA
SE-FSD	EAA MS 880 B Rallye	1970	Jens Berglund, BJÖRKETORP
SE-FUD	Noorduyn AT-16 Harvard II B	1942	K-G Svante Kilén, VÄSTRA FRÖLUNDA
SE-FVS	Piper Pa-18 Super Cub 95	1953	Clas Helgstrand, YSTAD
SE-FVZ	EAA Pa-25 Pawnee	1971	Börje Gustavsson, BORÅS
SE-GBF	EAA Pa-25 Pawnee	1973	Björn Larsson, KIL
SE-GCH	Piper Pa-18 Super Cub 150	1966	Henrik Idensjö, HUDDINGE
SE-GRK	De Havilland DHC-1 Chipmunk	1950	Bengt Hammarstad, HUDDINGE
SE-GSY	EAA Robin HR 200/100	1977	Anders Kedbrant, VALBO
SE-GTO	EAA TSC-1A2 Teal II	1975	Hans Lundbäck, NORRKÖPING
SE-GTZ	Piper Pa-18 Super Cub	1950	Thomas Hallberg, PITEÅ
SE-HXK	Hollmann HA-2M Sportster	1998	Seth Hedström, HARADS
SE-HYT	Hiller UH-12B	1956	Jens Berglund, BJÖRKETORP
SE-HYV	Heli-Sport CH-7 Kompress	2005	Christer Bson Wolke, TÄBY
SE-HYV	Gyrokopter Sparrowhawk III	2009	Peter Steneborg, VOLLSTJÖ
SE-ICZ	Piper Pa-18 Super Cub 150	1979	Mikael Östling, FRÖSÖN
SE-IIO	Republic RC-3 Sea-Bee	1946	Björn Ek, VALLENTUNA
SE-IKB	Cessna 140	1946	Bo Englund, LJUNGAVERK
SE-IMF	Piper Pa-18 Super Cub	1953	Fredrik Stålhane, STUGUN
SE-IZS	Piper Pa-22-108 Colt	1961	Erik Necking, KISA
SE-KDH	EAA Pa-25 Pawnee-235 D	1978	Roland Sjöstrand, LJUNG
SE-KGZ	SAAB 91 B Safir	1953	Peter Dorbell, BORÅS
SE-KSL	EAA Pa-25 Pawnee	1968	Staffan Norberg, SUNDSVALL
SE-KUB	SAAB 91 B Safir	1953	Per Englund, LIDKÖPING
SE-KVI	Piper Pa-18 Super Cub 90	1952	Roger Johansson, RAMSELE
SE-KVU	SAAB 91 B Safir	1952	F 6 Flygklubb, KARLSBORG
SE-KVY	SAAB 91 C Safir	1960	Såtenäs Flygklubb, LIDKÖPING
SE-KYX	EAA Cessna 172 A	1956	Åke Andersson, ESKESTUNA
SE-KZN	SAAB 91 C Safir	1960	Kallas Flygklubb, LULEÅ
SE-LAZ	SAAB 91 C Safir	1960	Peter Lundgren, MJÖLBY



X-KLASSE LUFTFARTYG, FLYGANDE

SE-LCF	EEA Opus 280	1995	Håkan Svantesson, VÄRGÅRDA	SE-XLZ	Rutan Long-EZ	1992	Svante Andersen, VARBERG
SE-LDD	SAAB 91 B Safir	1953	Safirklubben Quintus, RONNEBY	SE-XMC	Bleriot XI/Thulin A	1918	Mikael Carlson, LÖBERÖD
SE-LIZ	EEA Opus 280	1995	Mats Östling, BOLLNÄS	SE-XMD	Piper Pa-18 Super Cub 95	1953	Lennart Strömberg, TIDAHOLM
SE-LYH	SAAB 91 D Safir	1965	Erik Rönnkvist, GNESTA	SE-XMG	Avid Flyer	1992	Hans David Poulsen, ROMELANDA
SE-MCM	SAAB 91 D Safir	1964	Stefan Hesse, STJÄRNHOV	SE-XMH	SAAB MFI-15 200 A	1992	Mikko Suojanen, SKÖVDE
SE-WJT	Autogyro Humlan	2011	Karl-Erik Eriksson, ÄLVÄNGEN	SE-XMI	Van's RV-6	1991	Olle Bergquist, JONSTORP
SE-VON	Skyranger Swift	2011	Peder Borg, SKÖVDE	SE-XNA	EEA TSC-1A1 Teal	1972	Bengt Bergsten, VILHELMINA
SE-XCK	Andreasson STIL BA-11	1977	Per Englund, LINKÖPING	SE-XNC	Neico Lancair 360	1994	Lars Alm, STOCKHOLM
SE-XCP	Brügger MB2 Colibri	1978	Sven-Erik Larsson, STORVRETA	SE-XNI	EEA ST10 Diplomate	1972	Göran Ericson, FLEN
SE-XCR	Brügger MB2 Colibri	1977	Patrik Björk, SÖDERHAMN	SE-XNM	Van's RV-6	1993	Lars Lindell, FORSHEDA
SE-XCS	Brügger MB2 Colibri	1979	Håkan Svensson, KNIIVSTA	SE-XNP	SAAB MFI-15 200 A	1995	Joakim Fritz, HALMSTAD
SE-XCX	Evans Volksplane VP II	1979	Knut Michaelsen, LÖVESTAD	SE-XNY	Hamilton SH 2 Glasair FT	1994	Göran Jansén, MOTALA
SE-XDA	Jodel D113-3	1978	Staffan Ekström, LIDINGÖ	SE-XOB	CASA 1.131 Jungmann	1954	Juan Azcarate, ASKERSUND
SE-XDF	Jodel DR1050 Ambassadeur	1961	Tomas Pira, STRÖMSUND	SE-XOC	Rand KR2	1983	Henrik Rosin, VIMMERBY
SE-XDG	Jodel D113-3	1984	Mikael Svane, VÄSTERÅS	SE-XOI	Van's RV-6	1994	Ernst Totland, LINKÖPING
SE-XDH	Jodel D112	1972	Toni Lif, LIDKÖPING	SE-XOK	Avid Amphibian	1993	Johan Trumstedt, STOCKHOLM
SE-XDK	Andreasson MFI-11	1982	Mats Thörnqvist, LANDSKRONA	SE-XOL	Van's RV-4	1998	Kjell-Ove Mickelsson Letho, KOSKULLSKULLE
SE-XDM	Andreasson MFI-9 HB	1982	Hans Olofsson, VARBERG	SE-XOM	Van's RV-6	1994	Mats Jansson, TIERP
SE-XDO	Jodel D113-3	1981	Bengt Martinsson, MOHEDA	SE-XOP	Neico Lancair 320	1997	Pierre Wolf, STRÄNGNÄS
SE-XDR	Kaminski Jungster I	1981	Lars Thorsén, LÖBERÖD	SE-XPE	Pitts S-1S	1976	Hugo Burgerhout, BARSEBÄCK
SE-XDS	Aerosport Scamp A	1982	Vaclav Vonasek, KUNGSBACKA	SE-XPI	Van's RV-6	1998	Olaf Kruth, ISENBUETTEL TYSKLAND
SE-XDX	Jodel D113	1973	Tomas Norell, MORÅ	SE-XPB	Van's RV-4	1998	Roland Wennström, PERSTORP
SE-XDY	Jodel D112	1969	Yngve Lindell, MJÖLBY	SE-XPL	Bücker Jungmann T-131	1994	Peter Holm, MÖRKÖ
SE-XEA	Brügger MB2 Colibri	1983	Mats Widén, VÄSTERFÄRNEBO	SE-XPR	Murphy Rebel	1996	Vaclav Vonasek, KUNGSBACKA
SE-XEB	Jodel D120	1961	Curt Sandberg, EKERÖ	SE-XPS	Bücker Jungmann T-131 P	1995	Ronny Schyttberg, STÖBY
SE-XEC	Rutan Vari-Eze	1982	Stefan Lundström, SKELLEFTEÅ	SE-XPT	Jodel D117	1957	Edsbyns Flygklubb, EDSBYN
SE-XED	Jodel D119	1973	Per Persson, LJUNGSBRO	SE-XPU	Reynolds Wildcat	1991	Anders Lundberg, GÄLLIVARE
SE-XEE	Stolp SA300 Starduster Too	1984	Fören. Team Starduster, SÖDERKÖPING	SE-XPX	Neico Lancair 360	1998	Rolf Dahlström, SOLNA
SE-XEH	Jodel D113-3	1988	Ingvar Lif, VISINGSÖ	SE-XPY	Piper Pa-18 L21B Replika	1953	Tommy Wirén, KARLSTAD
SE-XEP	Rutan Vari-Eze	1984	Bengt Friberg, SKÖVDE	SE-XRD	Rutan-Puffer Cozy	2006	Jan-Erik Synneman, SUNDBYBERG
SE-XER	Piaggio P 149 D A4	1961	Harry Moheim, HUDDINGE	SE-XRH	Neico Lancair 360	1999	Dragos Mihailovici, BAGARMOSSEN
SE-XET	Andreasson MFI-9 HB	1964	Sune Stavered, VÄNERSBORG	SE-XRI	Piaggio FW P 149 D	1960	Christer Stojj, VÄXJÖ
SE-XEV	Jodel D112	1963	Hans Strähle, FÄRENTUNA	SE-XRL	Andreasson MFI-9 HB	1999	Roland AndrPasson, GRILLBY
SE-XEX	Jodel D112/108	1979	Tomas Andersson Öhman, LJUNGSBRO	SE-XRN	Piper PA-18 Super Cub	1956	Hugo Burgerhout, BARSEBÄCK
SE-XEZ	Rutan Long-EZ	1983	Marcus Seger, ÖREBRO	SE-XRO	Rans S-6S Coyote II	1999	Kenneth Hagsten, BODEN
SE-XFK	Hamilton SH 2 Glasair	1984	Josef Toth, ÅKERSBERGA	SE-XRV	Van's RV-6	2001	Bert Bender, LIMA
SE-XFM	Rutan Long-EZ	1984	Thorkil M. Arnskov, HELSINGBORG	SE-XXR	Shaw Europa	2002	Stefan Ingemarsson, SKÖVDE
SE-XFU	Hamilton SH 2 Glasair	1985	Douglas Wijkander, BRO	SE-XXY	Fisher Celebrity	2000	Carl Rönn, STOCKHOLM
SE-XFY	NILZ-1	1963	Bo Peterson, GÖTEBORG	SE-XTB	Van's RV-9 A	2010	Thomas Boyner, TÄBY
SE-XFZ	Jodel D120	1959	Sven-Erik Pira, STRÖMSUND	SE-XTH	Thorp T-18	Null	Valentin Buhus, ESSEX / UK
SE-XGA	Thorp T-18	1989	Erland Magnusson, LIDKÖPING	SE-XUC	Hamilton SH-1 Glastar	2005	Patrick Andersson, VARBERG
SE-XGD	Mraz MiD Sokol	1949	Paul Lindström, NORRKÖPING	SE-XUD	Van's RV-6 A	2003	Martin Antvik, JÄRFÄLLA
SE-XGG	Jodel DR1050	1962	Kent Sylvén, SPÅNGA	SE-XUG	Hamilton SH-1 Glastar	2004	Tom Öresland, ENEBAKK / NORGE
SE-XGI	Van's RV-3 A	1986	Anders Nyberg, RAMSELE	SE-XUI	SAAB MFI-15 200 A	2004	Eric von Rosen, STJÄRNHOV
SE-XGK	Jodel D120	1957	Stig Andersson, ALUNDA	SE-XUX	Hamilton SH-2 Glasair II RG	1995	Gustav Cassel, ÅRSTA
SE-XGN	EEA Biplane MP2	1978	Jerry Edvardsson, ÖCKERÖ	SE-XUL	SAAB MFI-15 200 A	2003	Carl Rönn, KÖPING
SE-XGT	Rutan Long-EZ	1996	Kjell Malm, OSKARSHAMN	SE-XUO	Van's RV-6	2007	Kjell-Ove Gisselson, EKERÖ
SE-XGX	EEA B6-207	1962	Lars Lundin, JÄRFÄLLA	SE-XUR	Piper Pa-18 Super Cub 95/150	1952	Nils Lundqvist, NORRTÄLJE
SE-XHB	Laser 200	1988	Sven Björklund, NORRKÖPING	SE-XUS	Neico Lancair 360	1994	Håkan Nyman, AVESTA
SE-XHD	Andreasson MFI-9 HB	1987	Roland Larsson, TIBRO	SE-XUT	Shaw Europa XS	2002	Jan Elmén, VARBERG
SE-XHG	Andreasson MFI-9 HB	1991	Hans Marchner, MARIEFRED	SE-XUV	Van's RV-6 A	2002	Kenth Mauritzson, KÖPINGSVIK
SE-XHI	Aviamilano P19 Scricciolo	1965	Tord Wedin, SUNDSVALL	SE-XUY	SAAB MFI-15 200 A	2005	Johan Janlöv, SOLLENTUNA
SE-XHL	Steen Skybolt	1991	Ciabria-Divisionen, SÖDERKÖPING	SE-XVA	Van's RV-3A	2001	Anders Nilsson, GOTLANDS TOFTA
SE-XHM	Jodel D120	1960	Ulf Axelsson, SÄXTORP	SE-XVD	Hamilton SH 2 Glasair III	2002	Ralph Löfberg, VÄSTERVIK
SE-XHU	EEA WA-41	1966	Finn Jonassen, ÖVERLIDA	SE-XVG	Hamilton SH-1 Glastar	2002	Hans Hellström, GÖTEBORG
SE-XHV	Evans VP1	1990	Jan-Olov Andersson, BOLLNÄS	SE-XVK	Pottier P 180 S	2005	Jonas Dahlberg, SKELLEFTEHAMN
SE-XHY	Monnett Sonerai II L	1988	Björn Recén, SÖDERKÖPING	SE-XVN	Piper Pa-22 Colt 150	1960	Jörgen Davidsson, EKSHÄRAD
SE-XIA	Piper Pa-18 Super Cub 150	1957	Hans Dahlsten, TÄRNABY	SE-XVO	Fokker D VIII	2011	Mikael Carlsson, LÖBERÖD
SE-XIC	Neico Lancair 235	1989	Rolf Roycole, SOLLENTUNA	SE-XVT	Shaw Europa XS	2002	Stefan Ingemarsson, SKÖVDE
SE-XID	EEA B6-208 C	1968	Kjell Nordström, NORRKÖPING	SE-XVW	Rans S-7 Courier	2000	Alf Engfors, FUNÄSDALEN
SE-XIL	CVM Tummelisa (Ö1)	1988	Mikael Carlson, LÖBERÖD	SE-XVY	Shaw Europa XS	2006	Kent Svensson, HESTRA
SE-XIM	WagAero Super CUBy	1990	Sven Kindblom, SOLLENTUNA	SE-XVZ	Aero Designs Pulsar XP	1999	Kenneth Holm, VARBERG
SE-XIN	Hamilton SH 2 Glasair	1996	Mikael Svedbom, HABO	SE-XXX	Dyn'Aero MCR 4S	2007	Lennart Abrahamsson, TÄBY
SE-XIP	Thorp T-18	1988	Sven-Erik Pira, STRÖMSUND	SE-XXC	Neico Lancair IV	2006	Christer Wretling, STENHAMRA
SE-XIS	Andreasson MFI-9 HB	1990	Jan-Eric Andreasson, STOCKSUND	SE-XXY	Aviat Eagle II	2004	Bo Forsberg, LJUNGBYHOLM
SE-XIV	EEA Zlin 526 F	1974	Bo Christenson, STOCKHOLM	SE-XXZ	Fokker DR 1	2008	Mikael Carlson, LÖBERÖD
SE-XIX	Rutan Long-EZ	1990	Björn Zereba, NYKÖPING	SE-XYK	Pitts S-1S	1984	Dan Borgström, KARLSKOGA
SE-XIZ	Extra 300	1989	Harry Moheim, HUDDINGE	SE-XYP	KTH Osgavia	2007	Niklas Anderberg, LUND
SE-XJA	Pitts S1T	1985	Mats Widén, VÄSTERFÄRNEBO	SE-XYT	Extra 230	1984	Nils Jönsson, STOCKHOLM
SE-XJC	Van's RV-7 A	2008	Fredrik Diehl, TÄBY	SE-XYV	Aerospool Dynamic WT-9	2008	Staffan Ekström, LIDINGÖ
SE-XJG	Single-Winger	1994	Joakim Grepe, BROMMA	SE-XYX	Pitts S-1S	1987	Oscar Skoogh, GÖTENE
SE-XJR	Sequoia Falco F.8L	1999	Leif Kujala, ÅBY	SE-XYX	Hamilton SH-1 Glastar	1999	Mats-Olof Nilsson, SLITE
SE-XKB	Piper PA-22 Tri-Pacer 160	1959	Sven-Erik Larsson, STORVRETA	SE-XYZ	Zenair Tri-Z CH 300	2006	Björn Alfer, KRISTIANSTAD
SE-XKC	Binder Smaragd CP301S Emeraude	1961	Viktor Lindman, LINKÖPING	SE-XZA	November 862 Tango Inc 2	2006	Jacob Holländer, BÄLSTA
SE-XKF	Neico Lancair 235	1990	Jan Carlsson, VÄXJÖ	SE-XZI	Dyn'Aero MCR R100	2009	Patrik Sjölund, VÄSTRA FRÖLUNDA
SE-XKU	De Havilland DHC-1 Chipmunk	1950	Lars Lundgren, BRÄMHULT	SE-XZK	Van's RV-6 A	1996	Mats Skräder, ÄLVSJÖ
SE-XKY	Neico Lancair 235	1991	Bertil Ström, VÄSTERÅS	SE-XZL	CZAW Sportcruiser	2010	Peter Värmfors, SÖLVESBORG
SE-XLA	EEA Zlin 526F	1970	Arne Eriksson, KATRINEHOLM	SE-XZM	Christen Eagle II	2008	Lennart Forsmark, JÄRFÄLLA
SE-XLB	EEA Zlin 526F	1970	Ingemar Brottare, BORLÄNGE	SE-XZO	Van's RV-6 A	1996	Jörgen Karlsson, KALMAR
SE-XLC	EEA Zlin 526F	1972	Jan-Erik Clerkestam, KARLSTAD	SE-XZR	Neico Lancair 360	2012	Reiner Ressel, SILJANSNÄS
SE-XLE	Rutan Long-EZ	1993	Nils Herlenius, SOLLENTUNA	SE-XZV	Van's RV-4	2002	Stefan Johansson, BRUNFLO
SE-XLL	Van's RV-7 A	2007	Lennart Öborn, TULLINGE	SE-XZZ	Van's RV-6	1992	Anders Trönnberg, ÅHUS
SE-XLP	Jodel DR1050 Ambassadeur	1964	Per Wennberg, GÄRSNÄS	SE-YJK	Avid Flyer	1987	Sture Mattsson, HAMMERDAL
SE-XLV	Corby CJ-1 Starlet	2001	Johnny Sturedahl, Ulricehamn	SE-ZHF	Brita Varmflugsballong	1998	Charlotte Algotsson, SIGTUNA
SE-XLX	Hamilton SH 2 Glasair II RG	1992	Bo Wretmo, BANKERYD	SE-ZIV	Brita Varmflugsballong	2007	Per Lesser, PARTILLE



Information om radannonsering i EAA-nytt

Radannonser i EAA-Nytt kostar inget för medlemmar i EAA Sverige.

Underlag för annonsen skickas till eaa-nytt@eaa.se. Annonsen blir en spalt bred och maximalt en halv spalt lång. Om du vill att annonsen skall upprepas måste du meddela det inför varje nummer du vill ha annonsen i. Om annonsen måste ändras på grund av ovanstående måste du skicka in nytt underlag. Om du tycker att du inte får med allt du vill i annonsen föreslår redaktionen att du skriver en liten artikel om ditt flygplan som kan tas med i samma tidning som annonsen.

FÖRENINGSNYTT

Nya medlemmar

- 5100 Herrljunga FK
- 5101 Åke Svensson, Strandbaden
- 5102 Mårten Areskoug, Lomma
- 5103 Lasse Schmidt, Stockholm
- 5104 Leif Viklund, Blåsmark
- 5105 Thomas Bergkvist, Skövde
- 5106 Thomas Augustsson, Stockholm
- 5107 Andreas Öster, Västerås
- 5108 Christian Lönn, Göteborg
- 5109 Anders Blom, Skövde
- 5110 Karl-Johan Kritz, Göteborg
- 5111 Filip Nilsson, Fjälkinge
- 5112 Rikard Lindberg, Eslöv
- 5113 Tekniska museet
- 5114 Johan Löfström, Visby
- 5115 Flygteknikcenter, Ljungbyhed
- 5116 Yngve Andersson, Lit
- 5117 Bengt Olofsson, Påarp
- 5118 Peter Häger, Djursholm
- 5119 Björn Lindroth, Norrfjärden

Nya flygutprovningar

SE-XYD Olofsson HB-3
1-915 2014-03-31
Hans Olofsson, Varberg

Återupptagna byggen

565 Autogyro Humlan
184-565 2018-04-30
Karl Hagström, Lit

Bortskänkes

Sport Aviation: 31 st maj 1960 – nov 1964.
Hela årgångar 1965–1987, 1991–2006.
1997 8 st.
Videofilmer: Oshkosh 87-89, 92-94, 96,
99, 02 + 9 st blandade flygfilmer. Ring
08-649 71 42



Säljes:

Auster J1 Autocrat 1946

+ en Auster till under renovering.
+några motorer Cirrus M.II +Nya delar, typ:
pinnbultar/ muttrar mm. för Cirrusmotorer.
Säljes endast hela paketet . Pris 280.000 kr.
Ring: 070- 641 50 71 .



Säljes:

Bellanca 7 Citabria

SE-FGI. På flotörer och skidor. Under restaurering.
Kontakta: 0047 90080475.



Säljes:

Andel i Bellanca Super Decathlon

Nu säljer jag min andel i denna fina aerobatic-maskin. Vi är totalt 13 delägare i en idéell förening. 180hk och constant speed prop. Inverterat bränsle och oljesystem. Maskinen är i bra skick och mycket är påkostat under den senaste tiden bl.a. ny motor och nya vingar.

Maskinen flygs till driftkostnad och de fasta kostnaderna delas upp i en fast månadsavgift. Maskinen är baserad på Skå-Edeby flygplats och har mycket bra tillgänglighet. Pris 45000:-

Möjlighet finns till att göra din aerobaticutbildning på maskinen. Som andelsägare sparar du ca 14000:- på utbildningen mot ordinarie utbildningskostnad. Per Norén, 0410-41380, 070-5877215

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





Annonser i Hangaren publiceras vid ett tillfälle. Önskar du att repetera annonsen i nästa nummer meddelar du detta till eea-nytt@eea.se senast respektive datum för manusstopp (se sid 2). Du behöver inte skicka in annonsen på nytt.



Säljes:

Fisher Youngster V - bygge

Ultralätt bi-plan helt i trä. Byggt för VW-motor men det går även bra att använda i en Jabiru eller Rotax. Har även ritningar för att bygga en 5-cylindrig HCI stjärnmotor som skulle vara lämplig. Maskinen är i stort sett träfärdig, finns lite kvar att göra på skevroder därefter återstår bl a motorinstallation, instrumentering, dukning och riggning.

Tyvärre har jag ingen tid till att färdigställa bygget p.g.a. för många andra flygplan. Är det någon som är intresserad av att avsluta bygget så säljer jag den gärna. Kan även tänka mig att vara kvar som delägare om någon vill avsluta bygget. Skulle gärna se den komma i luften.

Ring för mer information, se även www.fisherflying.com
Pris: Diskuterar

Per Norén, 070-5877215,
pernoeren@gmail.com



Säljes: Long-Ez SE-XFM

• Airframe 1.213 TTAF.

• Lycoming O-235 (713TSOH-2.400 TBO). Dis-mantled @1.139 TSOH. New bearings, pistons (8,5:1), rings, exhaust guides & valves and vernier-term. Plasma III Ignition + 1 Slick mag (> 10 h). Prince 58/70 (273 TT - repainted @1.206 TTAF), New engine mount. Lightweight starter & alternator. Quick release cowling fasteners and oil drain. Nose oil heater and rear oil cooler (cockpit controlled). Casper LAP oil filter. Oil level sensor. Large "K&N" filter and increased carb heat

• Aerodynamic modifications: Light Speed Engineering Gear Fairing (reduced prop turbulence +500 fpm/5kt. Wheel Fairings (large improvement vs original). Composite Spinner & Lightweight spinner bulkhead. Voyager Vortex generators.

• Electric: SpeedBreak, Trim (with composite trim spring), Automatic Nose Retraction

• Grove Ultra High Performance breaks

• Infinity Military stick (controlling: PTT, Trim, SpeedBreak, Fuel Pump & Engine Start)

• Instrumentation/Avionics. MGL Avionics Enigma EFIS. AHRs*, Alt, T/B, GS, TAS, IAS, Mag/True Compass. Engine monitor: 4 x (EGT & CHT). Fuel levels, flow, pressure, range and endurance. Oil temp, pressure & level. Manifold pressure & temp. I/O monitor (Vacuum, Canopy, Speed Brake and Trim position...). Voice prompts in addition to visual and external alarms. GPS moving map, 3D HITS (Highway in the sky), 3D approach onto runway (GLS approach) with 3D glide slope, 3D terrain vision. Flight and Engine Recording.

• COM/NAV Bendix/King KX155 & VOR/ILS. Bendix/King KR86 ADF*

• Autopilot - Century IIB (Omni, HDG, LOC)

• Intercom Sigtronics

• Vacuum HG and DG

• Analogue Altimeter, Airspeed & VSI, T/B (electric)

• ELT, PLB, Transponder KT 76A mode C

Perfect for extended flights due to speed, range, comfort, stability and instrumentation. Built and based in Sweden. Contact Thorkil M. Arnskov macdonald-arnskov@telia.com / +45 22 46 06 89 / +46 42 29 38 22



Säljes: Rans S9 Chaos

Ultralätt. Tillv. 2002. Total gångtid: ca 162h
Motor: Rotax 582 DCDI Mod 99 med C-växel
Prop: 68« Warp drive. Maskinen är i mycket fint skick ut- och invändigt, har alltid stått i hangar. Endast 1 flygande exemplar i Sverige så detta är rätt tillfälle för dig som vill ha en ovanlig och mycket rolig flygmaskin.

Den är konstruerad för avancerad flygning och är utrustad med Rans aerobatic-paket (inverterat bränslesystem, Mikuni förgasare, skevroderspadar och extra säkerhetsbälte).

Säljes med nyutförd 100-timmars. Flygtillstånd till 2014-04-22. Denna maskin medger även möjligheter till att sköta underhållet själv vilket minimerar denna kostnad. Det är även möjligt att registrera om den till Experimental om så önskas. Fler bilder finns på: <http://s133.photobucket.com/albums/q50/pernoeren/Rans%20S9%20SE-YYI/> och mer info finns på: www.rans.com/aircraft/kits/s-9-chaos.html. Nu finns det även möjlighet att konvertera den men EL-motor!! www.electra-via.fr/aerobatics.php Maskinen står på ESTT Söderslätt i Skåne. Pris: 190 000:- eller högstbjudande. Låter det intressant är du välkommen att ringa eller maila mig för mer info.

Kan även tänka mig att byta in bil eller annat flygplan, gärna Experimental.

Per Norén, 0410-41380, 070-5877215
pernoeren@gmail.com



Säljes: Sensenich träpropeller

Sensenich träpropeller W76HM8-62. Gått 48 timmar. Med helitape som skydd över Epoxi framkant. Spinner. Spinnerplattor. Proppnav. Bultar komplett. Allt som nytt. Har varit monterad på Ex-kärra 160-180 Hk. Nypris 21 000:-
Säljes billigt vid snabb affär. Finn Jonassen
070 5832382



HANGAREN – SÄLJES/UTHYRES/KÖPES Annonsering är gratis för medlemmar. Skicka annons till eea-nytt@eea.se

Annonser i Hangaren publiceras vid ett tillfälle. Önskar du att repetera annonsen i nästa nummer meddelar du detta till eea-nytt@eea.se senast respektive datum för manusstopp (se sid 2). Du behöver inte skicka in annonsen på nytt.



Säljes:

RANS S7 Courier, SE-XVV

XVV är ett LSA- klassat flygplan. Prototypen provflögs i USA första gången 1996. Tidigare versioner av Courier är UL- klassade. XVV byggdes med början 1998 och har 2000 som tillverkningsår. Courier certifierades i USA 2001.

EAA-nytt nr 3/2008 och www.rans.com för mer info.

XVV har utrustning för att kunna flygas på land, sjö och som amfibie.

Motor: Rotax 100 hkr, TT 280 h.

Prop: 3- bladig Warp Drive 70 tum.

VFR- utrustad för att kunna flygas i kontrollerad luft.

Prisidé: 350 000:-

Flygplan utan flottörer till reducerat pris.

Email: alf.engfors@telia.com



Säljes:

Anglin J6 Karatoo UL - bygge

Ultralätt. Trävingar och stålörskropp. Förberedd för VW-motor men det går även bra att använda en Jabiru eller Rotax.

Säljes billigt! Ring för mer info!

Per Norén, 070-5877215, pernoren@gmail.com



Säljes:

Heli-Sport CH-7 Kompress

SE-HYV. Inspected, certified, rigged and first Check Flight by the manufacturer Heli-Sport July 2005. ROTAX 914 UL2, TT 60 hrs.

Facts and performance at www.ch-7helicopter.com. Upgraded Tailrotor (M-blades) ref. SB No: 57. Price: EUR 75.000. Contact e-mail: christer.bson.wolke@gmail.com

Säljes:

Murphy Renegade Spirit

Murphy Renegade Spirit »Partial Material Kit« till salu. Pris 15.000kr. Finns i Torslanda. För mer info ring 0733 627294 eller maila noel_all-dritt@hotmail.com.

Säljes:

Motor Lycoming

Motor Lycoming O-360-A1AD 180 HK, TSO 0 timmar, Komplet med alla apparater förutom förgasare.

Tel. 0706-855855

Säljes:

Tipsy Nipper T66 SE-FUT

Klar till 75-80 %. Ny VW motor iordningställd av Trimco med trottelsbody injektor, generator mm. Helt avdukad, behandlad och ny duk på både vinge och kropp. Kontrollant har varit Bosse Danielsson och Staffan Ekström. Det mesta finns för färdigställande. Finns på Barkarby. Pris enligt överenskommelse. Tel 0705145220

AUTHORIZED DISTRIBUTOR
ROTAX
AIRCRAFT ENGINES



LYCON
ENGINEERING AB

Motorer - Reservdelar - Tillbehör

Tel 0171-414039
www.lycon.se
e-mail: info@lycon.se

Härkeberga 16
745 96 Enköping



Auktoriserad distributör för Rotax Aircraft Engines i Skandinavien och Baltikum



HANGAREN – SÄLJES/UTHYRES/KÖPES Annonsering är gratis för medlemmar. Skicka annons till eea-nytt@eea.se

Annonser i Hangaren publiceras vid ett tillfälle. Önskar du att repetera annonsen i nästa nummer meddelar du detta till eea-nytt@eea.se senast respektive datum för manusstopp (se sid 2). Du behöver inte skicka in annonsen på nytt.

Säljes:

Rensning i bygglokalen!

Massor med grejer: Continental IO-360 demonterad (blocket helt). Vevaxel d:o, kamaxel, cylindrar Lycoming 320 o Continental, gammal com-radio, oljekylare, oljefilter, magneter, startmotor Lyc. O320, vacuum pump, klaffmotor C150, d:o Robin, spinner, förgasare, tändstift, com-antennar, tändkablar, gamla flyginstrument, diverse motordelar, styrsystem (ratt) C150 och Robin, hjullager Piper, glödlampor 28V, beacon 28V, bromsbelägg Cleveland, packningar, bryttrissor, noshjul med gaffel C150 och mycket annat, bränslekrannar, AN bult

Med mera.

Alltihop för 15 000 eller del för del.

Ingvar Lif

070-628834

email: ingvar.lif@gmail.com



Säljes:

Hercules propellers

Tillverkade av Rupert Wasey i England

CNC frästa / handgjorda propellrar för förbättrad effektiviteten och prestanda Special beräknade för just din motor & flygplan. Ring eller mejla Janne, 070-66 59 603, propellerdesign@tele2.se <http://www.hercprops.com>



Säljes:

Andel i SE-XJG

En andel av tre i ett av Sveriges bästa avancéflygplan säljes.

Flygplanet är baserat på Skå-Edeby, Stockholm, och går utmärkt att tävla med upp till advanced nivå. Flygplanet importerades från USA hösten 2008 och renoverades i samband med X-klassning och svensk registrering. Motor AEIO-360, 210 HK gångtid ca 400h. Motorn översedd vintern 2011. MT Propeller MTV-15 nyöversedd februari 2012. Godkänd för +/- 10G.

Mer »avance« för pengarna är svårt att hitta! Prisidé 180 000 kr

Patrik Sjöberg, 0739563382, psjoberg82@hotmail.com



Säljes:

Andel i YAK-55

Jag funderar eventuellt på att sälja några andelar i min YAK-55 så tänkte se vad det finns för intresse. Tanken är att hitta några som är intresserade av att vara med och träna och tävla tillsammans.

Maskinen är i bra skick och har mindre än 100 timmar sen ny. Basing blir i Skåne

Per Norén, 0410-41380, 070-5877215

Ikarus Flying Center



Den bästa klubbkärran enligt expertis!



Ikarus C42

Europas ledande skolmaskin

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

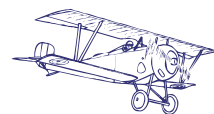
Elltech
Svensk och Norsk agent

- 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

AVSÄNDARE:

EAA Sverige
Kanalvägen 1A, plan 3
194 61 Upplands Väsby

**KORT FINAL**

En Single-Winger
på Söderhamn.

SM i konstflygning i Halmstad under SM-veckan i juli

SM-VECKAN ÄR ETT arrangemang av Riksidrottsförbundet och Sveriges Television i samarbete med berörda specialidrottsförbund. Syftet med SM-veckan är att under en veckas tid genomföra svenska mästerskap i olika idrotter i en och samma stad.

I ÅRHÄLLS SM-veckan i Halmstad den 1-7 juli, och både Svenska Konstflygförbundet och Segelflygförbundet arrangerar SM i konstflygning, motor respektive segel, på Halmstads flygplats.

För Svenska Konstflygförbundet och Segelflygförbundet är detta dessutom ett sam-

arrangemang tillsammans med de lokala flygklubbarna och Halmstads flygplats.

SVERIGES TELEVISION SÄNDER från de olika evenemangen både i tv och på SVT Play. Vi hoppas att det ska komma mycket publik och på att få uppmärksamhet i tv. En stor andel av motorflygplanen som deltar i SM är experimentklassade och går under EAA:s regi vilket är en stor bidragande faktor till att många konstflygare har möjlighet att utöva sin hobby till rimlig kostnad.

Besök svenska konstflygförbundets nya hemsida på www.skff.nu för mer information.

