



VISION RAHM

Kjell Dahlberg började bygga en flygmaskin som vid tiden bara existerade i två exemplar.



EN NORSK RV-7

Björn Horne berättar om sin Van's RV-7 som han byggt från ett *quick build kit*.



PROVA FINLAND

Kanske läge för en tur till Jämi Fly In i Finland den 19-20 juli? I år är huvudtemat »Warbirds«.

EAA-NYTT

#2
2014

MEDLEMSTIDNING FÖR EAA SVERIGE • #2/2014 • ÅRGÅNG 47



KORT FINAL: Steen Skybolt på Skå-Edeby

ORDFÖRANDEN: »Har vi någon framtid?«

H5OP: Kontrollera bränslekranen noga

EAA HUVUD-FLY-IN 2014: Så hittar du rätt den 7-8 juni.





Flygkalendern

- 8-9 MARS** Rättvik Is Fly-In
9-12 APRIL Aero Friedrichshafen
24 MAJ Veteranflygdag, Håtunaholm, Sigtun
25 MAJ Roll Out 2014, Västerås Flygmuseum, Västerås
30 MAJ-1 JUNI Int. Van's RV Meeting 2014 - Münster/Telgte, Tyskland
1 JUNI Flygvapnets huvudflygdag tillika Blekinge flygflottilj, F 17, 70 årsjubileum, F 17 Ronneby
7-8 JUNI EAA:s huvudfly-in 2014, Kjula flygplats, Eskilstuna
14 JUNI Veterandag Skå-Edeby flygfält
28 JUNI Flygdag, Eslöv
18-20 JULI The 2014 Euro Fly'In organised by the Federation RSA at Vichy Airfield, France
19-20 JULI Fly In & Airshow at Jämsjärvi Airfield (EFJM), Finland (Theme of year 2014: Warbirds)
23-30 JULI Classic Aircraft Meeting på Hedlanda, ESNC, i Härjedalen. www.aircraftmeeting.com
28 JULI - 3 AUGUSTI EAA AirVenture Oshkosh
2-3 AUGUSTI Visingsö fly-in
9-10 AUGUSTI Kräftstjartsvängen, Siljansnäs
15-17 AUGUSTI Skövde flygplats 25 år. Flyg-och motordagar
24 AUGUSTI Flygdag, Kristanstad
30 AUGUSTI Flygdag, 30-årsjubileum civil stationsbyggnad, Kalmar
31 AUGUSTI Flygdag, Skavsta, Nyköping

Känner du till något evenemang som borde finnas med här, maila eea-nytt@eea.se!

2014

Senaste datum för material till nummer under 2014:
 3-4/2014: 1 september
 5/2014: 17 november

INNEHÅLL



FOTO: LOVE ÖBORN

16

EAA Sverige fly-In 2014

Vår traditionella huvud-fly-in hålls i år den 7-8 juni i Mälardalen på Eskilsuna / Kjula (ESSU). Som vanligt är det ett samarrangemang med den lokala flygklubben på orten, i år Eskilstuna MotorFlygKlubb (EMFK).

12

Vision Rahm -bygge

Efter en enda flygtur tillsammans med konstruktören Steve Rahm i Florida beslöt sig Kjell Dahlberg bygga en flygmaskin som vid tiden bara existerade i två exemplar.



6

Topp10

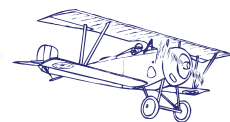
I numrets »Horisonter och utblickar« går Kjell Franzén igenom de 10 »bästa« amatörbygggländerna inom EASA. Hur står sig egentligen Sverige mot Island?

Omslag:

Nu flyger den igen, Sveriges första Pitts S-2A Special, renoverad av Stefan Sandberg, Patrik Sjöberg och Göran Aggestig. Förra gången den flög var 1995. SE-FTY är baserad på Skå-Edeby.

FOTO: LOVE ÖBORN





EAA-NYTT

NR 1/2014 | ÅRGÅNG 47

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:**

Hägerstalund, 164 74 Kista

TELEFON: 08-752 75 85

TELEFAX: 08-751 98 16

E-POST: eaa@kansli.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

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 erhålles genom att inbetala medlemsavgiften till postgiro 813469-4.

Har vi någon framtid?

A RSMÖTET VAR förlagt till en mycket flyghistorisk miljö då vi besökte Arlanda Flygsamlingar. Mötet inleddes med att Jan Forsgren kort informerade om flygsamlingarnas historia och status. Carl Rönn informerade även om sitt uppdrag för Trafikverket att arbeta med frågan om ett framtida civilt flygmuseum. Årsmötesförhandlingarna förlöpte snabbt.

Två styrelsemedlemmar hade av sagt sig att fortsätta i styrelsen, Mattias Jönsson och Jan Erik Gerstel. Vi tackar för deras insatser under det gångna året. Nya i styrelsen blev Joakim Westh och Hans-Olav Larsson. Hans-Olav som tidigare varit vår kassör under många år ersätter Per Widing. Per har tyvärr inte tid att fullfölja sitt uppdrag som kassör, men kvarstår i styrelsen. Ny vice ordförande efter Mattias är Dan Borgström.

MOTION OM stadgeändring bifölls för andra gången, i fortsättningen är det därför inte ett krav att valberedningen skall leda av en styrelsemedlem.

Motion om förändring av styrelsens sammansättning med avseende på geografisk spridning och representation för olika landsändar slogs samman med motion ang. ersättning till styrelsemedlemmar och överlämnades till styrelsen för vidare beredning. Vid första styrelsemötet efter årsmötet beslöts dock att bordlägga denna fråga vilket är ännu mer motiverat med hänsyn till den eventuella förändring av vår framtida verksamhet som framgår av Transportstyrelsen Projektdirektiv nedan.

Årsmötesprotokollet hittar ni på www.eaa.se/index.php/biblioteket/protokollmm

EFTER ÅRSMÖTET HADE vi en allmän diskussion vad medlemmarna förväntar sig av EAA i framtiden. Några revolutionerande förslag kom dock

inte fram. Här är några punkter som togs upp:

- fler tekniska artiklar i EAA-nytt
- få fart på forumet på hemsidan
- mer kursverksamhet
- fler lokala träffar skall annonseras på hemsidan (behöver inte bara vara EAA-arrangemang)

VARFÖR DEN provocerande rubriken till denna krönika?

Som framgår av artikel på annan plats i denna tidning har man inom Transportstyrelsen tagit fram ett Projektdirektiv för nytt system luftvärdighet (Annex II-luftfartyg). Direktivet innebär tyvärr inte något positivt för EAA. Den organisation med många frivilliga medarbetare som vi byggt upp under många år kan raseras då grunden för vår verksamhet försvinner. Från att ha varit ett föregångsland kan vi hamna i samma situation som många andra länder med skyhöga avgifter för tillstånd till amatörbyggnad.

Vi skall dock inte misströsta i förtid. När vi en gång i tiden fick förtroendet att överta luftvärdighetsförnyelser och byggtillstånd var det för att spara pengar för myndigheten. Nu motiverar man återtagandet av luftvärdighetsförnyelserna med att man skall spara pengar. Vi hoppas att man så småningom inser att vi är till nytta och innebär arbetsbesparingar inom myndigheten. Inget är dock så bra att det inte kan förbättras! Den som lever får se!

CURT SANDBERG



Kansliet semesterstängt

Kansliet är semesterstängt mellan 25 maj och 2 juni. De som vill ha sina flygtillstånd

till början av juni måste skicka in dem senast 20 maj.



EAA-Nytt, en tidning för och av medlemmarna i EAA Sverige!

Om tidningen vara kvar måste du börja bidra med material!

NU ÄR JAG INNE på mitt femte år som redaktör för EAA-nytt och det kanske är dags att beskriva hur tidningen produceras.

Det är 3 instanser som behövs för att tidningen skall bli till: redaktionen, grafiska formen och tryckeriet.

REDAKTIONEN ÄR JAG, och jag samlar ihop materialet, letar bilder, påminner, samlar ihop annonserna, kollar lite stavning, försöker få bilder som har kvalitet för tryck etc.

Materialet går sedan till vår grafiske formgivare, Urban Gyllström, som sätter ihop allt så att det blir en tidning. Det skickar han sedan till tryckeriet som trycker och sätter adress på tidningen samt lämnar den till posten för utdelning.

Urban är inte någon flygfreak, även om han kan en hel del om flyg, så han gör jobbet på yrkesmässigt och skall naturligtvis ha betalt. Tryckeriet kostar också pengar, likaså

postens distribution. Redaktören däremot är EAA:are och flygplansbyggare och jobbar som redaktör helt ideellt, jo det finns såna kvar ...

SOM REDAKTÖR önskar man naturligtvis att det skall finnas en källa av material till tidningen så att man kan välja och vraka och eftersom det är en medlemstidning i en förening är det meningen att medlemmarna skall bidra med material. Men det kommer väldigt få artiklar spontant inskickat och då blir tidningen tunn. Om vi skall fortsätta kosta på oss en pappers-tidning så kommer jag att förvänta mig att ni, EAA-medlemmar, skickar in material.

Jag kommer inte att lägga ner massor av timmar på att kontakta några av er som jag tror kan ha något att bidra med och få kanske till svar som naturligtvis inte heller resulterar i någon artikel.

Om ni medlemmar inte har något att dela med er av – kunskap, tips, framgångar, motgångar – så behövs ingen tidning. Jag har gjort

en del försök att de olika landsändarna skulle få en sida var i varje nummer, men intresset verkar noll, även från de mest »engagerade».

NÄSTA NUMMER kommer jag att jobba med när tillräckligt med artiklar har kommit från er. Det är ju efter sommaren så då kan det passa att skriva lite om sina flygningar, jag kommer inte att skriva om min semesterflygning, det är er tur nu. Eller kanske har solljuset givit energi till byggprojektet och lett till framsteg som kan vara nåt? Kommer det inget motionerar jag om att tidningen ersätts med en weblösning med sporadiska uppdateringar och utskicken reduceras till årsmöteskallelser etc.

NI ELDSJÄLAR som skriver till nästan varje nummer ska förstås ha beröm och fortsätta med det bra jobbet!

LENNART ÖBORN, REDAKTÖR

Påminnelse medlemsavgift!

FÖR NÅGRA VECKOR sedan skickade vi ut inbetalningskort till er som inte betalat er medlemsavgift. Trots detta finns det fortfarande några av er som inte betalat. Det här numret är därför det sista du kommer att få.

Har du inte betalat men ändå vill vara

medlem skulle vi vara tacksamma om du kunde göra det omgående. Summan är 450 kr och sätts in på pg 66 45 96-4.

Har du flyttat så vill vi gärna ha din nya adress och telefonnummer och även e-postadress om du har.

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, KANSLIET

Fler påminnelser från kansliet

I NUMMER 5-2013 fanns det med blanketter för Årsbyggredovisning och flygutprov-ningsredovisning. Tyvärr var tryckfels-nissa framme så det blev fel årtal. Blanket-

ten avser år 2013 och inget annat.

Några av er som ska lämna in dessa rappor-ter 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, KANSLIET



Kontrollera bränslekranen noga

Om EAA:Sveriges säkerhetsarbete H50p, nr 2, 2014

NÄR DET HÄR skrivs i slutet av april 2014 så har inget nytt haveri/händelse inträffat sedan föregående EAA-tidning (1/2014). Vi gläder oss åt att ingenting har hänt med våra X-klassade rariteter.

FÖREGÅENDE ÅR HADE vi en kabinhuv, som lossnade vid start. Under de senaste 30 åren har detta hänt ett flertal gånger. Allt har dock slutat bra i form av lyckade landningar. Jag vill att att vi alla granskar våra huvlås noga så att de inte är slitna och inte kan öppna sig av misstag eller ofrivillig beröring. En lysdiod som blinkar rött om huvlåset inte är fullständigt i lås kan vara bra att installera. En förlorad huv i maj – juni kan förstöra en hel flygsommar (inte kul).

BRÄNSLEKRANAR ÄR något som har genererat många uteländningar genom åren. När H50p-projektet behandlade bränslesystem så föreslog vi att skifte av tank om möjligt skulle ske när man flög förbi ett flygfält. Vi tänkte då speciellt på när man stänger och sedan öppnar tillförseln av bränsle med samma vred.

Jag kommer ihåg en Super Cub (150 hp) där bensinkranen skar i ett mellanläge och ingen bensin kom fram till motorn. Haveriet hände för ca 30 år sedan och tyvärr fanns inget flygfält inom räckhåll.

I USA råkade en VAN:S RV 3 ut för ett snarligt fel med bränslestopp. När piloten skiftade vingtank lossnade kranvredet i stängt mellanläge. Nödlandning med stillastående motor utfördes på en rak fin väg, utan en skräma på det nya fina flygplanet.

Samma mellanläge inträffade föregående år på en UL. Bränslekranen var monterad nära motorn och ett längre aluminiumrör med vred var monterat på bensinkranen. Ett stort rörelseglapp mellan al-röret och bensinkranen hade under åren uppstått och inte åtgärdats. Resultatet blev motorstopp och haveri eftersom bensinkranen kom i stängt läge trots att vredet indikerade öppen kran.

2014-04-03 hände ett motorstopp med efterföljande haveri på en Pa 28 vid Norrtälje flygplats. Bränslekranen var inblandad men de två i planet blev tack och lov bara blöta om benen. Förklaringen till det inträffade kommer när haverirapporten kommer.

KONTROLLERA DÄRFÖR ALLA kranar och vred, ingen rörelsekrävhets och inget glapp får förekomma. Numera har vi kranar med rostfria käglor lagrade i teflonelement, ingen skärning kan uppstå där. De säkraste är de system där man öppnar tillförseln från en extratank utan att först behöva stänga bränsletillförseln till motorn. På ett föredrag i Oshkosh behandlades ett haveri med ett tvåmotorflygplan som havererat på grund av förmodad bränslebrist. Efter haveriet kunde haveriutredaren tömma flygplanet på 80 liter bensin från samtliga 7 tankar (3 per vinge, en i kroppen). Utredningen visade på dålig bränslehantering av piloten.

Sammanfattningsvis: Glöm inte bort att använda pejlstickan i bränsletankarna före start.

Dessutom: Var beredd att utföra omdrag vid landning i sommar!

God fortsättning på ett flygsäkert 2014 önskar,

STAFFAN EKSTRÖM

Motionen som bifölls vid årsmötet

ÅRSMÖTET BIFÖLL motion 3 om att styrelsen skulle tillsätta en utredningsgrupp för »att se över formerna för regionsrepresentation/-inflytande/informationskanaler,

mötesformer och frekvens både för regionsrepresentanter och (bantad) styrelse«.

Styrelsen beslöt dock på senaste mötet att skjuta på tillsättningen av denna utrednings-

grupp tills klarhet nåtts om vad Transportstyrelsens »Projekt om nytt system för luftvärdighet (Annex II)« leder till för EAA Sveriges del.

KJELL FRANZÉN

Möt EAA Sverige i Almedalen

EAA SVERIGE kommer i år att tillsammans med de övriga organisationerna i »Det rörliga kulturarvet« att delta i en gemensam satsning och på en gemensam plats under Almedalsveckans första del. Platsen är all-

deles norr om inre hamnen och du finner EAA Sverige i en flyghörna tillsammans med Svensk Flyghistorisk Förening (SFF).

Kom gärna förbi om du är på Gotland just då och vill du dessutom hjälpa till att saluföra EAA

Sverige på plats så är du verkligen välkommen att höra av dig.

KJELL FRANZÉN

Horisonter och europeiska utblickar

ECAC rekommendationen

I FÖRRA NUMRET var min stora nyhet att EFLEVA lyckats få ECAC-sekretariatet att göra en ny förfrågan till medlemsländerna om införandet av den gamla rekommendationen från 1980. Den nya listan fanns en tid annonserad på hemsidans förstasida men nu är det inte alls lätt att hitta den. Den länk som fanns i förra EAA-nytt gäller dock fortfarande, alltså:

www.ecac-ceac.org/activities/safety/home_built_aircraft

Men letar man fritt från hemsidan är det inte så lätt att komma på rätt rubriker (Activities – Safety - Home-built Aircraft).

Glöm bara inte att du alltid måste kontrollera uppgifterna med aktuell myndighet innan du ger dig iväg. Ändringar kan ju ske från dag till dag. Och om du måste söka tillstånd kontrollera ev avgift i förväg, annars kan du få en obehaglig överraskning.

Har du en god vän som ska besöka dig med ett flygplan som inte är normalklassat så tar Transportstyrelsen idag ut en avgift på 6 200 kronor för ett tillstånd. Utom förstås då det finns överenskommelse om annat som vid »home-built« och EASA PFT. En varning är alltså på sin plats!

EU/EASA

VI VÄNTAR FORTFARANDE på den sista delen av driftbestämmelserna från EU, det vill säga OPS Part-SPO. Att vi fortfarande väntar är ju ingen större nyhet men jag tar upp det i denna krönika igen eftersom European Air Sports (EAS) vid sin senaste generalkonferens konstaterade att de som flyger ultralätt, hängglidare och flygskärmar men även de som opererar amatörbyggen och veteraner, det vill säga Annex II-luftfartyg, vill stå utanför även det operativa EU/EASA-regelverket.

Vid en hastig blick på EU-OPS:en så kan det se ut som att amatörbyggen och historiska luftfartyg utan större besvär skulle kunna operera enligt detta regelverk men man ska komma ihåg att de operativa reglerna även omfattar flyg- och navigeringsinstrument, utrustning och dokument som ska medföras, med mera. När EASA utarbetar förslagen till regler, AMC och GM tar man endast hänsyn till EASA-luftfartyg och inget annat. EASA-tjänstemännen ska inte

(läs: får inte) ta någon hänsyn till de önskemål som finns att få flyga ett historiskt luftfartyg eller en replika i originalutförande. Särskilt tydligt blir det när det gäller ex-militära jetflygplan jämfört med kraven EU-OPS Part-NCC (komplexa luftfartyg) som är skriven för moderna affärsjet.

Med allra största sannolikhet kommer EFLEVA att lämna ett förslag till en europeisk gemensam operativ bestämmelse för amatörbyggen och historiska luftfartyg för att möta de förslag som troligen kommer från myndigheterna om att även dessa luftfartyg ska flygas enligt EU-OPS.

Den svenska luftfartygsflottan...

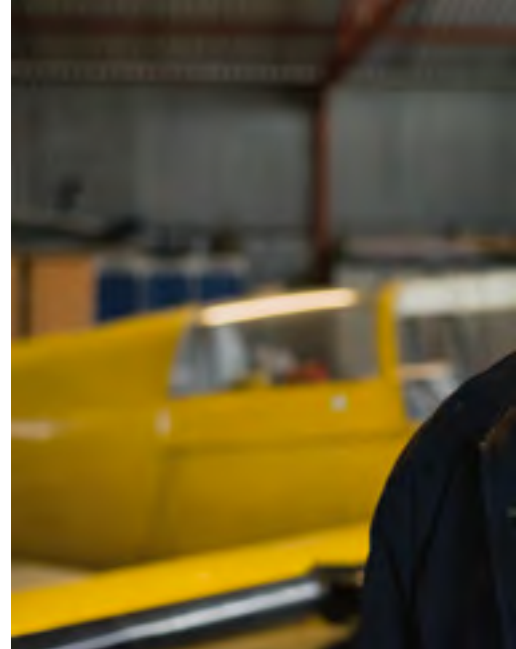
DEN SVENSKA flottan är nu nere på 3 075 registrerade luftfartygsindivider. Av dessa är 517 ultralätta och ca 500 amatörbyggda eller amatörrenoverade. EAA Sverige har tillsyn över 476 av dessa och Transportstyrelsen har tillsynen över 232 stycken Annex II-luftfartyg, mest normalklassade men också x-militära jet och utlandsstationerade experimental.

Av de 3 075 i registret är bara uppskattningsvis endast omkring 1 700 är luftvärdiga. Tyvärr går det inte att enkelt få ut antalet luftvärdiga luftfartyg ur Transportstyrelsens luftfartygsregister.

Det kan väl nämnas att det vid första kvartals slut fanns 3 161 PPL (A) och 788 UL-certifikat. En avsevärd minskning alltså på något tiotal år!

...och den europeiska

I EUROPA, utom Ryssland, finns det ca 134 000 luftfartyg varav nästan 90 procent är *general aviation*. De följande siffrorna är inte bättre än respektive luftfartygsregister (jämför med det svenska!) men mest intressant är dock hur det fördelar sig mellan länderna och troligen finns samma fel hos alla register mer eller mindre. En annan felkälla är också att definitionerna på amatörbygge, som vi ska titta närmare på, skiljer sig något åt mellan de olika länderna. Uppgifterna är huvudsakligen insamlade från officiella luftfartygsregister av den brittiska spotterorganisationen Air-Britain.



EASA-stater

(stater utan flygplatser utelämnade)

Land	Totalt antal luftfartyg	Antal amatörbyggen	Invånare per amatörbygge
Belgien	3 054	59	186 440
Bulgarien	547	10	736 460
Cypern	80	2	396 550
Danmark	2 249	156	34 615
Estland	200	5	268 000
Finland	1 684	159	33 970
Frankrike	24 660	4 783	13 200
Grekland	612	11	898 970
Irland	1 209	40	114 700
Island	450	39	8 180
Italien	6 661	601	100 870
Kroatien	401	31	138 410
Lettland	316	9	247 740
Litauen	832	25	128 150
Luxemburg	318	10	51 184
Malta	136	0	-
Nederländerna	2 664	22	76 045
Norge	1 844	294	16 915
Polen	3 334	70	545 243
Portugal	1 238	86	122 740
Rumänien	677	2	10 715 895
Schweiz	3 772	195	41 020
Slovakien	1 083	37	146 070
Slovenien	796	66	31 180
Spanien	7 245	659	71 350
Storbritannien	19 926	2 298	26 040
Sverige	3 075	393	24 100
Tjeckien	5 296	9	1 168 460
Tyskland	29 550	901	91 010
Ungern	2 149	35	898 970
Österrike	2 772	102	82 680



FOTO: URBAN GYLLSTRÖM

Artikelförfattaren Kjell Franzén framför SE-CAB, en SAAB 91 B-2 Safir från 1957 som ägs av Föreningen Veteranflyg i Norrköping.

Som syns så finns det några länder som skiljer ut sig både vad det gäller totala antalet luftfartyg och antalet amatörbyggen. Hur amatörbyggsinnat landet är ser man dock kanske först när man sätter invånarantalet i relation till antalet amatörbyggen och då ser man märkliga saker.

Överlägsen etta med endast 8 180 invånare per amatörbygge är Island. God tvåa är Frankrike med 13 200. Trea är Norge och fyra är vi i Sverige. Femma är Storbritannien och strax därefter kommer Slovenien som sexa, Finland sjua och Danmark åtta. Vi talar nu om ca 35 000 invånare per bygge.

Att Rumänien har ett amatörbygge per 10 miljoner invånare förvånar kanske ingen men att Tjeckien hamnar i botten i botten med 1 200 000 kanske förvånar, men det är omvittnat svårt att få amatörbygga luftfartyg i Tjeckien. Å andra sidan finns det 2 700 UL i landet. Slovakien, det forna unionslandet, har bara runt 300 UL men en bra mycket bättre siffra med 146 000 invånare per amatörbygge. Förvånande är också att Tyskland hamnar utanför tio-i-topp och först på plats 14 med 91 010.

KJELL FRANZÉN

Topp 10

De 10 »bästa« amatörbygggländerna inom EASA

Placering	Land	Invånare per amatörbygge
1	Island	8 180
2	Frankrike	13 200
3	Norge	16 915
4	Sverige	24 100
5	Storbritannien	26 040
6	Slovenien	31 180
7	Finland	33 970
8	Danmark	34 615
9	Schweiz	41 020
10	Luxemburg	51 180



Björn Hornes Van's RV-7

MITT FLY ER en Vans RV-7 som jeg har bygget fra et quick build kit som tok 4 år, fløy med meg som testpilot 4 april 2010 og har nå 300 timer. Motoren er en Subaru Eggenfellner H6 3,0 som er turbonormalisert, dette har fungert perfekt for meg! Mitt totale timeantall burde bekrefte dette!

Bildet er fra mitt bosted der jeg har 300 meter, og det er like ved en flyplass ENHS , 10 minutter flygning vest for Oslo.

Vi har hjemmeseide, www.eaa573.no.

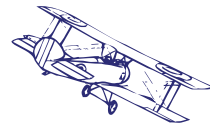
Beste hilsen,

BJÖRN HORNE



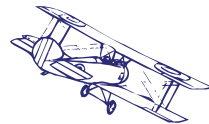
Vi har i dagsläget 316 luftvärdiga experimentklassade flygplan.

8 EAA-NYTT #2/2014



X-KLASSADE LUFTFARTYG, FLYGANDE

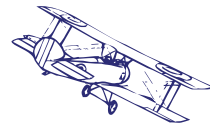
SE-XFZ	Jodel D120	1959	Sven-Erik Pira, STRÖMSUND	SE-CLA	Piper Pa-22 Tri-Pacer 150	1955	Lars Keskitalo, HARADS
SE-XGK	Jodel D120	1957	Stig Andersson, ALUNDA	SE-1ZS	Piper Pa-22-108 Colt	1961	Erik Necking, KISA
SE-XHM	Jodel D120	1960	Ulf Axelsson, SAXTORP	SE-CZU	Piper Pa-22-108/150 Colt	1961	Segelflygklubben Kiruna, KIRUNA
SE-CIC	Jodel D126	1961	Lars-Åke Henryrsson, BACKARYD	SE-XUF	Piper Pa-22-160	1960	Jan-Olof Arvidsson, ALINGSÅS
SE-XGG	Jodel DR1050	1962	Kent Sylvéén, SPÅNGA	SE-XEO	Pitts S-1S	1985	Karl-Eric Engstrand, EKOLSUND
SE-XDF	Jodel DR1050	1961	Tomas Pira, STRÖMSUND	SE-XGU	Pitts S-1S	1977	Mikael Carlson, LÖBERÖD
	Ambassadeur			SE-XYK	Pitts S-1S	1984	Lars Thorsén, LÖBERÖD
SE-XLP	Jodel DR1050	1964	Per Wennberg, GÄRSNÄS	SE-XYX	Pitts S-1S	1987	Oscar Skoogh, GÖTENE
	Ambassadeur			SE-XJA	Pitts SiT	1985	Mats Widén, VÄSTERFÄRNEBO
SE-XDR	Kaminski Jungster I	1981	Lars Thorsén, LÖBERÖD	SE-XKO	Pottier P 180 S	1990	Philippe André Bendayan, RENGSSJÖ
SE-BGA	Klemm Kl 35 D	1940	Håkan Wijkander, BRO	SE-XVK	Pottier P 180 S	2005	Jonas Dahlberg, SKELLEFTEHAMN
SE-BPT	Klemm Kl 35 D	1940	Håkan Wijkander, BRO	SE-XOC	Rand KR2	1983	Mattias Rosin, VIMMERBY
SE-BPU	Klemm Kl 35 D	1941	Curt Sandberg, EKERÖ	SE-XRO	Rans S-6S Coyote II	1999	Kenneth Hagesten, BODEN
SE-XYP	KTH Osqavia	2007	Niklas Anderberg, LUND	SE-XVV	Rans S-7 Courier	2000	Alf Engfors, FUNÄSDALEN
SE-XHB	Laser 200	1988	Sven Björklund, NORRKÖPING	SE-AXB	Republic RC-3 Sea-Bee	1947	Ulf Engström, EDSVALLA
SE-AZU	Luscombe 8A Silvaire	1947	Björn Hellström, BÄLSTA	SE-AXX	Republic RC-3 Sea-Bee	1947	Bo Larsson, JÄRFÄLLA
SE-XIY	Meta Sokol L 40	1948	Mikael Brege, VALLENTUNA	SE-1IO	Republic RC-3 Sea-Bee	1946	Björn Ek, VALLENTUNA
SE-EFM	MFI-9 B	1964	Jon Svendsen, Alaska, USA	SE-XPU	Reynolds Wildcat	1991	Thomas Ericsson, HUIKSVALL
SE-EFW	MIF-9 B	1965	Staffan Sjödin, STRÖMSUND	SE-XEZ	Rutan Long-EZ	1983	Marcus Seger, ÖREBRO
SE-AYM	Miles M 65 Gemini	1947	Björn Esbjörnsson, KÅGERÖD	SE-XFM	Rutan Long-EZ	1984	Thorkil M. Arnskov, HELSINGBORG
SE-XHY	Monnett Sonerai II L	1988	Björn Recén, SÖDERKÖPING	SE-XGT	Rutan Long-EZ	1996	Kjell Malm, OSKARSHAMN
SE-XGD	Mraz M1D Sokol	1949	Paul Pinato, NORRKÖPING	SE-XIG	Rutan Long-EZ	1990	Björn Zereba, NYKÖPING
SE-XPR	Murphy Rebel	1996	Vaclav Vonasek, KUNGSBACKA	SE-XLE	Rutan Long-EZ	1993	Nils Herlenius, SOLLENTUNA
SE-XOR	Murphy Renegade Spirit	1997	Åke Bohlin, ALINGSÅS	SE-XLC	Rutan Long-EZ	1992	Svante Andersen, VARBERG
SE-XIC	Neico Lancair 235	1989	Rolf Roycole, SOLLENTUNA	SE-XEC	Rutan Vari-Eze	1982	Stefan Lundström, SKELLEFTEÅ
SE-XKF	Neico Lancair 235	1990	Jan Carlsson, VÄXJÖ	SE-XEP	Rutan Vari-Eze	1984	Bengt Friberg, SKÖVDE
SE-XKY	Neico Lancair 235	1991	Bertil Ström, VÄSTERÅS	SE-XRD	Rutan-Puffer Cozy	2006	Jan-Erik Synnerman, SUNDBYBERG
SE-XOP	Neico Lancair 320	1997	Pierre Wolf, STRÅNGNÄS	SE-CPL	Ryan Navion A	1949	Henry Lidman, SPÅNGA
SE-XNC	Neico Lancair 360	1994	Lars Alm, STOCKHOLM	SE-BNN	SAAB 91 A Safir	1947	Magnus Lord, LUND
SE-XPX	Neico Lancair 360	1998	Rolf Dahlström, SOLNA	SE-KGZ	SAAB 91 B Safir	1953	Peter Dorbell, BORÅS
SE-XRH	Neico Lancair 360	1999	Dragos Mihailovici, BAGARMOSEN	SE-KUB	SAAB 91 B Safir	1953	Per Englund, LINKÖPING
SE-XUS	Neico Lancair 360	1994	Håkan Nyman, AVESTA	SE-KVU	SAAB 91 B Safir	1952	F 6 Flygklubb, KARLSBORG
SE-XZR	Neico Lancair 360	2003	Reiner Ressel, SILJANSNÄS	SE-LDD	SAAB 91 B Safir	1953	Safirklubben Quintus, RONNEBY
SE-XXX	Neico Lancair IV	2006	Christer Wretling, STENHAMRA	SE-CAB	SAAB 91 B-2 Safir	1957	Kjell Franzén, SVÄRTINGE
SE-XFY	NILZ-1	1963	Bo Peterson, GÖTEBORG	SE-KVY	SAAB 91 C Safir	1960	Såtenäs Flygklubb, LIDKÖPING
SE-FUD	Noorduyn AT-16	1942	K-G Svante Kilén, VÄSTRA FRÖLUNDA	SE-KZN	SAAB 91 C Safir	1960	Kallax Flygklubb, LULEÅ
	Harvard II B			SE-LAZ	SAAB 91 C Safir	1960	Per Englund, LINKÖPING
SE-XXF	Norberg LN-3 Seagull	2008	Lage Norberg, SUNDSVALL	SE-LYH	SAAB 91 D Safir	1965	Erik Rönnkvist, GNESTA
SE-XZA	November 862	2006	Jacob Holländer, BÄLSTA	SE-MCM	SAAB 91 D Safir	1964	Stefan Hesse, STJÄRNHOV
	Tango Inc 12			SE-CRS	SAAB 91 D Safor	1961	Anders Öberg, TORSBY
SE-XER	Piaggio P 149 D A4	1961	Harry Moheim, HUDDINGE	SE-FIO	SAAB MFI-15 200 A	1976	Jan Sundin, BRASILIEN
SE-CWF	Piel CP301S Emeraude	1963	Ingvar Ahlström, STAFFANSTORP	SE-XMH	SAAB MFI-15 200 A	1992	Mikko Suojanen, SKÖVDE
SE-AMK	Piper J3C-65 Cub	1943	Öyvind Pedersen, LIMHAMN	SE-XNP	SAAB MFI-15 200 A	1995	Joakim Fritz, HALMSTAD
SE-ASP	Piper J3C-65 Cub	1944	Werner Björnström, ÖVRE SOPPERO	SE-XUI	SAAB MFI-15 200 A	2004	Eric von Rosen, FLEN
SE-ASU	Piper J3C-65 Cub	1943	Bo Axelsson, VARBERG	SE-XUL	SAAB MFI-15 200 A	2003	Bo Söderberg, KÖPING
SE-ATE	Piper J3C-65 Cub	1943	Helsingborgs Flygklubb, VIKEN	SE-XUH	SAAB MFI-15 200 A	2005	Johan Janlöv, DJURSHOLM
SE-ATL	Piper J3C-65 Cub	1943	Clas Bergstrand, LIMHAMN	SE-XUH	SAAB MFI-15 200 A	2002	Bo Adrianzon, ENSKEDA
SE-ATZ	Piper J3C-65 Cub	1944	Sten Oskar Bergström, SANDVIKEN	SE-XYF	SAAB MFI-15 200 A	2008	Gennart Claesson, ROCKNEBY
SE-AUF	Piper J3C-65 Cub	1944	Gunilla Öhrn, ALINGSÅS	SE-AME	SAI KZ-III	1946	Sven Greén, TRELLEBORG
SE-AWL	Piper J3C-65 Cub	1943	Jörgen Åstrand, LUND	SE-XRR	Seawind 3000	2000	Joakim Grafvé, HOVÅS
SE-AWW	Piper J3C-65 Cub	1946	Bo Persson, MALMÖ	SE-XJR	Sequoia Falco F.8L	1999	Leif Kujala, ÅBY
SE-AYZ	Piper J3C-65 Cub	1945	Bengt Andersson, LÖBERÖD	SE-XXR	Shaw Europa	2002	Stefan Ingemarsson, SKÖVDE
SE-BEC	Piper J3C-65 Cub	1944	Christer Edsholm, JÄRPEN	SE-XUT	Shaw Europa XS	2002	Jan Elmén, VARBERG
SE-BEH	Piper J3C-65 Cub	1943	Rickard Andersson, SKURUP	SE-XVT	Shaw Europa XS	2002	Thomas Bergkvist, SKÖVDE
SE-BEL	Piper J3C-65 Cub	1943	Göteborgs Veteranflygsällskap, ALINGSÅS	SE-XVY	Shaw Europa XS	2006	Kent Svensson, HESTRA
SE-BEN	Piper J3C-65 Cub	1944	Varbergs Flygklubb, VARBERG	SE-XJG	Single-Winger	1994	Joakim Grepe, BROMMA
SE-BET	Piper J3C-65 Cub	1946	Nils Johan Nutti, VUOLLERIM	SE-BEM	Stampe SV4C	1945	Jan Erik Gerstel, HÖNÖ
SE-BEV	Piper J3C-65 Cub	1948	Thomas Pettersson, STOCKAMÖLLAN	SE-XNS	Steen RM1 Skybolt	1982	Dan Kjell, BROMMA
SE-BMC	Piper J3C-65 Cub	1944	Mikael Carlson, LÖBERÖD	SE-XHL	Steen Skybolt	1991	Ciabria-Divisionen, SÖDERKÖPING
SE-BNI	Piper J3C-65 Cub	1944	Bertil Olsson, ÖSTERSUND	SE-BIT	Stinson 108-1 Voyager	1947	Jan Erik Gerstel, HÖNÖ
SE-CEF	Piper J3C-65 Cub	1946	Östen Lindgren, FRÅNSTA	SE-XEE	Stolp SA300	1984	Fören. Team Starduster, SÖDERKÖPING
SE-CLR	Piper J3C-65 Cub	1944	Per Fornander, KRISTIANSTAD	SE-XGA	Starduster Too	1989	Erland Magnusson, LIDKÖPING
SE-CET	Piper J3C-65 Cub/L4H	1943	Anders Håkansson, MARIEFRED	SE-XIP	Thorp T-18	1988	Sven-Erik Pira, STRÖMSUND
SE-BEI	Piper J3C-85 Cub	1946	Anders Nathanson, STALLARHOLMEN	SE-XTH	Thorp T-18	Null	Valentin Buhus, ESSEX / UK
SE-ATT	Piper L4J	1944	Ingemar Brottare, BORLÄNGE	SE-XLM	WagAero Super CUBy	1990	Sven Kindblom, SOLLENTUNA
SE-BYR	Piper Pa-18 A	1953	Bo Lögdlund, ÄNGE	SE-XLM	WagAero Super CUBy	1993	Ragne Rohlén, FRÖSÖN
	Super Cub 150			SE-XJE	Van's RV-4	1998	Conny Måqvist, VINGÅKER
SE-CEB	Piper Pa-18 A	1957	Åke Wallin, ÄNGE	SE-XLD	Van's RV-6	1990	Inge Lindengard, LIATORP
	Super Cub 150			SE-XVU	Van's RV-8	2000	Nils-Eric Håkansson, SVEDALA
SE-CKE	Piper Pa-18 A	1958	Mats Johannesson, ANNELÖV	SE-XGI	Van's RV-3 A	1986	Anders Nyberg, RAMSELE
	Super Cub 150			SE-XVA	Van's RV-3 A	2001	Anders Nilsson, GOTLANDS TOFTA
SE-XPY	Piper Pa-18 L21B Replika	1953	Tommy Wirén, KARLSTAD	SE-XOL	Van's RV-4	1998	Kjell-Ove Mickelsson Letho, KOSKULLSKULLE
SE-BIB	Piper Pa-18 Super Cub	1952	Nils-Eric Håkansson, SVEDALA	SE-XZV	Van's RV-4	2012	Stefan Johansson, BRUNFLO
SE-CTG	Piper Pa-18 Super Cub	1959	Anders Bergström, KATRINEHOLM	SE-XNM	Van's RV-6	1993	Lars Lindell, FORSHEDA
SE-EPF	Piper Pa-18 Super Cub	1965	Thomas Johansson, BRUNFLO	SE-XOI	Van's RV-6	1994	Ernst Totland, LINKÖPING
SE-GTZ	Piper Pa-18 Super Cub	1950	Thomas Hallberg, PITEÅ	SE-XOM	Van's RV-6	1994	Mats Jansson, TIERP
SE-IMF	Piper Pa-18 Super Cub	1953	Fredrik Stålhane, TRÅNGSVIKEN	SE-XRV	Van's RV-6	2001	Mats Skräder, ÄLVSJÖ
SE-BCZ	Piper Pa-18 Super Cub 150	1950	Lars-Olov Persson, KIRUNA	SE-XUO	Van's RV-6	2007	Kjell-Ove Gisselson, EKERÖ
SE-EZZ	Piper Pa-18 Super Cub 150	1966	Uno Stormo, FRÖSÖN	SE-XZZ	Van's RV-6	1992	Anders Trönnberg, ÅHUS
SE-GCH	Piper Pa-18 Super Cub 150	1966	Henrik Idensjö, HUDDINGE	SE-XUD	Van's RV-6 A	2003	Martin Antvik, JÄRFÄLLA
SE-ICZ	Piper Pa-18 Super Cub 150	1979	Mikael Östling, FRÖSÖN	SE-XUV	Van's RV-6 A	2002	Kenth Mauritzson, KÖPINGSVIK
SE-IVO	Piper Pa-18 Super Cub 150	1952	Ronny Häggroth, KIRUNA	SE-XZX	Van's RV-6 A	1996	Claes Isakson, KÖPINGSVIK
SE-XIA	Piper Pa-18 Super Cub 150	1957	Hans Dahlsten, TÄRNABY	SE-XZO	Van's RV-6 A	1996	Michael Larsson, FJÄRÅS
SE-FVS	Piper Pa-18 Super Cub 95	1953	Claes Helgstrand, YSTAD	SE-XJC	Van's RV-7 A	2008	Fredrik Diehl, TÄBY
SE-XMD	Piper Pa-18 Super Cub 95	1953	Lennart Strömberg, TIDAHOLM	SE-XLL	Van's RV-7 A	2007	Lennart Öborn, TULLINGE
	Piper Pa-18			SE-XTB	Van's RV-9 A	2010	Thomas Boyner, TÄBY
SE-XUR	Super Cub 95/150	1952	Nils Lundqvist, NORRTÄLJE	SE-XTA	Velocity 173FG	2001	Mårten Persson, LÖBERÖD
SE-CSU	Piper Pa-20 Pacer	1950	Lars Ingvarsson, MALMKÖPING	SE-XYZ	Zenair Tri-Z CH 300	2006	Björn Alfer, KRISTIANSTAD
SE-CLD	Piper PA-20 Pacer 150	1961	Stefan Nieminen, GÄLLIVARE	SE-XDD	Zenith CH 200	1979	Leif Wennersten, TROLLHÄTTAN
SE-CSM	Piper Pa-22 Caribbean 150	1960	Gunnar Dahlén, HOTING				
SE-XVN	Piper Pa-22 Colt 150	1960	Jörgen Davidsson, EKHÅRAD				
SE-CUR	Piper Pa-22 Tri-Pacer	1960	Jerry Haag, NYKÖPING				



Pågående flygplansbygge och renoveringar

Vi har 145 pågående projekt med gällande byggtillstånd.

Num-mer	Byggare	Flygplantyp
1376	Sune Larsson, Gislaved	Andreasson MFI-9 B
1376	Fredrik Pehrsson, Löddeköpinge	Andreasson MFI-9 B
1376	Christer Lundholm, Vallentuna	Andreasson MFI-9 HB
1376	Christer Stenman, Limhamn	Andreasson MFI-9 HB
1376	Magnus Lundström, Sigtuna	Andreasson MFI-9 Junior
1376	Ingvar Karlsson, Fjugesta	Anglin J6-B Karatoo
1376	Tore Karlsson, Domsjö	Asso V Champion
1376	Anders Bjellby, Stockholm	Auster Mk V
1376	Filip Gerhardt, Torslanda	Auster V
1376	Karl Hagström, Lit	Autogyro Humlan
1376	Viktor Lindman, Linköping	Autogyro Humlan
1376	Nils-Gunnar Ohlsson, Nacka	Autogyro Humlan
1376	Karl Hagström, Lit	Autogyro Humlan
1376	Lennart Westerlind, Ramlösa	Autogyro Humlan
1376	Joe Steen, Vaggeryd	Autogyro Humlan
1376	Ingvar Carlsson, Svenljunga	Autogyro Humlan
1376	Kent Andersson, Åre	Aventura II
1376	Lasse Schmidt, Stockholm	Avid Amphibian
1376	Mats Ekman, Alvesta	B&F Technik FK 14 Polaris
1376	Ragnar Skanåker, Ragna Ljungby	Beagle 6 A Tugmaster
1376	Lars-Erik Lundgren, Enköping	Beagle Auster 6 A
1376	Bo Axelsson, Varberg	Boeing A 75 Stearman N1
1376	Göran Lihv, Karlstad	Brügger MB2 Colibri
1376	Mikael Brege, Vallentuna	Brügger MB2 Colibri
1376	Viktor Lindman, Linköping	Brügger MB2 Colibri
1376	Nils Johan Nutti, Vuollerim	Bush Rallye
1376	Per-Åge Håkans, Simlångsdalen	Bushby Mustang II
1376	Staffan Ekström, Lidingö	Cassutt III M Racer
1376	Peter Öhman, Borgvik	Champion 7 EC
1376	Bernt Herrlin, Porjus	Champion 7 EC
1376	Jerker Andersson, Grästorp	Chinook Plus 2
1376	Stefan Rådeström, Frövi	Corben Junior Ace Mod. 6
1376	Mikael Ivarsson, Lidköping	De Havilland DH 82 Tiger Moth
1376	Per Israelsson, Örebro	De Havilland DH 82A Tiger Moth
1376	Kenneth Öhrn, Säter	De Havilland DH 82A Tiger Moth
1376	Rolf Hollsten, Valskog	EAA Bergfalke II/55
1376	Lars Keskitalo, Harads	EAA C 172 B Chevy V6 Replica
1376	Göran Karlsson, Valskog	EAA F 150 M
1376	Leif Back, Spånga	EAA SF 25 B Falke
1376	Anders Rönneberg, Eskilstuna	EAA Slingsby T 61 A/C
1376	Jerry Edvardsson, Öckerö	Edvardsson Seacraft One
1376	Aleksandar Arsic, Alingsås	Esqual VM 1 C
1376	Peter Honkamäki, Grönskåra	Esqual VM 1 C
1376	Sven Nordqvist, Knäred	Fisher Youngster V
1376	Stefan Sonestedt, Lidköping	Focke-Wulf FW 44J Stieglitz
1376	Mats Behrens, Staffanstorps	Glasair Super II S
1376	Henry Norrby, Järvsö	Grega GN-1 AirCamper
1376	Krister Pettersson, Skellefteå	Grega GN-1 AirCamper
1376	Filip Gerhardt, Torslanda	Götaverken GV-38
1376	Lennart Persson, Lotorp	Hamilton SH-1 Glastar
1376	Lennart Nilsson, Falkenberg	Hamilton SH-1 Glastar
1376	Hans Marchner, Mariefred	ICP Savannah S
1376	Dennis Häggqvist, Knivsta	ICP Savannah S
1376	Sven-Örjan Larsson, Tyskland	Jodel D18
1376	Sven Larsson, Göteborg	Jodel D18
1376	Bengt Lagerqvist, Leksand	Jodel D18 UL
1376	Åge Sintorn, Åskloster	Jodel D185
1376	Rolf Larsson, Kil	Jodel DR 100
1376	Svante Andersen, Varberg	Kaminski Jungster I
1376	Paul Epäilys, Göteborg	Kiebitz B
1376	Ulf Ringertz, Stockholm	KTH-X1
1376	Mikael Hallberg, Luleå	LMA LM-5X-W
1376	Lars-Gunnar Söderlind, Norberg	Luscombe 8E Silvair
1376	Ragnar Fires, Avesta	Monnett Monerai
1376	Carl Beijvel, Visseltofta	Monnett Sonex
1376	Sven Ursberg, Väckelsång	Monnett Sonex
1376	Anders Hansson, Huddinge	Murphy Aircraft Mfg
1376	Mattias Lindström Wiik, Gävle	Murphy Renegade Spirit
1376	Erik Christiansen, Åryd	Neukom AN 20 B
1376	Henrik Paulsson, Vallentuna	Noorduyn NA66-4 Harvard II B
1376	Linus Bladh, Vadstena	Nordic 580
1376	Veteranflyggruppen, Uddevalla	North American NA66-4 Harvard
1376	Börje Nyberg, Kristianstad	Orion G 802
1376	Per Widing, Tumba	Pietenpol AirCamper
1376	Ingemar Simonsson, Bjärred	Pietenpol AirCamper
1376	Jan Eriksson, Östervåla	Piper J3C-65 Cub
1376	Solweig Orsan, Stockholm	Piper Pa-18 Super Cub 95
1376	Mattias Jönsson, Lund	Piper Pa-19
1376	Philip Raine, Vadstena	Pitts Model 12
1376	Göran Aggestig, Sköndal	Pitts S-1S
1376	Seth Hedström, Harads	Progressive Aerodyne Sea Ray L
1376	Tord Wedin, Sundsvall	Progressive Aerodyne Searey LS
1376	Jan Marcus Uddén, Bengtsfors	PZL-104 Wilga 35
1376	Kjell Dahlberg, Rejmyre	Rahm Vision
1376	Lars Dolk, Färentuna	Rand KR2
1376	Kolbjörn Seth, Trelleborg	Rand KR2 S
1376	Anders Sundström, Kiruna	Rans S-6 S Coyote II
1376	Bert-Ale Wählin, Tärnsjö	Republic RC-3 Sea-Bee
1376	Sten Arvid Karlsson, Västerås	Republic RC-3 Sea-Bee
1376	Claes Martinsson, Vällingby	Rutan Long-Ez
1376	Jens Tottie-Håkansson, Lidingö	Ryan Navion
1376	Thomas Nilsson, Säter	SAAB 91 B
1376	Pär Erixon, Göteborg	SAAB 91 B Safir
1376	Carl Gustaf Söndén	Safari Helicopter
1376	Johan Forssblad, Vittsjö	Seawind 2500/3000
1376	Bo Olsson, Saltsjöbaden	Shaw Europa
1376	Kjell Eriksson, Sollentuna	Shaw Europa
1376	Urban Wall, Vattholma	SkyRanger Swift
1376	Jorma Koskinen, Fagersta	Smaragd CP301A Emeraude
1376	Sune Karlsson, Ramsele	Smyth Sidewinder
1376	Ingvar Lif, Visingsö	Soooper Coot A
1376	Björn Larsson, Kil	Steen Skybolt R
1376	Lars Roepstorff, Kolbäck	Steinbach Impulse TO
1376	Anders Ståhl, Röstänga	Ståhl typ A
1376	Nils-Eric Håkansson, Svedala	T-51 Mustang
1376	Stefan Sandberg, Stockholm	Taylorcraft BC
1376	Peter Curwen, Linköping	Tipsy T.66 Nipper Mk II
1376	Hans Strähle, Färentuna	Van's RV-4
1376	Roland Wennström, Perstorp	Van's RV-4
1376	Karl-Gustav Ericsson, Knivsta	Van's RV-4
1376	Fredrik Pettersson, Hållsta	Van's RV-4
1376	Mats Widén, Västerfärnebo	Van's RV-6
1376	Hans-Christer Nilsson, Kalmar	Van's RV-6
1376	Gustav Billman, Vilhelmina	Van's RV-6
1376	Stig Holm, Föllinge	Van's RV-6
1376	Jan Lundberg, Klippan	Van's RV-6
1376	Niklas Odeheim, Vattholma	Van's RV-6
1376	Karl-Eric Engstrand, Ekolsund	Van's RV-6
1376	Magnus Andersson, Lund	Van's RV-6
1376	Christer Pending, Falkenberg	Van's RV-6 A
1376	Ulf Thurban, Bara	Van's RV-7
1376	Ola Karlsson, Vislanda	Van's RV-7
1376	Bernth Johansson, Malå	Van's RV-7
1376	Jari Häkkinen, Malmö	Van's RV-7
1376	Niklas Bengtsson, Laholm	Van's RV-7 A
1376	Paul Davoust, Växjö	Van's RV-7 A
1376	Poul Strömberg, Hishult	Van's RV-7 A
1376	Sune Johansson, Växjö	Van's RV-7A
1376	Frederik Pellebergs, Sigtuna	Van's RV-8
1376	Dennis Isaksson, Malmberget	Van's RV-8
1376	Anders Wallerman, Linköping	Van's RV-8 A
1376	Lars Öberg, Linköping	Van's RV-8 A
1376	Fredrik Diehl, Täby	Van's RV-10
1376	Sven-Åke Eriksson, Siljansnäs	Wheeler Express FT
1376	Bo Peterson, Göteborg	White Lightning WLAC-1
1376	Marcus Schwartz, Åseda	Zenair STOL CH 701
1376	Peder Israelsson, Vilhelmina	Zenair STOL CH 701
1376	Johnny Pettersson, Vännäs	Zenair STOL CH 701
1376	Thomas Tegelström, Lycksele	Zenair STOL CH 701
1376	Karl-Inge Persson, Mariestad	Zenair STOL CH 701
1376	Mikael Hemlén, Västerhaninge	Zenair STOL CH 701
1376	Peter Häger, Djusholm	Zenair Zodiac CH 601 UL
1376	Ralph Wishart, Drottningholm	Zenith CH 750
1376	Sven-Åke Svensson, Alingsås	Zenith Zodiac CH 650 E
1376	Tonny Andersen, Umeå	Zodiac CH 640



X-klassade luftfartyg med gällande flygutprovningstillstånd

Vi har i dagsläget 46 flygplan som är under flygutprovning efter nybygge eller renovering.

Reg	Typnamn	Ägare	SE-AZL	Luscombe 8E Silvalre	Tore Guth, MORA
SE-XJS	Aerospool Dynamic WT-9	Hans Collste, Stockholm	SE-XJH	Mignet HM 14 TF290 Loppan	Björn Zereba, NYKÖPING
SE-VLX	Aerotechnik EV-97 Eurostar	Erik Karlsson, SÄVSJÖ	SE-VSE	Monnett Sonex	Björn Ek, ARKELSTORP
SE-HYM	Autogyro Humlan	Nils-Gunnar Ohlson, NACKA	SE-VMH	Murphy Renegade Spirit	Ulf Jansson, ÖRNSKÖLDSEVIK
SE-VMX	Best of Nynja	Lennart Forsmark, JÄRFÄLLA	SE-YKU	Murphy Renegade Spirit UL	Bengt Fredriksson, FÄRJESTADEN
SE-XVH	Brändli BX2 Cherry	Olof Hjerpe, TIBRO	SE-YLH	Murphy Renegade Spirit UL	Olof Hjerpe, TIBRO
SE-AMO	De Havilland DH 60 Moth (repl)	Björn Blomstrand, VÄSTERVIK	SE-XYD	Olofsson HB-3	Hans Olofsson, VARBERG
SE-YSS	Denney Kitfox III	Cato Eide, LULEÅ	SE-XOZ	Periera GP3 Osprey 2	Harry Ranner, VITTANGI
SE-XJT	Dyn'Aero MiniCruiser	Nils Jönsson, STOCKHOLM	SE-BED	Piper Pa-14 Family Cruiser	Christer Liljenstrand, LULEÅ
SE-XXE	Dyn'Aero MCR 4S	Ove Englund, VÄSTERÅS	SE-FAH	Piper Pa-18 Super Cub 205	Bjarne Isaksson, MALMBERGET
SE-VMF	Esqual VM 1 C	Sven-Göran Svensson, HÖGSBY	SE-XJB	Pitts Model 12	Bent Jacobsen, SOLNA
SE-XTC	Esqual VM 1 C	Ronnie Sigsgaard, KLIPPAN	SE-FTY	Pitts S-2A	Stefan Sandberg, BRO
SE-XXA	Falconar SAL P-51D Mustang	Kenneth Hoflin, TANDSBY	SE-XNX	Rans S-10 Sakota	Kent Mattsson, UDDEVALLA
SE-YVE	Filcoa J6 Karatoo	Mats Svensson, MELLANSEL	SE-VIO	Rans S-17 Stinger	Conny Johannesson, BORENSBERG
SE-YVR	Filcoa J6 Karatoo	Leif Westin, ÖRNSKÖLDSEVIK	SE-XZD	SE 5 A	Daniel Ryfa, SUNDSVALL
SE-XYO	Hamilton Glastar Sportsman	Ulf J-E Domeij, KÅGE	SE-XJL	SE 5 A Replica	Lars Lindell, FORSHEDA
SE-XXR	Hamilton SH 2 Glasair	Sven-Erik Reimby, MARIESTAD	SE-XYA	Shaw Europa XS	Hans Schwartz, GÖTEBORG
SE-XYG	Hamilton SH 2 Glasair II RG	Leif Nilsson, GÖTEBORG	SE-BYH	Slepcev Storch	Nils-Eric Håkansson, SVEDALA
SE-XXS	Hamilton SH 2 Glasair RG	Joakim Hanson, DJURHAMN	SE-XNT	Steen Skybolt	Anders Hägglund, STOCKHOLM
SE-XVF	Hamilton SH-1 Glastar	Hans Björkman, ÄLVSBY	SE-VGX	Taylor Monoplane JT-1	Max Thorén, ÖRNSKÖLDSEVIK
SE-XPA	Jodel D112	Jörgen Sandström, ED	SE-IVK	Taylorcraft F 21 B	Rune Wennberg, KIRUNA
SE-VMS	Jodel D18	Kenneth Pettersson, VÄSTERHANINGE	SE-XYB	Van's RV-6	Thorleif Gustavsson, LINKÖPING
SE-YVH	Jodel D18 UL	Sören Schmidt, VARBERG	SE-XUX	Van's RV-7	Bengt Bergsten, VILHELMINA
SE-AKN	Klemm Kl 35 D	Joakim Westh, STOCKHOLM	SE-VMN	Zenair STOL CH 701	Anders Svensson, KORSBERGA



SE-XXV Aviat Eagle II – ett av våra 316 luftvärdiga experimentklassade flygplan. Du hittar det i listan på förra uppslaget. FOTO: LOVE ÖBORN



Beskrivning av mitt bygge Vision Rahm

JAG VAR HELT klar över att detta bygge krävde något utöver det normala. Året var 1999. Bara manualer på engelska och omräkningar från tum, foot, pound och ounce till millimeter, centimeter, kilo och gram. En enda flygtur tillsammans med konstruktören Steve Rahm i Florida i en flygmaskin som bara existerade i 2 exemplar. Men jag ansåg att det var värt att försöka bygga denna maskin, även om det innebar väldigt mycket arbete.

Några år så var vi faktiskt fyra byggare av Vision här i Sverige, och vi hjälptes åt ibland när så behövdes. Men tyvärr så avstannade det ena bygget efter det andra under åren som gick och jag var väl den som kom längst innan mitt bygge avstannade helt.

Förutom besöket hos Steve i Florida så gjorde jag ytterligare resor till EAA fly in i Oshkosh och Sun'n Fun i Florida. Där fick jag förnyad energi att fortsätta bygget och jag kan verkligen rekommendera resor till dessa fly in.

Man blir förvånad över det engagemang och den entusiasm som finns i USA för allt som flyger! Resor man aldrig kommer att glömma och förhoppningsvis innebär ett nytt engagemang och nya idéer.

KONSTRUKTÖREN TILL Vision, Steve Rahm i Florida, hade mycket att berätta. Hans engagemang i projektet K15, hans uppväxt i fotspåren av sin far, David Rahm som omkom när han var engagerad i att träna ett uppvisningsteam i Jordanien under Kung Hussein. Han berättade

också att hans förra fru var flygingenjör, så mycket handlade om flyg när man pratade med Steve.

VILL NI VETA mer om Vision eller den nya ensitsiga häftiga maskinen personal Cruiser (som jag fick provsitta på Sun'n Fun för några år sedan) så gå in på Scott Vanderveens hemsida: www.pro-composites.com Han försöker nu förvalta erfarenheterna från Steve.

DET ÄR FLERA hundra mil (svenska) mellan Chicago och Florida men Scott har lyckats ta sig hela vägen ner till Florida och Sun'n fun med Personal Cruisern flera gånger!

KJELL DAHLBERG

EURO FLY IN

67TH CONSECUTIVE RSA FLY IN

VICHY LFLV

19-20TH JULY 2014

OPEN TO ALL - NO LANDING FEES

CONFERENCES
50 EXHIBITORS
PRIZES AND TROPHIES
FLIGHT PRESENTATIONS

FÉDÉRATION

RSA

LA PASSION DE L'AVIATION

**THE GREATEST EVENT FOR
EUROPEAN LIGHT AIRCRAFT
PILOTS : 600 AIRCRAFT EXPECTED**

CAMP BY YOUR AEROPLANE

**FREE BARBECUE ON SUNDAY
FOR ALL PILOTS WHO FLY IN**

PROGRAMME AND ARRIVAL INSTRUCTIONS :
[HTTP://EUROFLYIN.RSAFRANCE.COM/](http://euroflyin.rsafrance.com/)



WWW.EFLEVA.COM



Illustration : Bernard Roggeart & Laurent Longuet - Photo : M. B. / A. 2013



Karl-Eric Engstrand har numera sin Pitts S-1E Special, SE-XEO, baserad på Skå-Edeby. Henrik Idensjö flyger den vid detta tillfälle. FOTO: LENNART ÖBORN

Kontroll av höjd och fartmätare

EAA HAR UTRUSTNING för att kontrollera höjd- och fartmätare. Det skall enligt reglerna göras senast 24:e månaden sedan föregående kontroll. EAA:s kontroll omfattar bara instrumenten, täthetskontroll av statiska och dynamiska systemen måste du själv kontrollera, det skall vara tätt för att allt skall vara rätt. Om du vill att EAA gör kontrollen av instrumenten måste du montera ur dem ur flygplanet och skicka dem till EAA:s kansli.

- Förpacka instrumenten väl, samma emballage kommer att användas när instrumenten returneras!
- Du skall skicka med adresslapp som kan användas vid retureringen.
- Betalningen som är 400 kr/instrument plus returfrakt faktureras.



- EAA avsäger sig allt ansvar om paketet eller innehållet är skadat efter frakt.

Det är tre personer som delar på uppgiften att

utföra kontrollerna och kansliet sköter logistiken.

Adressen är: EAA Sverige, Hägerstalund, 164 74 Kista

Från tidig drönare till värmepanna

Vi följer upp förra numrets artikel om Peenemünde och V-2, med att gräva fram denna artikel, skriven 1993, ur arkiven.

UNDER ANDRA VÄRLDSKRIGET, 1939–1945, gjordes många uppfinningar och tekniska framsteg. Avsikten var att nå framgång i kriget, som var en kamp på liv och död. Många nyheter har senare fått stor betydelse i vårt dagliga liv. Man kan nämna radarn, penicillinet och rymdtekniken, för att ta några som är självklara idag. Rubriken antyder något som jag rycker är sällsamt och intressant. Det handlar om drivmotorn till den första egentliga missilen och en värmepanna för villor och mindre fastigheter. Förbränningsprinciperna för de båda objekten är likartade.

Redan i mitten av 1930-talet blev Peenemünde på nordvästra delen av ön Usedom utrymd och isolerad, för att det skulle bli en militär försöksstation där. Usedom ligger sydost om ön Rügen, som är känd sedan gammalt för färjeförbindelsen med Trelleborg. På Usedom landsteg Gustav II Adolf år 1630 för att delta i 30-åriga kriget. Det finns ett minnesmärke över detta.

DE MEST KÄNDA vapnen som provades i Peenemünde var flygande bomben V-1 och raketerna V-2. Den senare var det första föremål som människor skickat utanför jordens atmosfär. Detta skedde den 3 oktober 1942.

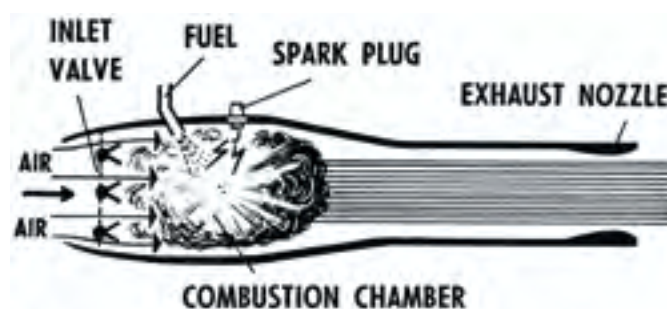
Under DDR-tiden fortsatte ön att vara otillgänglig för allmänheten, eftersom det fanns kust där och det fanns militära anläggningar där.

I samband med femtioårsjubileet av första rymdskottet i oktober 1992 var jag där. Atmosfären där hade ändrats såpass att nu kunde vem som helst göra besök. Jag träffade en man som hette Horst Scheil. Han var född 1940 på ön och hade bott där all sin tid. Fram till DDR:s fall hade han inte varit vid kusten och inte ens doppat tån i Östersjön.

Bild 1 visar en V-1. Den finns uppställd på utställningsområdet. Missilens längd är 7,74 m, avståndet mellan vingpetsarna 4,9 m, hastigheten var 645 km/tim, räckvidden ca 260 km och lastförmågan 847 kg. Motorn sitter baktill på ovansidan och V-1 var readriven, vilket var sensationellt på den tiden.

Den första gången V-1 användes i kriget var den 11 juni 1944. Detta var en sen tidpunkt för att ha en avgörande betydelse. Tyskarna hade planerat att bygga 60.000 V-1. Bortåt 32.000 blev tillverkade och 20.880 sändes iväg mot de allierade. Berättelsen om hur den konstruerades, provades och vilka verkningar den hade, är intressant för den historieintresserade. Här ges dock bara en beskrivning av motorn.

I BILD 2 visas i princip hur motorn ser ut i genomskärning. Den är enkel och var därför lätt att massproducera. Missilen startades genom att man satte fart på den längs en ca 100 m lång



bana som lutade lagom uppåt. Då kom det in luft genom luftintaget framtill. Ett spjäll släppte in luften i brännkammaren. Strax bakom luftintaget fanns en åtstrykning så att luft-hastigheten ökade. Då minskade luftens tryck i luftströmmen så att det blev lägre än trycket utanför strypningen. Konstruktionen blev en injektor. Därmed behövde man ingen bensinpump. Bränslet sögs in och fördelades i spridaren av undertrycket. Ett tändstift åstadkom de första tändningarna.

Förbränningsrummet och röret bakom utgjorde tillsammans ett resonansrör. Luftmotstånd i strypning och spjäll inverkade på så sätt att trycket i resonansröret sjönk så mycket att utloppsgasen vände tillbaka. Om man suger med munnen i en tom flaska, känner man luftens elasticitet på ett liknande sätt.

När gasen vände riktning, stängde spjället och kompression uppstod. De heta väggarna tände blandningen av luft och bensin och processen fortsatte av sig själv med en frekvens av en eller annan tändning per sekund. De bakåt

utrusande gaserna var så kraftiga att de drev den ca två ton tunga apparaten iväg med avsevärd hastighet. Mottagarna av missilen fick höra ett karakteristiskt dunkande före smällen.

Resonansfenomen finns inom olika områden. Det som beskrivs ovan kallas akustisk resonans. Det finns mekanisk, elektrisk och optisk resonans, för att nämna några. Man kan se spiraler vid toppen på plåtskorstenar. De finns där för att hindra vinden att bringa skorstenen i mekanisk resonans så att den börjar svänga och rasa ner. Man använder elektrisk resonans i radio- och teve-apparater för att få fram bild och ljud.

AV DENNA KUNSKAP utvecklade ett numera avsomnat företag i Halmstad – Pulsonex – värmepanna som kanske finns i din villa. Har du en pulsjetmotor som värmer huset?

GÖSTA GOTTHARDSSON

KÄLLA: WILHELM HELLMOLD:
»DIE V-1, EINE DOKUMENTATION«



Lördagen den 7 juni 2014

EAA Sverige Fly-In 2014

Eskilstuna / Kjula (ESSU)

EAA Sverige inbjuder till 2014 års huvud Fly-In på Eskilstuna/Kjula lördagen den 7 juni. Det traditionella arrangemanget sker i år i samarbete mellan EAA och Eskilstuna Motorflygklubb – EMFK – som sedan många år har just Kjula/ESSU som sin hemmabas.



Bild från EAA:s huvud-fly-in i Eslöv 2011.

FOTO: LOVE ÖBORN

FLYGPLATSEN ÄR EN idealisk plats för ett Fly-In med betongbana, tillfälligt grässtråk, positiv flygplatsledning och med en entusiastisk flygklubb med fint klubbhus.

Huvuddag för Fly-Innet är lördagen. Det går att komma under fredagen men det är inga aktiviteter planerade då. Söndagen är avresedag och inte heller då är några aktiviteter planerade.

Som säkert alla EAA-medlemmar känner till hade vår förening under många, många år Barkarby flygplats som den årligen återkommande träffpunkten för landets alla flygfantaster runt i första hand amatörbyggda flygplan. Dessa Fly-In, som var mycket populära även för utländska besökare, växte sig allt större för att i mitten/slutet av 1990-talet kunna visa upp inte mindre än cirka 300 besökande flygplan. Vilket härligt gemyt, trångt på marken såväl som stundtals i luften. Av tradition har alltid EAA:s

Fly-In »inträffat« första helgen i juni månad. Och så sker även i år även om detta råkar sammanfalla med pingsthelgen.

Sedan Järfälla kommun stängde Barkarby-fältet har EAA:s huvud-Fly-In flyttat runt i landet. Aktuella platser har varit Norrköping, Eslöv, Karlskoga och nu senast Söderhamn.

Du EAA-medlem – var beredd på att hjälpa till som funktionär under lördagen!

Procedurer att lägga på minnet

Ankommande flyg:

TORNET ÄR BEMANNAT kl 09 till 12 under lördagen varför du tar radiokontakt – 126,85 – vid inpasseringspunkterna Balsta, Lindon, Tobo eller Stenkvista beroende på från vilket håll du

kommer. Trafikvarvshöjd 1000 ft. Undvik överflygning av Kjula samhälle nw om norra banändan samt gården Ekorneberg öster om banan.

Betongbanan är första val för landning/start. Det finns en gräsyta – »stråket« – som är 400 m långt omedelbart väster om betongbanan och söder om taxibana B som får användas dock endast på eget ansvar.

Efter landning gäller inpassage taxibana A (framför tornet). Personal i gul väst dirigerar till närliggande tankstation och till P-plats. Var under taxningen mycket observant på personer som rör sig på plattan. Parkering sker på asfalt men det kan ordnas ett 25-tal platser även på gräs.

Det finns tillgång till bränsle 91/96 UL och 100 LL. Tankning sker i möjligaste mån direkt vid ankomst.



ESKILSTUNA/KJULA**ESSU**

Radiofrekv. ESKILSTUNA INFO: 126.850

Höjd 139 ft / 42 m

LDA18/36: 1886m

www.pilotshop.se

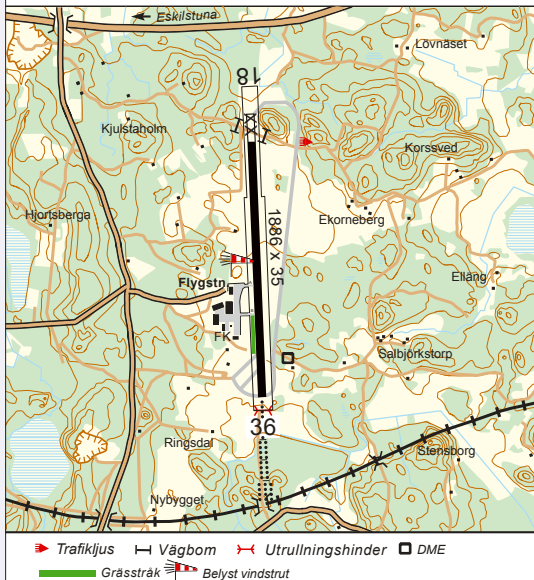
SVENSKA FLYGFÄLT

Utgiven av KSAB

MAR 2013

**VIKTIG INFORMATION**

- Trafikvarvshöjd 1000ft GND
- PPR vid studs och gå under mörker samt vid all skolflygning, ring 016-940 20, vard. 0800-1700LT
- Skolflygning: Studs o gå endast tillätet mån-fre 0800-1700LT, ti och to även 1800-2200LT
- VFR-flygning: Som ovan, dessutom studs o gå tillätet lör-sön samt helgdag 0900-1700LT
- Studs o gå ej tillätet: Nyårsdagen, Långfredagen, Påskaften Kristi himmelfärdsdag, Pingstaften, Midsommaraften/dagen, Alla helgons dag, Julaften och Juldagen
- Undvik överflygning av Kjula samhälle under 2000ft GND
- TWY B Enbart VFR dager
- Väg korsar banans norra del
- Grässtråk 400 x 15 väster om banan, syd TWY B
- Ring för kontroll av stråket
- R 37 strax öster om TIZ
- Under Stockholm TMA/Sector Västerås
- Fältet ligger på TMA karta 3 Stockholm Syd / Östgöta /
- Landningsavgift förekommer

Runway bearings
18/36 = MAG 174°/354°**ÄGARE/BRUKARE**Eskilstuna kommunföretag AB
www.eskilstunaflygplats.se**TELEFON**

Operatör: European air cargo

AFIS 016-940 20

E-tuna Motor FK 016-940 59
www.emfk.se**FÄLTyta**Asfalt/ Betong
(Grässtråk 400 x 15 m)**BELYSNING**18/36: Belysning tänds med bärväg
i 10 sekunder18/36: APAPI
Flygplatsfyr grön/vit blink**HINDER****BRÄNSLE**Avgas 91/96 UL
Avgas 100 LL
Jet A1**BILUTHYRNING**

AVIS 016-14 44 70

LOGIClarion Collection
Hotel Bolinder Munktel
016-16 78 00
Best Western Plaza
016-150000**TAXI**Taxi Kurir 016-14 58 00
Eskilstuna Taxi 016-13 77 70**ÖVRIGT**

Helicopter Nordflyg service 016-940 09

©KSAB 08-764 60 80 / Rättning 227 Mar2013
Flygdata från LfV AIS**Avgående flyg:**

TAXNING SKER efter anvisning av personal i gul väst. Var under taxningen mycket observant på personer som rör sig på plattan. All utpassage till betongbanan eller grässtråket sker på taxibana B.

Ankommande med bil

DU SOM KOMMER till Fly-Innet per bil hittar P-plats framför terminalbyggnaden eller vid EMFK klubbhus. Personal i gul väst visar vägen.

Viktigt!

DET GÄLLER aerobatic-förbud under hela lördagen. Förbiflygning, defilering får förekomma om det sker på betryggande sätt och efter upprättad radiokontakt.

Flygplatsen är öppen för allmän trafik under lördagen vilket innebär att specialflyg (t ex ambulansflyg) kan trafikera fältet.

Givetvis gäller allmänt rökförbud på plattan, i hangar och på P-platserna. Rökare hänvisas till området vid klubbhuset.

Arrangemang i stora båghangaret

I SAMBAND MED tidningens pressläggning är följande känt:

- Transportstyrelsens (TS) projektdirektiv för Annex II-flygplan. EAA:s och KSAK:s roll i framtiden. Vi hoppas att någon från Transportstyrelsen informerar om direktivet.
- TS önskar också berätta om EASA GA-roadmap.
- EAA:s Kjell Franzén delger sina kunskaper runt »Det rörliga kulturarvet«, K-märkning av luftfartyg samt om utlandsflygning med X-klassade flygplan.
- Utlandsflyg med X-klassade flygplan.
- KSAB Pilotshop visar för första gången den nya VFR-kartan, TMA-kartan.
- Yard Johansson finns på plats för info och svarar på frågor.
- Utvecklingen inom bränsleområdet. Lars Hjelmberg informerar.

AGENDAN ÄR vid pressläggningen inte komplett men på hemsidan kan du hitta det senaste.

UNDER LÖRDAGEN kommer det att finnas tillgång till varm korv, hamburgare, glass och dryck av olika slag. Till kvällen planeras en gemensam middag av enklare slag i båghangaret. Till denna vill vi ha föranmälan så snart du kommit till Kjula.

OBS! Ovanstående information är preliminär. Håll Dig informerad genom att titta på EAA:s hemsida.

Detta är Eskilstuna flygplats

EN I DAG KOMMUNALÄGD flygplats som är i stark förvandling. Överallt runt terminalbyggnaden och den 2 000 m långa betongbanan 18/36 förändras nu området från skogbevuxen svamp- och bärmärk till öppna ytor för järnvägsspår, fabriksbyggnader och terminaler för containerhantering. Logistikpark är ordet!

Flygplatsen anlades 1963 för militär verksamhet. 1967 träffades ett avtal mellan Eskilstuna Kommun och Försvaret om att även upplåta flygplatsen för frakt- och passagerartrafik, det senare i Linjeflygs regi. Något år höll

den satsningen men därefter har flygplatsen mest nyttjats som reservbas för flygvapnet, bas för tidningsflyg, ambulansflyg samt som övningsfält för flygskolor och flygklubbar i Mälardalen. År 2007 köpte kommunen flygplatsen av Fortifikationsverket.

För närvarande pågår alltså mycket kraftig byggnation runt omkring flygplatsen och planen är att flygtransport ska bli ett viktigt »ben« i logistikcentrets kommunikation med omvärlden.



EAA Sverige (Chapter 222) fyller 50 år

DET HÄR HOPPAS vi kunna celebrera på något sätt – kanske redan under Fly-Innet.

Detta är EFMK

VÅR SAMARBETSPARTNER under årets huvud-FlyIn är alltså Eskilstuna Motorflygklubb – EMFK. Klubben har sedan många år även amatörbyggare i medlemsskaran och ett antal EAA-flygplan i hangarerna.

När flygverksamheten blomade som mest fanns tre egna flygplan i klubbens ägo och skolverksamheten var stark. Här precis som i landet i övrigt har dock flygverksamheten dalat i takt med allmänna kostnadsökningar och luftfartsmyndighetens åtdragna ekonomiska skruvar.

I dag spirar emellertid en klar optimism i klubben och ordförande Anders Eriksson ser an mot en positiv förnygring i medlemsskaran – nu runt 80 medlemmar.

Det finns idéer om att öka ut det egna flygplaninnehavet från den i dag lite åldersstigna C172-an – synnerligen trogen flygmaskin – till något modernare. Det skulle enligt Anders locka de yngre till mer flygtid vilket onekligen stärker klubbkänslan i klubbhuset där på Kjula.





Jämi Fly In & Airshow i Finland - värt ett besök

Pyroteknik, återskapade luftstrider och drive in för gamla militärfordon kommer att vara en del av Jämi Fly In 2014. I år arrangeras Fly In & Airshow 19-20 juli med huvudtemat »Warbirds«.

JÄMIJÄRVI FLYGFÄLT (EFJM) ligger i Finland bara 260 Nm från Kjula/Eskilstuna eller 440 Nm från Säve. På kartan ligger Jämi ca 6 mil nordväst om Tammerfors och 6 mil nordost om Björneborg.

Idag är Jämi ett centrum för flygsport och här började finska experimentalentusiaster med sina årliga fly in på 90-talet. Senare kombinerade man fly in -helgen med en liten flyguppvisning och på den vägen är det, publikrekordet är 12 000 personer under helgens två dagar. Närmare 200 flygplan deltar årligen i fly in.

Detta år är nyheten en egen fly in för »warbirds« och också för de andra fly in deltagare planeras en egen sammankomst på lördags-

kvällen, något som har önskats av särskilt utländska piloter.

I JULI 2014 kommer i alla fall de följande flygplanen till Jämi: Hawker Hurricane Mk XIIb, Fokker Dr.1 & Supermarine Spitfire Mk XVI, Auster, Douglas A-26 Invader, 2 x Douglas DC-3, Gloster Gauntlet, 2 x Noorduyn AT-16 Harvard, 2 x North American T-6 Texan ja Royal Aircraft Factory S.E.5a.

HUR MAN FLYGER till Jämi, hur programmet ser ut och allt annat du behöver veta finns på hemsidan www.jamiflyin.com, också på svenska!

RIIKKA VILKUNA





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

5165 Mattias Jonson, Järved
5166 Jonas de Jounge, USA
5167 Björn Knutsson, Ekeby
5168 Stevan Arsic, Alingsås
5169 Marcus Uddén, Bengtsfors
5170 Mikael Johansson, Stockholm
5171 Björn Rystedt, Sturefors
5172 Gert Böll, Alingsås
5173 Håkan Johnsson, Vedevåg
5174 Simon Thirwall, Klagshamn
5175 Carl-Johan Bjurström, Visby
5176 Kristoffer Eliasson, Axvall
5177 Lars Faaren, Sorunda

Nya byggen

Fredric Diehl, Täby
Van's RV-10
-1526, 2014-02-05

Anders Hansson, Huddinge
Murphy Aircraft Mfg
050-SR-1527, 2014-02-11

Tore Karlsson, Domsjö
301-1528
Asso V Champion
2014-03-12

Dan Sandstedt, Lerdala
Titan T-51D Mustang
M13xxxCOHk-0187-1529
2014-04-04

Övertagna byggen

Mattias Lindström Wiik
Murphy Renegade Spirit
591 REN-2-1010, 2014-03-20

Aleksandar Arsic, Alingsås
Esqual VM 1 C
SE 003-1423, 2014-03-25

Nya flygutprovningar

Hans Collste, Stockholm
Aerospool Dynamic WT-9
157-1341, 2014-04-24



Säljes: Jodel D113-3

Har alltid stått i hangar så duken är i fint skick.
Luftvärdig till 2014-05
Motor Continental O-200 2030h SMOH, kan även köras på bilbensin.
Senaste läckprov som gjordes i januari 2014 visade mellan 71-75 psi.
Flygplan 450h TT.
Radio KING.
Transponder KING KT76A mod C
Intercom 4-kanal
Garmin 196
Godkänd för 3-sits
Byggt 1981
2 st Headset
Fast monterad ELT 121,5/243
PLB McMurdo
Pris 65 000 sek

För ytterligare upplysningar kontakta Mattias Rosin. Mobil 0736626135 eller mail mattias.rosin@tele2.se



Säljes: Zenith CH-200 SE-XDD

Detta är ett Experimentklassat flygplan, och således är det mycket mindre kostnader att äga än konventionella flygplan.

Total gångtid på XDD: sedan planet, motorn och propellern var nya 1979 är 873 timmar.

Motor: Lycoming O235 C2C 115 hk.

I samband med 100-timmars tillsynen nu i januari genomfördes korrosions kontroll på motorn och kontroll av höjd- och fartmätare. Propellern har också varit på översyn nu. Magneterna har gått 90 timmar sedan de var nya. Transpondern är höjdrapporterande. Luftvärdigheten gäller till januari 2015. EAA besiktigade planet nu i januari utan anmärkning. Nuvarande ägare har ägt planet sen början av 80 talet, och det har stått i vår varmhangar i alla dessa år och ser ut som nytt.

Lars-Göran Hansson
0730867312, 0520-420262
larsgoran@freddans.se

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





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 manussstopp (se sid 2). Du behöver inte skicka in annonsen på nytt.



Andel säljes:

DynAero MCR Minicruiser

Andel (1/4) säljes i denna fina minicruiser SE-XJT färdigställd i juli 2012 och nu under flygutprovning. Gångtid idag ca 30 timmar. Byggt i kompositmaterial. Rotax 914, CS 3-bladig kompositpropeller. MGL Avionics EFIS Voyager glaspanel och backupinstrument.

Radio MGL V10 (8,33 Khz) och TRIG s transponder. Elektrisk trim och klaffstyrning. För ytterligare upplysningar kontakta Nils Sparre Mobil 0707956023 eller mail nils.spare@telia.com

Säljes:

Slick harness M4004

1 st Slick Harness M4004, röda kablar. Nytt i låda, köpt från Aircraft & Spruce 2010. Passande till diverse Lycoming O-320 och O-360, se länken: http://www.aircraftspruce.com/catalog/pdf/L-1318G_Text.pdf Sök på M4004.

600 kr.

Sven Larsson 0734-378176
annikki_sven@hotmail.com

Säljes: Bygge Vision Rahm

Detta är en lågvingad tvåsitsig maskin i komposit, d.v.s. glasfiber, kolfiber och epoxy, där plastarbetet är klart till 95%. Det är en tailedragger, dvs landställ och sporrhjul. Vingarna är delbara.

Förutom byggmanualerna har jag även fört en noggrann egen manual och dokumenterat alla moment med många detaljerade foton.

Detta ingår: Flygkropp med pedalstall, installerad sidroderwire, sitsar, instrumentbräda, huv, vingar med vingtankar, tanklock och installerade bränslegivare, motorkåpor (cowling), flyg- och motorinstrument, specialbyggt landställ i

aluminium från Grove i USA med borrade kanaler för bromsolja, hjul och bromsar, bromscylindrar, klaffmotor. Allt nytt. Styrsystemet är färdigbyggt med skevroder, klaffar (slotted flaps), höjdroder och sidroder. AN-bultar och skruvar mm finns i olika dimensioner.

Se även www.pro-composites.com för mer information och möjligheten att köpa färdigt motorfäste mm.

Jag ställer gärna upp som kontrollant. Bygget kräver också en ny teknisk granskare. Pris 50 000 kr eller bud.

Kjell Dahlberg Tel. 070-6985546

Ikarus Flying Center



Den bästa klubbkärran enligt expertis!



Ikarus C42

Europas ledande skolmaskin

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

- 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



Svensk och Norsk agent



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:
OPUS 280

En fabriksbyggd plåt maskin från 1995
Expriment klassad
Kropp TT 500 hrs
Rotax ULS 100 hk TT 400hrs

Tele 0708-393696
Håkan S



säljes: Lancair 235

Lancair 235, motor Lycoming O-235 125 hk.
Perfekt resemaskin, nästan 6 tim range vid
140-150 kt. Utrustning GPS och winglevel.
Stationerad på Feringe (ESMG).
Kontakta:
Janne 070-5442440 janne@svetsservice.eu
Calle 072-1830933 calle@kafekruthuset.se



Säljes:
Bruger MB 2 Colibri

TT 465 tim, flygplan och motor.
Yard vw 1835cc.
Flygtillstånd till Juni 2014.
Ny 100-tim tillsyn ingår.
Enkelt underhåll.
Marschfart ca 80 knop.
Bränsleförbrukning 12 L/h.
Ett flygplan som är billigt att äga och flyga.
Pris 79 000:-
För ytterligare upplysningar, ring eller maila.
070-5119415, Mats Widén widen@telia.com



Ha en skön och säker flygsommar önskar EAA!

FOTO: LENNART ÖBORN

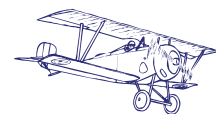
AVSÄNDARE:

EAA Sverige
Hägerstalund
164 74 Kista

SVERIGE



PORTO BETALT

**KORT FINAL**

Steen Skybolt på Skå-Edeby

SE-XNS ÄR EN Steen Skybolt, den är ursprungligen byggd i Finland som OH-XTS och flög i Åbo, men runt 1995 såldes den till Sverige och hamnade hos ett gäng på Tullinge.

Den hade från början en 180 hp motor men den byttes ut till en 6:a på 240 hp, under en större renovering. Under en uppvisning på Tullinge, innan renoveringen, släppte höjdrimrodrets stötstång varvid rodret började fladdra,

det var nog ganska livligt i spaken då, men piloten, Gabbe, landade skickligt (redaktörens upplevelse). På bilden landar »Bulten« på Skå-Edeby en aprildag i år.

FOTO: LENNART ÖBORN