



EAA

 nytt

#2/2018

MEDLEMSTIDNING FÖR EAA SVERIGE • ÅRGÅNG 51



- Fly-In, det du behöver veta
- RV-8A i luften
- Youngster V bygget fortsätter
- RV-14 bygget fortsätter
- Zlin blir fin
- Rapport från Friedrichschafen





Flygkalendern 2018

- 2018-06-01-03 EAA Sverige Flyin
Arrangeras av
Falbygden flygklubb på
Falköping flygplats
- 2018-06-03 Kjeller flygdag Kjeller,
Skedsmo, Norge
- 2018-06-8-10 Aeroklubben i Göteborg
100 år. ESGP Säve Airport
- 2018-06-16-17 Finnish Air Force 100th
Anniversary,
Jyväskylä, Finland
- 2018-06-20 - 07-01 EFLEVA DAYS
Sanicole airfield (EBLE)
- 2018-07-07 Föreningen Rv62 bjuder in
till:
Flyg och Hobbyfordonsträff
Finnskoga/Backa flygfält
Hangarfest på kvällen.
Kontakt: Dan Persson
tel 070-533 51 48
- 2018-07-23-29 EAA Air Venture,
Oshkosh, WI, USA
- 2018-08-10-12 Kräftstjartsvängen
Siljansnäs
- 2018-08-10-12 Flygfesten, Dala-Järna
- 2018-09-02 Lions Flyg- och Motordag,
Vallentuna



Omslaget

RVators kommer till EAA flyin

I DETTA NUMMER
BLAND ANNAT:

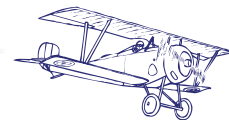
- 4-5** Föreningsinformation
- 6-7** FLY-IN information
- 8** SFF:s Veteranflygpris
- 10** Flygplanslistor
- 13** RV-8A i luften
- 14** RV-14 bygge i plåt, avsnitt 7
- 16** Youngster V, bygge i trä, avsnitt 2
- 18** På kurs i England, dukning med Oratex
- 19** Zlin, eller Nilz? får ny duk och färg
- 20** Rapport från AERO Friedrichshafen
- 22** **HANGAREN**
Köp och sälj

Senaste datum för material för kommande nummer:

Nummer 3/2018
2018-09-10

Nummer 4/2018
2018-11-12

email: aaa-nytt@aaa.se



EAA-NYTT

NR 2/2017 | ÄRGÅNG 50

Medlemsorgan för EAA Sverige och EAA Chapter 222 Sverige

Redaktör: Lennart Öborn.

Grafisk form: Lennart Öborn.

Ansvarig utgivare: Magnus Sandqvist.

Manus och bilder sänds enklast till **eaanytt@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: **eaakansli@eaa.se**HEMSIDA: **www.eaa.se**

PLUSGIRO: 66 45 96-4

KANSLIET HAR ÖPPET:

vardagar 08.00–16.00.

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

Årsavgift: 500 kronor.

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

Föreningsservice

Kontakta EAA kansli beträffande

- köp av Bygghandbok, Flyghandbok, 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**. Medlemskap erhålles genom att inbetala medlemsavgiften till Plusgiro 813469-4.

Några ord från ordföranden

Allt förändras kontinuerligt men är på samma gång detsamma. Som ny ordförande för EAA ska jag försöka fortsätta i samma goda stil som vår avgående ordförande. Med tanke på framförallt svårigheten med att hitta funktionärer som kan bidra med resurser, ett problem som vi delar med de flesta ideella organisationer numera, kommer jag att fokusera på vårt delegerade uppdrag och våra kärnuppgifter. Årsmötet avlöpte helt utan överraskningar, inga motioner var inlämnade och valen av funktionärer blev helt enligt valberedningens förslag.

De stora händelserna på årsmötet måste sammanfattas med att det var avtackning av två väldigt trogna funktionärer. Curt Sandberg som länge aviserat att han vill sluta som ordförande fick "äntligen" lämna posten. Vi tackade honom för att han under ännu en flerårig period tagit på sig uppdraget. Det var också avtackning av vår nu före detta flygchef Erling Carlsson som har ställt upp för EAA under extremt många år, mer om detta på annan plats i tidningen. Jag vill än en gång passa på att tacka Erling, tack!

Efter årsmötet fick vi mycket intressant information från Magnus Axelsson från Transportstyrelsen. Det är mycket på gång hos EASA och Transportstyrelsen som påverkar vår verksamhet och hanteringen av andra Annex II flygplan. Jag känner en försiktig optimism. Efter många år av mer och mer krångel från EASA tycker jag mig under de senaste åren sett tydliga tecken på att skutan vänt. De senaste och de kommande för-

väntade förändringarna är huvudsakligen positiva. Vi och andra intresseorganisationer tycks ha en samsyn med vår nationella myndighet Transportstyrelsen och de flesta andra länders intresseorganisationer har motsvarande samsyn med sina nationella myndigheter. Motståndet mot positiv förändring verkar numera endast bestå av en allt mindre andel av EASAs byråkrater. Ett lackmustest av förhållandet kommer snart i och med klargörandet av huruvida vi får räkna timmar flygna i Annex II flygplan för upprätthållandet av olika behörigheter och om PC får utföras med Annex II inkl. amatörbyggda flygplan. .

Det har pratats mycket om 8.33 radio under de senaste åren, när detta skrivs har jag precis läst ett mail från Jan-Erik Synnerman där han berättar att han igår bytt ut radion i vår samägda Cozy3 (Harald Kalling är också delägare) till en godkänd 8.33 radio. Flera Svenska flygplatser kommer att gå över till 8.33 kanaler under året och tyvärr är det nog få som i praktiken kommer att kunna utnyttja de möjligheter som finns till att fortsätta med en gammal radio.

Nyligen kontaktade jag Falbygds FK och fick besked om att allt fortskrider enligt plan, de har en väloljad fly-in organisation och det är nog endast vädret som kan förhindra att det blir ett framgångsrikt och välbesökt fly-in under 2018.

Magnus Sandqvist



Min EAA historia i korthet

Av Erling Carlsson, f.d. Flygchef EAA Sverige

1978 började planeringen av Vari-Eze bygget. 1982 2/7 första flygningen med Vari-Eze på Tullinge F18. Flygplanet såldes senare efter ca 1000 tim flygtid.

Sedan byggde jag en Quickie som flögs 1985 med originalmotor på 18 hp (senare n Mosler på 40 hp). Den är numera done-rad till Arlanda-samlingarna.

Det 3:e planet en Avid Amphibian byggdes senare tillsammans med hustrun Annika. Tyvärr plattades den till av att ett snötyngt hangartak på nya ägarens hangar.

Under åren har jag bland annat gjort 22 första flygningar.

Mina år som flygchef började 1986 och har varit väldigt intressanta och givande.

Erling avtackas på årsmötet av Henrik Idensjö, Vice Flygchef.





Nya medlemmar

5381	Jon-Roger Fossen, Tranby/Norge
5382	Peter Eriksson, Bjurholm
5383	Magnus Juntti, Öjebyn
5384	Anders Finnberger, Jukkasjärvi
5385	Leif Nilsson, Kävlinge
5386	Håkan Stålnacke, Kiruna
5387	Johan Medin, Vikbolandet
5388	Tommy Magnusson, Linköping
5389	Peter Kittelsen, Uppsala
5390	Håkan Schweitzer, Mora
5391	Gustav Salminen, Jönköping
5392	Jan Bolin, Sigtuna
5393	Andreas Hansson, Malmö

1:a flygtillstånd

SE-SYH Slepcev Storch
Nils Håkansson, Svedala

Nytt byggtillstånd (istandsättning)

1571	Ercoupe-415 c/d Björn Svedfelt, Haverdal
1186	Piper Pa-20 Pacer Marcus Lidman, Hägersten

Påminnelser

I förra numret av EAA-Nytt påminde vi om att flera av er inte betalat sin medlemsavgift för 2018. Glädjande nog har flera av er gjort det sen dess. Men det är fortfarande några av er som inte gjort det. Om ni är osäkra så hör av er till kansliet. Vill ni inte längre vara medlem så hör gärna av er om det också.

Det är även några av er som håller på med byggen och flygutprovningar som ännu inte skickat in årsrapporten för 2018. Vi skulle uppskatta om vi kunde få in dessa så snart som möjligt. Glöm inte att även din kontrollant ska skriva under rapporten. Blanketter finns på hemsidan under fliken blanketter. Inloggning krävs.

Pappersskolan del 7

Egen förlängning av nationellt flygtillstånd.

Ni som redan har kommit in i det nya systemet för luftvärdighet med besiktning vart 3:e år kan ju förlänga flygtillståndet själva år 2 och år 3. Det ni måste komma ihåg att göra pappersmässigt, förutom att skriva ett nytt datum på flygtillståndet (ett år fram från förra årets utgångsdatum) i nästa lediga ruta samt signera och namnförtydliga, är att skicka en kopia på detta (förlängda) flygtillstånd till kansliet på EAA.

Givetvis skall ni också ha hunnit med en årstillsyn samt intyga att luftfartyget är luftvärdigt på blanketten "Luftvärdighetsdeklaration/Inspektionsrapport" som ni skickar in originalet på till kansliet på EAA.

Utöver detta ser vi gärna att ni fyller i "Ansökan om flygtillstånd" då denna bland annat underlättar för oss att ha koll på era senaste, aktuella kontaktdetaljer.

Var även uppmärksam på att ovanstående endast kan utföras av samma ägare eller brukare som när luftfartyget besiktigades. Har ägarbyte (eller byte av brukare) skett så skall besiktning ske och utfärdande av ett nytt flygtillstånd (istället för "förlängning").

Trevlig flygsommar,
Håkan Karlsson
Teknisk chef EAA

Bowers FlyBaby, ett tidigt hembygge i trä, här på EAA Fly-in på Barkarby 2008.



Årsmötet 2018 hölls den 10 mars

Foto: Dmitrij Karpenko

i EAA kanslibyggnad på f.d. Barkarby flygplats, cirka 40 medlemmar närvarade. Till mötets ordförande valdes Curt Sandberg och till mötets sekreterare valdes Ann-Lis Olsson.

Vid årsmötet valdes följande styrelse

Ordförande	Magnus Sandqvist	1 år	Fyllandsval
Vice Ordförande	Sven Kindblom	2 år	Nyval
Sekreterare	Lars Dolk	2 år	Nyval
Kassör	Hans-Olav Larsson	1 år	Omval
Ledamot 2	Tomas Backman	2 år	Omval
Ledamot 4	Lennart Öborn	2 år	Omval
Suppleant 1	Harald Kalling	1 år	Omval
Suppleant 2	Magnus Lundström	1 år	Nyval
Suppleant 3	Karl-Erik Engstrand	1 år	Nyval

Följande valdes 2017

Ledamot 1	Joakim West
Ledamot 3	Henrik Idensjö
Ledamot 5	Kjell Franzén

På verksamhetsledaren Sven Kindbloms vägnar avtackade Henrik Idensjö avgående flygchefen Erling Carlsson för allt arbete och engagemang han i över 30 år lagt ner på EAA.

Efter årsmötet informerade Magnus Axelsson från Transportstyrelsen bl.a. om

- Organisation, hur den är uppbyggd och vad de olika avdelningarna arbetar med
- Hur man arbetar med att ta fram nya nationella bestämmelser för Annex II-luftfartyg
- Arbetet hos EASA; vilka frågor diskuteras
- Allmän dialog och diskussion om aktuella frågor



Incidenter, tillbud, haverier och flygsäkerhet

En lägesrapport för 2018.

När detta skrivs är det den 30 april och det har inte hänt något haveri på det nya året på våra experimentklassade luftfartyg. Fyra månader utan något större är fantastiskt bra, det är bara att hoppas att vår lycka fortsätter hela året. Endast en propellerskada har inträffat 2018-04-20. Eftersom motorns växel innehåller gummidämpning behöver ingen shockload utföras på motorn enligt motortillverkaren. Endast ny propeller måste inköpas.

Lägesrapport från Staffan Ekström

Flygsäkerhetsarbete i Allmänflygsäkerhetsrådet

Vårt numera fastställda flygsäkerhetsmål att arbeta mot fram till 2025 är:
"En kontinuerlig minskning av haverier, omkomna och allvarligt skadade. Måts som ett glidande frekvensbaserat 6-årsmedelvärde".

Det är tre saker som vi piloter i EAA måste tänka på:

Följer vi de här tre punkterna minskar de onödiga haverierna markant vart år.

Nr 1. Vi måste hela tiden vara beredda att vända, alternativt gå till en närbelägen flygplats och aldrig flyga in i dåligt väder.

Nr 2. Vi måste alltid utse en avdragspunkt före start och vara förberedda att vid den punkten utföra motoravdraget. Om inte farten stämmer vid avdragspunkten.

Nr 3. Att alltid vara beredda att vid landning utföra omdrag på 300 fots höjd på finalen, om inte **allt stämmer**. Flygplan med fast ställ, fast propeller och utan klaffar att manövrera kan utföra omdraget säkert även på lägre höjd. Det därmed att **allt ska stämma** betyder att Du på finalen håller banans centrumlinje exakt i linje d.v.s. upphållningen ska fungera perfekt. Farten skall vara enligt Flyghandboken, ingen överfart på 3 till 5 kt duger. Sjunkhastigheten ska vara jämn och stadig. Eventuella termikblåsor som släpper betyder att Du får räkna med att utföra omdrag.

En fint utförd plane´ med perfekt centerline, perfekt farthållning, perfekt jämn sjunkhastighet då är halva landningen utförd innan Du planar ut och sätter ned flygplanet på banans centrumlinje.

Om vi hade tillämpat Nr 3 ovan under 2017 så hade vi inte haft så många haverier. Det är Nr 3 vi frekvent bryter emot. Under 2017 bröt vi inte emot Nr 1 och Nr 2 vilket är utmärkt. Vårt stora problem är de många haverierna på de mindre korta gräsfälten, det är något vi måste arbeta vidare med under 2018. Många flygplan opererar på för korta gräsfält, marginalen för säker flygning saknas. När den här tidningen kommer ut är det vårvinter i norra Sverige, det betyder hårda snövallar. Plogade banor på sjöisar kan vara riktigt hala och besvärliga speciellt om det är sidvind. Var försiktig så det inte blir ny propeller och shockload på motorn, det kan förstöra en trevlig start vid den riktiga våren.

Fortsatt gott och säkert flygår 2018
önskar Staffan Ekström



FLY-IN

EAA Sverige FLY-IN av Falbygdens flygklubb

1-3 juni på Falköpings flygplats, ESGK



Varmt välkomna till 2018-års Huvud Fly-In på Falköpings Flygplats, ESGK, helgen 1-3 juni med lördagen den 2:e juni som huvuddag. Falbygdens flygklubb har för fjärde året i rad fått äran att stå som värd för detta arrangemang.

Falbygdens Flygklubb som finns på Falköpings flygplats och som är belägen strax utanför Falköpings stad. Falköping ligger mitt i Skaraborg, mellan platåbergen Älleberg och Mösseberg, en bygd som andas flyganor sedan decennier tillbaka.

Under fredag eftermiddag och kväll kommer det att finnas funktionärer på plats för att ta emot långväga gäster som önskar övernatta till lördagen. Klubbhuset kommer att vara öppet, möjlighet finns att köpa bränsle och transporter till olika boenden erbjuds. I klubbhuset kommer frukost som serveras lördag och söndag morgon. Anmälan om att frukost önskas görs i sekretariatet. Likaså kommer det att finnas funktionärer på plats under söndag morgon och förmiddag med samma service som under fredagen.

Lördagen kommer som vi innerligt hoppas att bjuda på underbart väder. Vi ser fram emot ett traditionellt EAA Fly-In med många flygande gäster, utställning av flygplan och utställare, som visar sina produkter, köp-sälj-byt loppisbord med flygprylar, seminarier, EAA-information och en hangarfest på kvällen. Kaffe, fika och lunch kommer att serveras på området under hela lördagen.

Flygande gäster

Falköpings flygplats har status som vackert väder flygplats. När du närmar dig anropar du på vår nya frekvens 123.350 Mhz. Nytt för i år är att Skövde, ESGR, har inrättat TIZ/TIA som till viss del påverkar Falköping om det är öppet. Ankomst före 12:00 och avgång efter 14:00 på lördagen är ett önskemål, men inget krav. Enklare flyguppvisning planeras mellan 12:00 och 14:00, beroende på väder. Notam kommer att lämnas in för arrangemanget.



Som pilot har du en asfaltsbana och ett stråk (östra stråket) att välja på. Bansträckningen är 22 - 04. Asfaltsbanans längd uppgår till 1300 meter och stråket till 1000 meter. Ett fornminne finns i södra ändan på östra stråket, detta kommer att vara markerat. Vänstervarv till 22 och högervarv till 04. Trafikvarvshöjden är 1500 ft

MSL.

Som det framgår av en av informationsskartorna kommer Karleby Kyrka att tjänstgöra som inpasseringspunkt, koordinater finns på informationskartan. Undvik överflygning över Falköpings stad under 1500 fot. Efter landning kommer funktionärer på fyrhjulingar i gula västar att lotsa dig till uppställningsplats eller bränslepåfyllning. Då vi hoppas på en olycksfri helg är vår önskan att taxning sker i låg fart och med hög uppmärksamhet. Tänk också på att inom uppställningsområdet kommer det finnas mindre flygkunniga personer.

OBS! Ny frekvens för Falköpings Flygplats är **123,350 MHz**. Tänk också på att

Älleberg finns endast 4 kilometer bort på 123.40 Mhz.

Bilburna gäster

För de gäster som kommer i bil finns det anvisade P-platser i anslutning till flygplatsen. Följ anvisningar från funktionärer i gula västar.

Bränsle

Det finns möjlighet att tanka BP Air 91 UL och 100 LL på flygplatsen. Kortbetalning eller swish i möjligaste mån.

Vi planerar för ett taxningsflöde där flygande gäster tankar vid ankomst och därefter taxar fram och ställer upp på utställningsområdet.

Sekretariat

Sekretariatet kommer att vara bemannat på fredagen mellan klockan 14:00 - 20:00 och lördagen 09:00 - 17:00. Sekretariatet kommer att finnas i anslutning till utställningsområdet, västra stråket. Anmälan till sekretariatet sker i samband med ankomst. Wifi finns på området kring klubbstugan.

Seminarier och EAA-information

Seminarier och EAA-information kommer att hållas under lördagseftermiddagen. Mer om detta i separat artikel. Seminarierna kommer att hållas liksom förra året i hangaren till vänster om klubbhuset.

Hangarfesten

Klockan 19:30 på lördagskvällen slås portarna upp till hangarfesten. Det bjuds på lokalt producerad mat från Vilt Mat. I Bigglesbaren kommer allehanda drycker serveras. Anmälan och köp av biljett till Hangarfesten senast lördag lunch hos Viltmat.



FLY-IN

Transporter

Från fredag eftermiddag till söndag lunch kommer transporter att erbjudas till och från boende och sevärdheter för en mindre peng. Passar på i sammanhanget att påminna om Segelflygmuseet på Ålleberg. Väl värt ett besök! Guiderna står färdiga att ta emot besökare mellan klockan 11:00 och 17:00, både lördag och söndag, 0515-37185. Annan tid efter överenskommelse. Mer information om hur du beställer transport kommer att finnas i sekretariatet.

Boende

Om du inte väljer att sova under flygplansvingen i tält finns det en mängd olika boende alternativ i närheten. Vi rekommenderar **Hotell Falköping**, www.hotelfalkoping.com, 0515-686100. Uppge att det gäller EAA-bokning så erhålls specialpris.

Andra alternativ till boende är:

Ålleberg Café och Restaurang, campingstugor, 0515-37157

<http://www.allebergscafe.se/>

Mössebergs Camping och Stugby, 0515 - 173 49

<http://www.mossebergscamping.se/>

Andra tips på boende hittar du på www.vastsverige.com/sv/falkoping/Boende

I år anordnar vi igen ett köp-sälj-byt lop-pisbord med flygprylar. Så har du gamla instrument, radioapparater, propellrar, böcker, motorer eller annat flygrelaterat? Ta med det, märk upp det med namn, pris och telefonnummer så kanske du kan glädja någon annan fellow-aviator!

Vi har bjudit in företag som säljer byggsatser, flygplan och flygmotorer att få ställa ut på en särskild central anordnad plats på evenemanget.

Välkomna till ett klassiskt EAA-Fly-In önskar Falbygdens Flygklubb!

Information och upplysningar:

Peter Karlsson, 0704-446472 och Jan Aronsson, 0706-369402



Radiofrekvens: FALKÖPING RADIO: 123.350 SWEDEN CTL: 129.625	Svenska Flygfält KSAB Mars 2018	FALKÖPING ESGK Läge: 58°19' 57.11\"/>
---	---------------------------------------	---



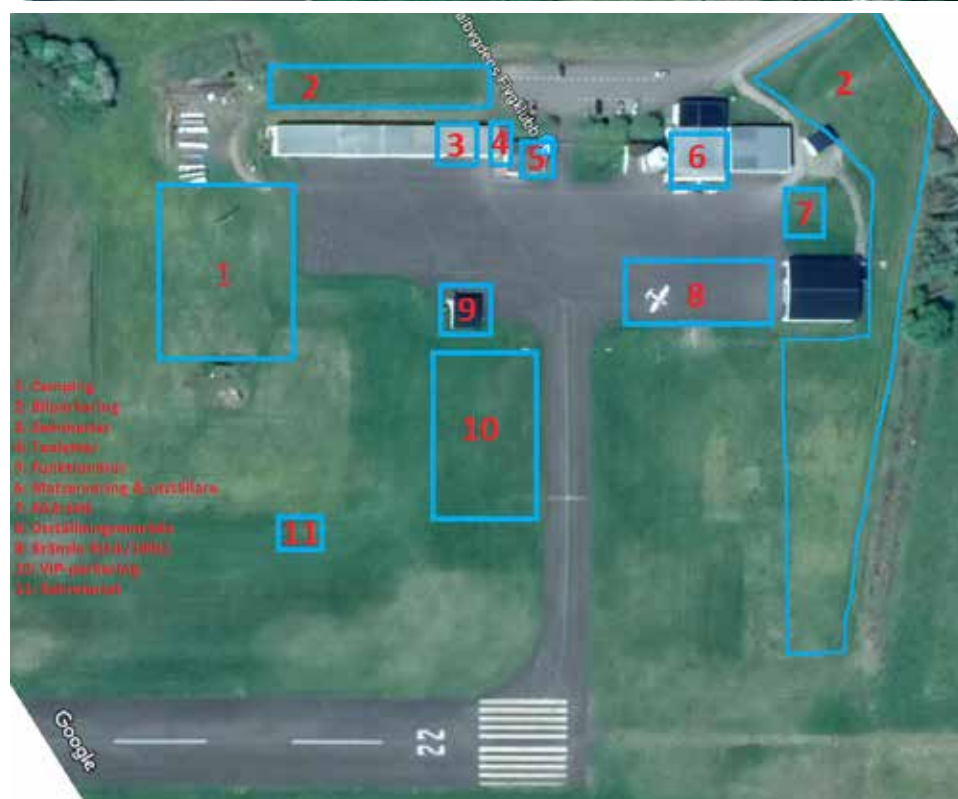
**FALKÖPING
ESGK**
Radiofrekvens: FALKÖPING RADIO: 123.350
Höjd: 785 ft / 239 m
LDA 6422: 1316 m
www.pilotshop.se

VIKTIG INFORMATION

- PPR NOV-APR Tel: 0515-806 30
- Ring flygplatsansvarig för tillstånd och annan verksamhet
- Öregelbunden snöröjning
- Undvik flygning under 1500 ft GRD över stadsbebyggelsen varmt gäller nära trafikvägar
- Trafikvarn:
 - Motorflyg: Högervägs bana 04
 - Segelflyg: Högervägs stråk 22 västra
 - Segelflyg: Högervägs stråk 04 östra
- Singelflygplan på båda sidor om asfaltbanan
- Vinschettar! Önskommer
- Ålleberg/ESGK beläget 4 km sydost om tätort, frekvens: 123.400
- Notera den släta skidbanan mellan angiven bänklängd och magnetisk bänklängd
- Tillsammans skildrad på fältet och banan. Konsultera NOTAM och flygplatsledning
- Fältet ligger på karta TMA 4

ÄGARE/BRUKARE
Falköpings kommun
TELEFON
Tommy Ingvarsson, fpl ansvarig
0515-806 30
FAX
0515-162 30
Falbygdens FK
0515-163 90
info@falbygden.se

FÄLTSTA
0422: Asfalt
Stråk: Gräs
BELYSNING
0422: Belysning släckt med
särvid 10 sek
HINDER
BRÄNDE
Avgas 100LL & UL91
Kontant, Swish, kort eller
faktura. Kontakta klubben
för mer information
BRUTHYRNING
LOGI
Rantens Hotel
0515-130 30
TAXI
0515-100 10
0515-106 00
ÖVRIGT



SFF:s Veteranflygpris

Svensk Flyghistorisk Förening delar årligen ut ett vandringspris, Veteranflygpriset, "för bästa vidmakthållande av original eller restaurering, och som härigenom håller svensk flyghistoria, civil som militär, levande och flygande. För att vara aktuell måste vinnande objekt vara ett luftfartyg som brukats i Sverige. Vinnande objekt måste vara minst 30 år gammalt."

Priset delas ut vid svenska EAA (chapter 222) årliga Fly-in, och det blir således även i år i Falköping. Flygplan som kandiderar till Veteranflygpriset skall finnas på plats för bedömning senast klockan 12 lördagen den 2 juni, samt finnas på plats tills vinnande flygplan utsetts under dagen. Vinnaren utses efter bedömning av kommitté eller person utsedd av SFF:s styrelse. Flygplan som önskar delta i bedömningen för Veteranflygpriset skall vid ankomst anmäla detta till SFF:s representant på plats, samt märka flygplanet

med "Kandidat, Veteranflygpriset". Priset delas ut under passande former vid en tidpunkt under evenemanget som fastställs av SFF i samråd med EAA. Prisutdelningen i år äger rum den 2 juni. Ägaren av det vinnande flygplanet skall personligen motta priset. Priset utgörs av en konstnärligt utförd trämodell av BHT-1 Beauty monterad "flygande" på en platta av polerat, amerikanskt körsbärsträ. Träplattan bär SFF:s logotyp och texten "Svensk Flyghistorisk Förenings Vandringspris". Runt träplattans kant finns metallplaketter för ingravering av mottagarens namn och det år som priset tilldelades vinnaren.

Statuterna för SFF:s Veteranflygpris är uppdaterade och antagna av SFF:s styrelse 2016-10-02 och finns tillgängliga på SFF:s hemsida, www.flyghistoria.org/om-sff/utmärkelser-och-vandringspriser

Ulf Delbro
Styrelseledamot SFF



Beauty i fullskala Foto: Gunnar Åkerberg



Aeroklubbens hundraårsjubileum skall firas med stil!



Flyg in och hälsa på oss under helgen 8-10 juni 2018!

ESGP - Säve Airport
Göteborg, Sweden
8 - 10 juni 2018

Helgen bjuder på seminarier, flygutställning och även lite flyguppvisning. Som en del i klubbens Fly-in, kommer Nordic Ecoflight att hålla en hel del seminarier om utvecklingen inom fossilfritt bränsle och el-flyg. Detta kan du avnjuta nere i berghangaren. Kom och lyssna på internationella aktörer som Pipistrel och Terrafugia och även våra svenska experter inom både bränsle och flygplansutveckling.

Förutom att vi fyller 100 så öppnar äntligen flygplatsen upp igen och kan ta emot besökare igen", säger Aeroklubbens Ordförande, Måns Theorin.

"Och det är också underbart att Säve Flygplats bjuder på landningsavgiften denna helgen", fortsätter Måns.

Boka slottid och läs mer på vår webbsida <http://flyin.aeroklubben.se>

Utnyttja busstransporten!: Göteborg har utvecklats från traditionellt skeppsbygge och industri till ett högteknologiskt centrum för kreativitet och utveckling. Med detta kommer en coolare cafékultur och ett intressantare uteliv. Men glöm för all del inte Liseberg! Volvo Bil lånar oss två minibussar och vi kör dit du vill om det går och inom rimliga gränser.

For more Info, please check <http://flyin.aeroklubben.se> or email to flyin@aeroklubben.se

Hasse Hellström, Fly-In Coordinator,
Phone +46 793 352 241

Aeroklubben i Göteborg, Säve Flygplats-
väg 32, 423 73 Säve, Sweden. Phone: +46
31 92 61 00 (limited phone service)

X-klassade luftfartyg, flygande

Luftvärdiga experimentklassade flygplan

SE-AHG	Götaverken GV-38	Göteborgs Veteranflygsällskap, Alingsås	SE-CKE	Piper Pa-18A Super Cub 150	Mats Johannesson, Annelöv
SE-AKN	Klemm Kl-35D	Joakim Westh, Stockholm	SE-CLA	Piper Pa-22 Tri-Pacer 150	Lars Keskitalo, Harads
SE-AMD	CASA 1.131 Jungmann	Bent Jacobsen, Solna	SE-CLD	Piper PA-20 Pacer 150	Stefan Nieminen, Gällivare
SE-AME	SAI KZ-III Lärkan	Per Hallin, Lomma	SE-CLM	Aeronca 7AC	Johan Enger, Åmål
SE-AMK	Piper J3C-65 Cub	Öyvind Pedersen, Limhamn	SE-CLY	EAA Cessna 150	Stellan Folkesson, Gärds Köpinge
SE-AMO	De Havilland DH.60 Moth (repl)	Johan Wiklund, Limhamn	SE-CMF	Auster V	Lars Gustavsson, Bromma
SE-AMR	De Havilland DH.82A Tiger Moth	Henrik Lundh, Enköping	SE-CMY	Cessna 140	Ingvar Ask, Löddeköpinge
SE-AMY	De Havilland DH.82A Tiger Moth	Ulf Källman, Skå	SE-CND	Champion 7EC	Fredrik Baer, Fagersta
SE-AMZ	Bleriot XI/Thulin A	Mikael Carlson, Löberöd	SE-CNW	EAA Cessna 172 A	Bruno Bergström, Sigtuna
SE-ARR	Auster J2 Arrow	Staffan Månsson, Halmstad	SE-COG	De Havilland DH.82A Tiger Moth	Jan Malmgren, Hallaröd
SE-ASP	Piper J3C-65 Cub	Werner Björnström, Övre Soppero	SE-CPG	Malmö Flygindustri MFI-9	Hans-Olav Larsson, Järfälla
SE-ASU	Piper J3C-65 Cub	Bo Axelsson, Varberg	SE-CPL	Ryan Navion A	Henry Lidman, Spånga
SE-ATL	Piper J3C-65 Cub	Clas Bergstrand, Limhamn	SE-CRK	Piper PA-22 Colt STOL	Peter Olingemar, Järvsö
SE-ATP	Piper J3C-65 Cub	Tommy Sjödin, Åhus	SE-CRS	SAAB 91D Safir	Anders Öberg, Torsby
SE-ATT	Piper J3C-65 Cub	Ingemar Brottare, Borlänge	SE-CSM	Piper Pa-22 Caribbean 150	Gunnar Dahlén, Hoting
SE-ATZ	Piper J3C-65 Cub	Tony Huhtala, Sandviken	SE-CTE	Piper J4A Cub Coupe	Martin Sollerhed, Lund
SE-AUF	Piper J3C-65 Cub	Gunilla Öhrn, Alingsås	SE-CTG	Piper PA-18 Super Cub	Anders Bergström, Katrineholm
SE-AUH	Piper J3C-65 Cub	Marcus Uddén, Bengtsfors	SE-CUR	Piper PA-22 Caribbean	Christian Gustafsson, Säfte
SE-AWS	Fairchild F-24W-41 Forwarder	Paul Pinato, Landskrona	SE-CWF	Piel CP301S Emeraude	Ingvar Ahlström, Staffanstorp
SE-AWW	Piper J3C-65 Cub	Bo Persson, Malmö	SE-CVT	Beech G35 Bonanza	Robert Wallin, Saltsjö-Boo
SE-AXX	Republic RC-3 Sea-Bee	Bo Larsson, Järfälla	SE-CXE	EAA Cessna 172	Staffan Beck, Värmdö
SE-AYM	Miles M.65 Gemini	Michael Törnberg, Skivarp	SE-CZF	Piper Pa-22 Colt 108	Lars Faaren, Sorunda
SE-AYZ	Piper J3C-65 Cub	Bengt Andersson, Löberöd	SE-CZU	Piper PA-22 Colt 108/150	Segelflygklubben Kiruna, Kiruna
SE-AZU	Luscombe 8A Silhouette	Björn Hellström, Bålsta	SE-EAW	EAA Cessna F172F	Strömsund Air Team, Hamnerdal
SE-BCS	Piper Pa-12 Super Cruiser	Sanna Wijkander, Bro	SE-ECC	EAA Piper PA-25 Pawnee	Eskilstuna Flygklubb, Eskilstuna
SE-BCZ	Piper PA-18A Super Cub 150	Jonas Danielsson, Borlänge	SE-ECG	EAA Piper PA-25 Pawnee	Halmstads Sfk, Halmstad
SE-BEC	Piper J3C-65 Cub	Christer Edsholm, Järpen	SE-EFF	MFI-9 Junior	Magnus Lundström, Sigtuna
SE-BED	Piper Pa-14 Family Cruiser	Christer Liljenstrand, Luleå	SE-EFM	Malmö Flygindustri MFI-9 B	Jon Svendsen, Wasilla, Alaska Usa.
SE-BEG	Piper J3C-65 Cub	Håkan Ljungberg, Katrineholm	SE-EFO	Malmö Flygindustri MFI-9B	Carl-Erik Rehnström, Bollnäs
SE-BEH	Piper J3C-65 Cub	Rickard Andersson, Skurup	SE-EFR	Malmö Flygindustri MFI-9 B	Fredrik Pehrson, Löddeköpinge
SE-BEI	Piper J3C-85 Cub	Anders Nathanson, Stallarholmen	SE-EFS	MFI-9B	Arne Nilsson, Linköping
SE-BEL	Piper J3C-65 Cub	Göteborgs Veteranflygsällskap, Alingsås	SE-ELF	Beagle 6A Tugmaster	Johan Lund, Grums
SE-BEN	Piper J3C-65 Cub	Varbergs Flygklubb, Varberg	SE-ENC	Malmö Flygindustri MFI-9 B	Sune Larsson, Gislaved
SE-BEP	Beech 35 Bonanza	Sven Hammarström, Danderyd	SE-ENE	Malmö Flygindustri MFI-9B	Greger Ahlbeck, Stockholm
SE-BET	Piper J3C-65 Cub	Hans Björnström, Harbo	SE-ENG	Malmö Flygindustri MFI-9B	Pär Möllerstedt, Höör
SE-BEV	Piper J3C-65 Cub	Thomas Pettersson, Stockamöllan	SE-EOH	EAA Piper PA-25 Pawnee	Älvsby Flygklubb, Luleå
SE-BFD	Piper J3C-65 Cub	Joakim Westh, Stockholm	SE-EPF	Piper PA-18 Super Cub	Tomas Johansson, Brunflo
SE-BFX	Ercoupe 415D	Sven-Erik Pira, Strömsund	SE-ERT	Republic RC-3 Sea-Bee	Nils Johan Nutti, Vuollerim
SE-BGA	Klemm Kl-35D	Håkan Wijkander, Bro	SE-ESC	Cessna 140	Jerk Lindh, Sala
SE-BIB	Piper Pa-18 Super Cub	Nils-Eric Håkansson, Svedala	SE-EUD	Malmö Flygindustri MFI-9 B	Jack Ljungberg, Höör
SE-BKA	Aeronca 7AC	Tommy Lundgren, Malmö	SE-EUO	Malmö Flygindustri MFI-9B	Björn Syrén, Bjärred
SE-BKB	Aeronca 65CA	Johan Janlöv, Sollentuna	SE-EWC	MFI-9B	Henric Österlindh, Falköping
SE-BMC	Piper J3C-65 Cub	Mikael Carlson, Löberöd	SE-EZZ	Piper PA-18A Super Cub 150	Uno Stormo, Frösön
SE-BMN	Bücker Bü-181B-1 Bestmann	Joakim Westh, Stockholm	SE-FGN	Fuji FA-200 180	Börje Helfelt, Fritsla
SE-BNI	Piper J3C-65 Cub	Bertil Olsson, Östersund	SE-FGY	EAA Beagle B 121 Series 1	Göran Zackrisson, Taberg
SE-BNN	SAAB 91A Safir	Niclas Bååth, Bromma	SE-FGZ	EAA Beagle B 121 Series 1	Simon Thirwall, Trelleborg
SE-BOZ	Boeing A75 Stearman N1	Kenneth Öhrn, Säter	SE-FID	Malmö Flygindustri MFI-9 B	Svante Andersen, Varberg
SE-BPT	Klemm Kl-35D	Håkan Wijkander, Bro	SE-FIG	Malmö Flygindustri MFI-9B 130	John Lundberg, Furulund
SE-BPU	Klemm Kl-35D	Curt Sandberg, Ekerö	SE-FIO	SAAB MFI-15 200 A	Bert-Ale Wählin, Tärnsjö
SE-BYL	De Havilland DH.82A Tiger Moth	Kenneth Öhrn, Säter	SE-FLA	EAA Piper PA-25 Pawnee	Eskilstuna Flygklubb, Eskilstuna
SE-BYR	Piper Pa-18A Super Cub 150	Bo Lögdlund, Ånge	SE-FNP	De Havilland DHC-1 Chipmunk	Eddy Holm, Köping
SE-CAB	SAAB 91B-2 Safir	Kjell Franzén, Norrköping	SE-FOO	De Havilland DHC-1 Chipmunk	Henrik Paulsson, Vallentuna
SE-CEB	Piper Pa-18A Super Cub 150	Björn Edgren, Mora	SE-FSD	EAA MS880B Rallye	Mikael Enger, Åmål
SE-CEF	Piper J3C-65 Cub	Fredrik Wedén, Stockholm	SE-FTY	Pitts S-2A	Fredrik Banffy, Uppsala
SE-CHG	De Havilland DH.82A Tiger Moth	Stefan Sonestedt, Lidköping	SE-FTZ	Gardan GY 80-180	Timo Flink, Ylamylly / Finland
SE-CIC	Jodel D126	Stig-Olof Öster, Rydebäck	SE-FUD	Noorduyn AT-16 Harvard Mk.II B	K-G Svante Kilén, Kullavik
SE-CII	Jodel D112	Anders Ståhl, Röstänga	SE-FVS	Piper PA-18 Super Cub 95	Clas Helgstrand, Ystad
			SE-FVZ	EAA Piper PA-25 Pawnee	Börje Gustavsson, Borås
			SE-GBF	EAA Piper Pa-25 Pawnee	Rolf Högberg, Säfte
			SE-GCH	Piper Pa-18A Super Cub 150	Henrik Idensjö, Huddinge
			SE-GMF	EAA F150 M	Göran Karlsson, Valskog
			SE-GRK	De Havilland DHC-1 Chipmunk	Bengt Hammarstedt, Huddinge
			SE-GSY	EAA Robin HR 200/100	Anders Kedbrant, Valbo
			SE-GTZ	Piper Pa-18 Super Cub	Thomas Hallberg, Piteå
			SE-HXX	Hollmann HA-2M Sportster	Seth Hedström, Harads
			SE-HYY	Gyrokopter Sparrowhawk III	Peter Steneborg, Vollsjo
			SE-ICZ	Piper PA-18A Super Cub 150	Per-Gunnar Jonsson, Älvdalen

SE-IER	Piper J3C-65 Cub	Magnus Lord, Lund	SE-XIL	CVM Tummelisa (Ö1)	Mikael Carlson, Löberöd
SE-IGL	SAAB-91B	Niklas Eriksson, Västerås	SE-XIM	WagAero Super CUBy	Sven Kindblom, Sollentuna
SE-IGO	SAAB-91B	Per M Sjöman, Stenstorp	SE-XIN	Hamilton SH-2 Glasair	Mikael Svedbom, Habo
SE-IIL	SAAB-91B	Magnus Borg, Västerhaninge	SE-XIP	Thorp T-18	Sven-Erik Pira, Strömsund
SE-IIO	Republic RC-3 Sea-Bee	Björn Ek, Vallentuna	SE-XIR	EA Wassmer WA-40A	Lars Anderås, Korsberga
SE-IKB	Cessna 140	Björn Engvall, Fjärdhundra	SE-XIS	Andreasson MFI-9HB	Jan-Eric Andreasson, Stocksund
SE-IMF	Piper Pa-18 Super Cub	Åke Hagström, Mörbylånga	SE-XIX	Rutan Long-EZ	Björn Zereba, Nyköping
SE-IVK	Taylorcraft F-21B	Terje Raattamaa, Karesuando	Se-XIY	Meta Sokol L40	Mikael Brege, Vallentuna
SE-IVO	Piper Pa-18A Super Cub 150	Ronny Häggroth, Kiruna	SE-XIZ	Extra 300	Sanna Wijkander, Bro
SE-KDH	EAA Piper Pa-25 Pawnee 235 D	Roland Sjöstrand, Ljung	SE-XJA	Pitts S-1T	Mats Widén, Västerfärnebo
SE-KFD	SAAB 91D Safir	Björn Thelin, Malmö	SE-XJC	Van's RV-7A	Torgny Bramberg, Djursholm
SE-KGZ	SAAB 91B Safir	Peter Dorbell, Borås	SE-XJE	Van's RV-4	Conny Målvqvist, Vingåker
SE-KPS	Piper Pa-19 Super Cub	Mattias Jönsson, Lund	SE-XJG	Single-Winger	David Rosén, Hyltebruk
SE-KSL	EAA Piper Pa-25 Pawnee	Staffan Norberg, Sundsvall	SE-XJR	Sequoia F.8L Falco	Leif Kujala, Åby
SE-KVU	SAAB 91B Safir	F 6 Flygklubb, Karlsborg	SE-XJV	Cassutt III M	Henrik Rosin, Vimmerby
SE-KVY	SAAB 91C Safir	Såtenäs Fk C/O Henrik Svensson, Falköping	SE-XJX	Avid Flyer	Örjan Norling, Bollnäs
		Lars-Erik Lundgren, Enköpings	SE-XKB	Piper PA-22 Tri-Pacer 160	Sven-Erik Larsson, Storröta
SE-KYX	EAA Cessna-Vo 172 A	Kallax Flygklubb, Piteå	SE-XKC	Binder Smaragd CP301S	Viktor Lindman, Linköping
SE-KZN	SAAB 91C Safir	Carl Romare, Katthammarsvik	SE-XKU	De Havilland DHC-1 Chipmunk	Börje Gustavsson, Borås
SE-LCF	EAA Opus 280	Safirklubben Qvintus, Ronneby	SE-XLA	EAA Zlin Z526F	Arne Eriksson, Katrineholm
SE-LDD	SAAB 91B Safir	Mats Östling, Bollnäs	SE-XLB	EAA Zlin Z526F	Ingemar Brottare, Borlänge
SE-LIZ	EAA Opus 280	Erik Rönnkvist, Gnesta	SE-XLC	EAA Zlin Z526F	Jan-Erik Clerkestam, Karlstad
SE-LYH	SAAB 91D Safir	Stefan Hesse, Nyköping	SE-XLH	Binder Smaragd CP301S	Torbjörn Olsson, Torsby
SE-MCM	SAAB 91D Safir	Curt Cronerud, Västerås			
SE-MEF	SAAB-91C	Sven-Erik Larsson, Storröta	SE-XLL	Van's RV-7A	Lennart Öborn, Tullinge
SE-XCP	Brügger MB2 Colibri	Harald Kalling, Uppsala	SE-XLP	Jodel DR1050 Ambassadeur	Thomas Ört, Linköping
SE-XDA	Jodel D113-3	Jarl Sundgren, Stenhamra	SE-XLZ	Rutan Long-EZ	Svante Andersen, Varberg
SE-XDE	Jodel D113-3	Tomas Pira, Strömsund	SE-XMD	Piper Pa-18 Super Cub 95	Lennart Strömberg, Tidaholm
SE-XDF	Jodel DR1050 Ambassadeur	Toni Lifh, Lidköping	SE-XMF	Jodel D18	Gudrun Carlsson, Linköping
SE-XDH	Jodel D112	Mats Thörnqvist, Landskrona	SE-XMH	SAAB MFI-15 200 A	Mikko Suojanen, Skövde
SE-XDK	Andreasson MFI-11	Hans Olofsson, Varberg	SE-XMV	Jodel D113-3	Peter Tandberg, Sundsvall
SE-XDM	Andreasson MFI-9HB	Emmanuel Rothan-Cederberg, Tyresö	SE-XNA	EAA TSC-1A1 Teal	Magnus Brege, Linköping
SE-XDO	Jodel D113-3	Vaclav Vonasek, Kungsbacka	SE-XNC	Neico Lancair 360	Lars Alm, Stockholm
		Tomas Norell, Mora	SE-XNI	EAA ST10 Diplomat	Jorma Koskinen, Fagersta
SE-XDS	Aerosport Scamp A	Yngve Lindell, Mjölby	SE-XNM	Van's RV-6	Lars Lindell, Forsheda
SE-XDX	Jodel D113	Curt Sandberg, Ekerö	SE-XNP	SAAB MFI-15 200 A	Joakim Fritz, Halmstad
SE-XDY	Jodel D112	Peter Curwen, Linköping	SE-XNY	Hamilton SH-2 Glasair FT	Peter Ternström, Stockholm
SE-XEB	Jodel D120	Patrik Andersson, Askim	SE-XOI	Van's RV-6	Ernst Totland, Linköping
SE-XED	Jodel D119	Ingvar Lif, Visingsö	SE-XOL	Van's RV-4	Kjell-Ove Mickelsson Letho, Koskullskulle
SE-XEE	Stolp SA-300 Starduster Too	Rikard Rudström, Katrineholm	SE-XOM	Van's RV-6	Mats Jansson, Tierp
SE-XEH	Jodel D113-3	Karl-Eric Engstrand, Ekolsund	SE-XOP	Neico Lancair 320	Pierre Wolf, Arboga
SE-XEK	Jodel D119	Bengt Friberg, Skövde	SE-XOR	Murphy Renegade Spirit	Tonny Tunared, Kungsbacka
SE-XEO	Pitts S-1S	Sten svensson, Eslöv	SE-XPE	Pitts S-1S	Filip Enger, Karlstad
SE-XEP	Rutan Vari-Eze	Sune Stavered, Vänersborg	SE-XPB	Van's RV-4	Roland Wennström, Klippan
SE-XER	Piaggio P149D A4	Jan Veltjens, Köpmanholmen	SE-XPR	Murphy Rebel	Ivan Midwing, Varberg
SE-XET	Andreasson MFI-9HB	Tomas Andersson Öhman, Ljungsbro	SE-XPS	Bücker T-131P Jungmann	Ronny Schyttberg, Stoby
SE-XEV	Jodel D112	Marcus Seger, Örebro	SE-XPT	Jodel D117	Edsbyns Flygklubb, Edsbyn
SE-XEX	Jodel D112/108	Josef Toth, Åkersberga	SE-XPU	Reynolds Wildcat	Jörgen Davidsson, Karlstad
SE-XEZ	Rutan Long-EZ	Peter Skoglund, Ystad	SE-XPX	Neico Lancair 360	Rolf Dahlström, Solna
SE-XFK	Hamilton SH-2 Glasair	Lars Andersson, Södertälje	SE-XPY	Piper Pa-18A Super Cub 150	Tommy Wirén, Mora
SE-XFP	EAA Zlin Z226	Sven-Erik Pira, Strömsund	SE-XRD	Rutan-Puffer Cozy	Jan-Erik Synnerman, Sundbyberg
SE-XFY	NILZ-1	Johan Gustafsson, Dala-Järna	SE-XRE	Jodel D112	Andy Holmström, Trollhättan
SE-XFZ	Jodel D120	Kent Sylvé, Spånga	SE-XRI	Piaggio P149D	Hans Hellström, Genarp
SE-XGA	Thorp T-18	Anders Nyberg, Ramsele	SE-XRL	Andreasson MFI-9HB	Siv Rönne, Landskrona
SE-XGG	Jodel DR1050	Stig Andersson, Alunda	SE-XRN	Piper PA-18 Super Cub	Thomas Fjellner, Arvidsjaur
SE-XGI	Van's RV-3A	Kjell Malm, Oskarshamn	SE-XRO	Rans S-6S Coyote II	Mikael Hallberg, Luleå
SE-XGK	Jodel D120	Tord Wedin, Sundsvall	SE-XRR	Seawind 3000	Philip Datred, Stehag
SE-XGT	Rutan Long-EZ	Pekka Havbrandt, Eskilstuna	SE-XRS	Rutan Long-Ez	Anders Forslöf, Linköping
SE-XGX	EAA Bölkow B6-207	Per-Olof Larsson, Marmaverken	SE-XRV	Van's RV-6	Mats Skröder, Älvsjö
SE-XHB	Laser 200	Roland Larsson, Tibro	SE-XRX	Shaw Europa	Stefan Ingemarsson, Skövde
SE-XHC	Emeraude CP301C	Sven-Olof Lundeborg, Rimbo	SE-XRZ	Rutan Vari-Eze	Björn Martinsson, Linköping
SE-XHD	Andreasson MFI-9HB	Ragnar Skanåker, Munka-Ljungby	SE-XSS	Steen Skybolt	Ilkka Ericsson, Kristianstad
SE-XHG	Andreasson MFI-9HB	Mats Johannesson, Ännelöv	SE-XTA	Velocity 173 FG	Mårten Persson, Löberöd
SE-XHK	Beagle-Auster 6A	Ulf Axelson, Saxtorp	SE-XTB	Van's RV-9A	Thomas Boyner, Täby
SE-XHL	Steen Skybolt	Finn Jonassen, Överlida	SE-XTD	Sportman GS-2	Dmitrij Karpenko, Stockholm
SE-XHM	Jodel D120	Jan-Olov Andersson, Bollnäs	SE-XTG	Jodel D18	Henrik Martinsson, Varberg
SE-XHU	EAA Wassmer WA-41	Hans Dalsten, Tärnaby	SE-XTH	Thorp T-18	Valentin Buhus, Stockholm
SE-XHV	Evans Volksplane VP1	Kjell Nordström, Norrköping	SE-XTP	Van's RV-9A	Bengt Lind, Stockholm
SE-XIA	Piper Pa-18A Super Cub 150				
SE-XID	EAA Bo-208C				

SE-XUC	Hamilton SH-1 Glastar	Patrick Andersson, Varberg	565	Autogyro Humlan	Karl Hagström, Lit
SE-XUF	Piper PA-22 Caribbean 160	Jan-Olof Arvidsson, Alingsås	1494	Autogyro Humlan	Karl Hagström, Lit
SE-XUH	SAAB MFI-15 200 A	Bo Adrianzon, Enschede	1305	Autogyro Humlan	Nils-Gunnar Ohlson, Nacka
SE-XUK	Hamilton SH-2 Glasair II RG	Gustav Cassel, Årsta	1386	B&F Technik FK14 Polaris	Mats Ekman, Alvesta
SE-XUO	Van's RV-6	Rickard Andersson, Nacka	1154	Beagle 6A Tugmaster	Benedikt Olafsson, Västerås
SE-XUR	Piper Pa-18 Super Cub 95/150	Nils Lundqvist, Norrtälje	1288	Boeing A75 Stearman N1	Bo Axelsson, Varberg
SE-XUS	Neico Lancair 360	Håkan Nyman, Avesta	1311	Bush Rallye	Nils Johan Nutti, Vuollerim
SE-XUT	Shaw Europa XS	Jan Elmén, Varberg	856	Champion 7EC	Peter Öhman, Borgvik
SE-XUV	Van's RV-6A	Rickard Wanderydz, Fjärås	920	Cassutt III M	Staffan Ekström, Lidingö
SE-XUX	Van's RV-7	Bengt Bergsten, Uppsala	1125	Corben Junior Ace Mod. 6	Stefan Rådeström, Arboga
SE-XUY	SAAB MFI-15 200 A	Johan Janlöv, Sollentuna	974	De Havilland DH.82A Tiger Moth	Per Israelsson, Örebro
SE-XVD	Hamilton SH-2 Glasair III	Ralph Löfberg, Västervik		DR-107 One Design	André Borg, Hjortsberga
SE-XVG	Hamilton SH-1 Glastar	Hans Hellström, Göteborg	1569	EAA Cessna 172 B Chevy V6	Lars Keskitalo, Harads
SE-XVH	Brändli BX2 Cherry	Olof Hjerpe, Tibro	1251	EAA Cessna FRA 150L	Joakim Hanson, Saltsjö-Duvnäs
SE-XVI	Hamilton SH-3R Glasair III	Mikael Carlson, Löberöd	687	EAA Slingsby T 61 A/C	Anders Rönneberg, Eskilstuna
SE-XVK	Pottier P.180S	Jonas Dahlberg, Skellefteå	1244	Ercoupe-415 c/d	Björn Svedfelt, Haverdal
SE-XVN	Piper PA-22 Colt 150	Ulf Engström, Edsvalle	1571	Esqual VM1C	Aleksandar Arsic, Alingsås
SE-XVO	Fokker D.VII	Mikael Carlson, Löberöd	1423	Fisher Celebrity	Stig-Olof Öster, Rydebäck
SE-XVV	Rans S-7 Courier	Jan Johansson, Arjeplog	847	Fisher Youngster V	Anders Stenhammar, Sölvesborg
SE-XVY	Shaw Europa XS	Kent Svensson, Hestra	1062	Focke-Wulf Fw-44J Stieglitz	Stefan Sonestedt, Lidköping
SE-XVZ	Aero Designs Pulsar XP	Kenneth Holm, Varberg	371	Fokker DR.1	Mikael Carlson, Löberöd
SE-XXA	Falconar SAL P-51D Mustang	Anders Svensson, Korsberga	1538	Glasair Sportsman 2+2	Magnus Brege, Linköping
SE-XXC	Dyn'Aero MCR 4S	Lennart Abrahamsson, Täby	1565	Grega GN-1 AirCamper	Krister Pettersson, Skellefteå
SE-XXD	Dyn'Aero MCR 4S	Per-Åke Sköld, Vålberg	194	Grega GN-1 AirCamper	Henry Norrby, Järvsö
SE-XXF	Norberg LN-3 Seagull	Lage Norberg, Sundsvall	359	Götaverken GV-38	Filip Gerhardt, Torslanda
SE-XXU	Van's RV-8	Nils-Eric Håkansson, Svedala	1086	Hamilton SH-1 Glastar	Lennart Nilsson, Falkenberg
SE-XXX	Neico Lancair IV	Christer Wretling, Bromma	1039	Hamilton SH-1 Glastar	Lennart Persson, Lotorp
SE-XXY	Aviat Eagle II	Bo Forsberg, Ljungbyholm	1003	Helicycle	Göran Nilsson, Killeberg
SE-XXZ	Fokker DR.1	Mikael Carlson, Löberöd	1536	Jodel D18	Sven Larsson, Göteborg
SE-XYA	Shaw Europa XS	Hans Schwartz, Göteborg	1098	Jodel D18	Sven-Örjan Larsson, Korschenbroich / Tyskland
SE-XYB	Van's RV-6	Thorleif Gustavsson, Linköping	692	Jodel D185	Åge Sintorn, Åskloster
SE-XYF	SAAB MFI-15 200 A	Pär-Anders Svensson, Åseda		Kiebitz B	Paul Epäily, Göteborg
SE-XYH	Slepcev Storch	Nils-Eric Håkansson, Svedala	1229	KTH X1	Ulf Ringertz, Stockholm
SE-XYJ	Hamilton SH-1 Glastar Sportsm.	Andreas Hindenburg, Nacka	1508	Lancair 360	Thorkil M Arnskov, Helsingborg
SE-XYK	Pitts S-1S	Lars Thorsén, Löberöd	1437	LN-3-A Seagull	Per Jonasson, Röbbäck
SE-XYR	Akrotech Giles G 202	Viktor Karlsson, Karlstad	1056	LN-3-A Seagull	Lage Norberg, Sundsvall
SE-XYV	Aerospool WT-9 Dynamic	Staffan Ekström, Lidingö	1554	LN-3-A Seagull	Åke Lidfalk, Örnköldsvik
SE-XYX	Pitts S-1S	Oscar Skoogh, Götene	1559	Luscombe 8E Silhouette	Peter Andersson, Gällö
SE-XYZ	Zenair CH300 Tri-Z	Björn Alfer, Kristianstad	1560	MFI-9B	Joakim Westh, Stockholm
SE-XZA	November 862 Tango 12	Jacob Holländer, Bålsta	1535	Monnett Sonex	Ivan Midwing, Varberg
SE-XZB	Laser	Tommy Lundgren, Malmö	1556	Murphy	Anders Hansson, Huddinge
SE-XZD	SE.5A (Replica)	Daniel Ryfa, Ängelholm	1432	Murphy Renegade Spirit	Mattias Lindström Wiik, Gävle
SE-XZE	Pitts S1S	Thomas Ericsson, Sundsvall	1527	Neico Lancair 320/360	Reiner Ressel, Siljansnäs
SE-XZL	CZAW Sportcruiser	Peter Värmfors, Sölvesborg	1010	Neukom AN20B	Erik Christiansen, Äryd
SE-XZO	Van's RV-6A	Michael Larsson, Fjärås	1532	Nordic 580	Linus Bladh, Vadstena
SE-XZR	Neico Lancair 360	Reiner Ressel, Siljansnäs	281	North American NA66-4	Veteranflyggruppen Uddevalla,
SE-XZS	Echo Charlie LLC Model 12	Jacob Holländer, Bålsta	1240	Harvard	Lidköping
SE-XZT	Van's RV-4	Carl-Johan Bjurström, Visby	645	Orion G-802	Börje Nyberg, Kristianstad
SE-XZV	Van's RV-4	Stefan Johansson, Brunflo		Pfalz D.VIII	Mikael Carlson, Löberöd
SE-ZHF	Brita Varmluftsballong	Charlotte Algotsson, Helsingborg	1127	Piper J3C-65 Cub	Ingvar Ask, Löddeköpinge
SE-ZIV	Brita Varmluftsballong	Stig Dahlstrand, Stenstorp	1539	Piper J3C-65/90 Cub	Tord Lehman, Boden
			1155	Piper Pa-18 Super Cub 95	Solweig Orsan Egnerfors, Stockholm
			1325	Pitts Model 12	Philip Raine, Vadstena
			1228	Pitts S-1S	Göran Aggestig, Sköndal
			1238	Pottier P.180S	Fredrik Aspelin, Kumla
			930	Progressive Aerodyne SeaRey	Tord Wedin, Sundsvall
			905	LS	
			1501	Rans S6 Coyote typ II	Bengt Bergsten, Uppsala
				Rans S-6S Coyote II	Anders Sundström, Kiruna
				Republic SeaBee	Reino Hänninen, Mölndal
				Republic RC-3 Sea-Bee	Bert-Ale Wählin, Tärsjö
				Republic RC-3 Sea-Bee	Bengt Persson, Borlänge
				SAAB 91B Safir	Sten Karlsson, Västerås
				Safari Helicopter	Thomas Nilsson, Säter
				Smaragd CP301A Emeraude	Carl Gustaf Sondén, Ängelholm
				Sooper Coot A	Jorma Koskinen, Fagersta
				Supermarine Spitfire PR IV	Ingvar Lif, Visingsö
					Sven Kindblom, Sollentuna

Pågående flygplansbygge och renoveringar

Pågående projekt med gällande byggtillstånd

Byggnr	Flygplantyp	Byggare	
488	Acro Sport	Örjan Norling, Bollnäs	1203
1550	Aerodrome Sopwith Pvp	Håkan Ljungberg, Katrineholm	878
1389	Andreasson MFI-9HB	Christer Lundholm, Vallentuna	1225
922	Anglin J6-B Karatoo	Ingvar Karlsson, Fjögusta	1524
1528	Asso V Champion	Tore Karlsson, Domsjö	1182
936	Auster V	Filip Gerhardt, Torslanda	876
1441	Autogyro Humlan	Joe Steen, Vaggeryd	2
			1295

1521	Ståhl typ A	Anders Ståhl, Röstånga	SE-XSZ	Windex 1200 C	Bengt Göök, Karlstad
1541	Thulin B	Daniel Ryfa, Ängelholm	SE-XTE	Van's RV-10	Fredrik Diehl, Täby
781	Tipsy T.66 Nipper Mk II	Peter Curwen, Linköping	SE-XTT	Van's RV-8A	Anders Wallerman, Linköping
1518	Titan T-51 Mustang	Nils-Eric Håkansson, Svedala	SE-XTZ	ICP Savannah S	Hans Marchner, Mariefred
1529	Titan T-51D Mustang	Dan Sandstedt, Lerdala	SE-XUA	Van's RV-6	Hans-Christer Nilsson, Kalmar
1534	Van's RV-14	Magnus Sandqvist, Huddinge	SE-XXR	Glasair SH-2	Ulf Bowallius, Djursholm
697	Van's RV-4	Hans Strähle, Färentuna	SE-XYD	Olofsson HB-3	Hans Olofsson, Varberg
967	Van's RV-4	Roland Wennström, Klippan	SE-XYH	Slepcev Storch	Nils-Eric Håkansson, Svedala
903	Van's RV-4	Karl-Gustav Ericsson, Knivsta	SE-XYI	Searey-LSX	Seth Hedström, Harads
896	Van's RV-6	Mats Widén, Västerfärnebo	SE-XYO	Hamilton SH-1 Glastar Sportsm.	Ulf J-E Domeij, Kåge
921	Van's RV-6	Karl-Eric Engstrand, Ekolsund			
965	Van's RV-6	Gustav Billman, Vilhelmina	SE-XZT	Van's RV-4	Carl-Johan Bjurström, Visby
794	Van's RV-6	Jan Lundberg, Klippan	SE-YLH	Murphy Renegade Spirit II UL	Olof Hjerpe, Tibro
793	Van's RV-6	Stig Holm, Föllinge	SE-YTR	Kitfox IV	Joe Steen, Vaggeryd
1002	Van's RV-6	Johan Löfström, Visby	SE-YVT	TEAM Hi-Max 1400 Z	Mikael Hallberg, Luleå
1059	Van's RV-6A	Christer Pending, Falkenberg	SE-YYH	Fisher Youngster V	Sven Nordqvist, Knäred
1260	Van's RV-7	Ola Karlsson, Vislanda			
1520	Van's RV-7	Jari Häkkinen, Malmö			
1545	Van's RV-7	Hans Hellström, Genarp			
1444	Van's RV-7	Bernth Johansson, Malå			
1312	Van's RV-7	Ulf Thurban, Bara			
1511	Van's RV-8	Dennis Isaksson, Gällivare			
1382	Van's RV-8	Fredrik Pellebergs, Sigtuna			
1564	Van's RV-8	Johan Sverkersson, Harplinge			
1570	Van's RV-8	Christofer Burman, Koskullskulle			
1113	Van's RV-8A	Lars Östling, Linköping			
1523	Zenair CH601 Zodiac UL	Peter Häger, Djursholm			
1542	Zenair CH701	Stefan Carlsson, Sala			
1375	Zenair CH701 STOL	Thomas Tegelström, Lycksele			
1296	Zenair CH701 STOL	Mikael Hemlén, Segeltorp			
1406	Zenair CH701 STOL	Peder Isaksson, Vilhelmina			
1408	Zenair CH701 STOL	Marcus Schwarz, Åseda			
1544	Zenair CH701 STOL	Sami Häkkinen, Västerås			
1161	Zenair CH701 STOL	Leif Ring, Kil			
1558	Zenith 701	Sten Backhans, Märsta			

X-klassade luftfartyg med gällande flygutprovningstillstånd

Flygplan som är under flygutprovning efter nybygge eller renovering

SE-ACW	Pietenpol AirCamper	Per Widing, Tumba
SE-FAH	Piper Pa-18A Super Cub 205	Bjarne Isaksson, Malmberget
SE-HYM	Autogyro Humlan	Nils-Gunnar Ohlson, Nacka
SE-UAR	EAA SF 25 B Falke	Leif Back, Avesta
SE-VMS	Jodel D18	Kenneth Pettersson, Västerhaninge
SE-VOR	Zenair CH701 STOL	Thomas Tegelström, Lycksele
SE-VSK	Monnett Sonex	Carl Bejvel, Visseltofta
SE-VST	Zenair CH701 STOL	Karl-Inge Persson, Mariestad
SE-VUD	Zenair CH650E Zodiac	Sven-Åke Svensson, Alingsås
SE-VUF	ICP Savannah S	Dennis Häggqvist, Knivsta
SE-VUH	Zenair CH701 STOL	Marcus Schwarz, Åseda
SE-XFL	Jodel DR100	Rolf Larsson, Kil
SE-XJH	Mignet HM14 TF290 Loppa	Björn Zereba, Nyköping
SE-XJL	SE.5A (Replica)	Lars Lindell, Forsheda
SE-XJO	Van's RV-7A	Sune Johansson, Växjö
SE-XJU	Pitts-S1S	Göran Aggestig, Sköndal
SE-XNT	Steen Skybolt	Anders Hägglund, Stockholm
SE-XNX	Rans S-10 Sakota	Kent Mattsson, Uddevalla
SE-XOU	Rand KR2	Lars Dolk, Färentuna
SE-XOZ	Pereira GP3 Osprey 2	Kenny Märs, Oskarshamn
SE-XRC	Christensen OPUS-3	Lennart Persson, Köpingsbro
SE-XRG	Rans S-7 Courier	Jimmy Stokke, Rosvik
SE-XSC	Monnett Monerai	Ragnar Fries, Avesta

Ikarus Flying Center



Den bästa klubbkärren enligt expertis!

Ikarus C42. Europas ledande skol & klubbmaskin, tillverkad i Tyskland i över 1800 ex!

www.comco-ikarus.de

Breezer B400 UL



Sportigt touring-UL med stor tillförlitlighet.

Breezer B400 UL
Finns även som EASA godkänd LSA maskin för 600 MTOW
Easa nr.: EASA.A. 598 www.breezeraircraft.de

Nu även representant och agent för:
JUNKERS
Räddningsfallskärmar för flygplan
www.junkers-profly.de

Elltech Tel. + 46 (0)70 583 23 82
Svensk och Norsk agent www.elltech.o.se - finn@elltech.o.se

RV-8A i luften, Anders Wallerman rapporterar

Jag har efter många års byggande äntligen blivit klar med min RV-8A. Staffan var snäll och hjälpte mig med slutbesiktningen på våren förra året och jag flög planet första gången den 6 juli. Första landningen utanför hemmafältet blev förra årets Kräftstjartsväng. Det blev lite uppehåll med flygandet under vintern då jag jobbat med bl.a. flyghandboken i stället, men nu har jag kommit igång igen och har kommit upp i c:a 20 timmar flygutprovning totalt.

Jag har haft några småfel i form av t.ex. en liten oljeläcka i motorn, och några rörsopplingar som läckt för att jag inte hade dragit dem hårt nog, men inget allvarligt. Planet är jättekul att flyga, det är lätt i rodren, stiger bra och är lätt att flyga. Jag gillar också att sitta i mitten av planet, tandem passar mig.

Det har varit väldigt roligt och lärorikt att bygga den. Det har varit svårt att få tid över, men jag har tyckt att varje minut jag kunnat lägga på bygget har varit roligt. Planet är byggt från ett standardkit

(alltså inte fast build), har en begagnad IO360-A1B6 och en ny Hartzell C/S-

Egentligen är det en lite väl tung motor-propeller-kombination, det har kostat lite tillsatsvikt som jag gärna kunde använt till annat. Men det är roligt när man gasar på vid start...

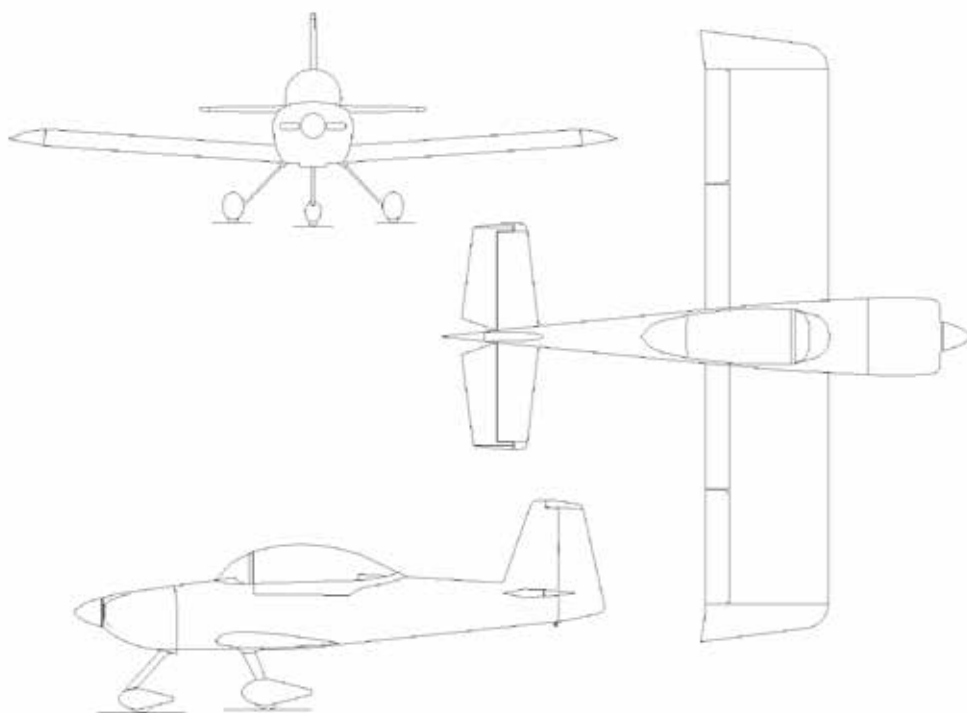
propeller. Egentligen är det en lite väl tung motor-propeller-kombination, det har kostat lite tillsatsvikt som jag gärna kunde använt till annat. Men det är roligt när man gasar på vid start...

Ernst Totland har varit min kontrollant, och Thorleif Gustavsson, Lars Östling, Pålle Pinato, Kjell-Ove Gisselson och många fler har gett mig massor av hjälp genom bygget. Stort tack, alla!

Jag hoppas kunna flyga till EAA-flyinnet, så vi kanske ses där!

Anders Wallerman, Linköping

RV-8A



RV-14 Flygplanet

Ett nytt avsnitt i Magnus Sandqvist:s projekt RV-14 Motstridiga känslor

Känslor kring färdigstäl- landet

Jag har definitivt kommit så långt att jag "ser slutet i tunneln", vissa kvällar tittar jag på planet och får känslan av att det är nästan klart. Andra kvällar sitter jag och funderar och inser hur mycket som fortfarande återstår, flera beslut återstår att fatta och så vidare. Jag förstår verkligen vart talesättet: 90% klar, 90% kvar, kommer ifrån!

Tidsplan

Julledigheter och annat har gjort att tempot sänkts under vintern men motivationen är fortsatt på topp. Motor, propeller och "firewall forward kit" har skickats och ska enligt plan anlända till Göteborg den 18:e februari. För den tunga motorn blev båtfrakt det naturliga valet, särskilt med tanke på att tajmingen med båtfrakt ser ut att bli optimal. Mitt garage känns nu litet och jag har därför redan skeppat iväg mina färdiga vingar till flygplatsen. Jag har nu passerat 1200 timmars arbete (utöver detta har andra hjälp mig med uppskattningsvis 100 timmar). Jag tycker det är svårt att bedöma hur många timmar det är kvar, genom jämförelser med andra RV-14 byggare så kan jag sluta mig till att det är minst 400 timmar kvar men att planet borde flyga efter mindre än totalt 2000 timmars arbete, åtminstone om jag gör den första flygningen med omålat plan.

Arbete sen sist

Nu sitter även ramen till instrumentpanelen på plats, det sista skinnets bakom motorkåporna är också fastnitat. Strax därefter monterades spakarna och styrstagen till höjd- och skevrodren. Som julklapp fick jag ett grepp vilket också monterats. När detta skrivs är jag klar med huvan därefter är det bara motorkåpor, landställ och arbete med olika "fairings" kvar av byggandet på själva flygplanet. Jag ser fram emot att få börja med installation av motor, propeller och instrumentering.

Nya färdigheter

Huven och ramen till denna har varit rolig att montera, nu har jag också fått ypperlig nytta av min kontrollant Jan-Eriks stora kunskaper kring epoxy och glasfiber! För en erfaren Cozy-byggare ter sig Vans detaljerade beskrivningar av dessa moment nästan mer förvirrande än hjälpande. Jag gillar själva plastandet men även detta tämligen begränsade arbete har fått mig att lessna rejält på allt slipande!

Instrument

Från att ha varit inriktad på en panel baserad på Garmins produkter har jag nu börjat titta alltmer på MGL. Jag gillar deras arkitektur med en separat box som monteras i motorrummet dit alla sensorer från motorn kopplas. Sedan går bara några få trådar via brandskottet in till EFIS. De har också en intressant "electronic circuit board" med tillhörande kontakter som gör det mycket smidigt att styra elförbrukare. Fortfarande många val att göra!

Pengar, pengar, pengar

Ett område som verkar gå att lägga hur mycket pengar som helst på är inredning. Jag vill väldigt gärna ha en fin, brandsäker och ljuddämpande matta vid fötterna i cockpit och kommer nog att spendera de över 4000 sek den variant jag vill ha kostar. Men att lägga ut över 50 000 kronor på säten kommer inte på fråga och inte heller på de i och för sig fantastiskt fina sidopanelerna för över 10 000!

"Total performance", är den framgångsrikaste kitplane tillverkarens devis. Del 7 i en serie kortare artiklar där ni får följa mitt bygge av en Vans RV14.



RV-14 plåtvingarna i bakgrunden, Cozy glasfibervinge i förgrunden.



Motorfundamentet på bänken



Greppet på spaken



Fälg och däck



Youngster V, ett träbygge från Ås till Sölvesborg

Anders Stenhammar om sitt projekt, avsnitt 2

Roder

Stjärtrödrarna skulle stagas upp med enkla aluminiumrör. Här handlar det mest om ekonomi och funktionalitet.



Det är ju dessutom rätt så idiotsäkert. Jag tog in en offert på aerodynamiska smidda flying wire och landing wire. Då jag såg att priset var högre än vad planets motor kostar så återgick jag till mina aluminiumrör och AN-bultar. En



bekräftad metod som nästan alla Fisher flygplan använder. Hödrodertrimmen var ett kapitel för sig. Ritningen var mycket sparsam på detaljer och det angavs att en "bowden cable ala heavy duty lawn mover" skulle användas. Hur den skulle sitta fast var upp till fantasin att bestämma. Dags att ta fram sina uppfinnargener. Resultat blev helt ok och det känns tryggt. Lite plåtarbete fick det även bli, även om det kändes kalt och okänsligt.

Sidoroder och sporrhjul

Fisher flygplan brukar ha träpedaler. Det tar en tillbaka till tiden då man byggde lådbil och körde lådbilsrally, fast man fick trampa höger för att svänga vänster. Det fungerade fint där, så varför inte i ett flygplan. Pedalerna hålls uppe av en enkel fjäder, ala Volksplane och linorna löper genom bussningar istället för hjul. Dessa linor har ju ingen speciell linspänning så någon märkbar förslitning räknar man inte med. Sporr fjädern



är av en enkel 2024 bockad aluminiumplatta. I fjädern är en hemmagjord gaffel, utskuren från en U-balk i 2024, monterad med ett radiallager från ett

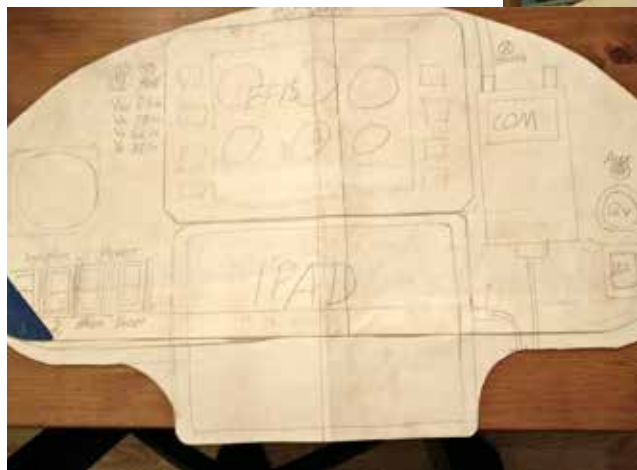


kundvagnshjul. Hjulet är ett högkvalitativt hjul i 6061 och hårdgummi avsedd för tävlingsparkcyklar.

Instrumentbräda

Under julhelgerna så skissade jag mycket på min instrumentbräda. Detta är trots allt en oerhört viktig del i flygplanet. Inte bara ska det vara funktionellt, men även snyggt och elegant. Sedan tillkommer faktorer så som låg vikt och tillförlitlighet. Egentligen hade jag klarat mig med ett enda EICAS/EFIS instrument och en huvudbrytare. Men jag fick hitta en nivå som skulle kännas ok. Det slutade med en MGL Stratomaster EICAS/EFIS, backup fartmätare och analog kompass. Ett antal strömbrytare och glassäkringar (dolda bakom Ipad:en) tar hand om alla





delkretsar. Detta flygplan blir ett högteknologiskt plan med en retro-känsla. En perfekt blandning av det



bästa från förr och nu. Jag använder min Ipad till GPS navigering och som backup EFIS (som fungerar förvånansvärt bra utan extra sensorer). Den klassiska kulan fick ta plats i ögonhöjd. Plats för en handhållen radio finnes på höger sida om så önskas. Men detta flygetyg avses inte användas för några sträckflygningar.

VW 1835cc flygmotor

Motorinstallationen är ett kapitel för sig. Det kommer jag att berätta mer om framöver. Min motorkontrollant Thomas Sjödalen på TS-motor jobbar dagligen med luftkylda VW motorer och växellådor. Han bygger allt från standardmotorer, flygmotorer (med racingkvalitet) och racingmotorer. En oerhört kompetent tekniker som endast sysslar med högsta kvalitet! Det känns mycket bra att köpa alla delar och tjänster via Thomas och dessutom få många timmars rådgivning och utbildning på köpet.

Vi bygger motorn baserad på Yards gamla konverteringsmanual, men självklart kompletterar vi med all nödvändig kunskap utifrån konverteringsmanualerna från Great Plains, Bob Hoover, HAPI, Peacock, BAC och Thomas mångåriga erfarenhet. Jag köpte en begagnad motor som hade

suttit i en Colibri. Den hade gått 150h innan den haverade pga. något fel på magneterna. Magneterna var de första jag gjorde mig av med.

Thomas sorterade ut de delar som ansågs duga, kvar blev blocket, vevaxeln, topparna och propellerna. Resten införskaffades nytt. Vevaxeln skickades till flygteknikerutbildningen i Västerås där jag själv gick en gång i tiden, för sprickkontroll med magnaflex. Sami Häkklilä tog hand om det hela men stötte på trubbel när avmagnetiseringsapparaten gick sönder. Efter mycket om och men så löste det hela sig och jag fick

hem den tyska, smidda sprickfria vevaxeln. Tack Sami för det! Nu är den på slipning och balansering. Blocket fick jag precis hem efter upptagning för större cylindrar. Thomas har gett mig i uppgift att gå över hela blocket med en dremel och slipa bort alla vassa kanter och brottanvisningar. Likaså med topparna. Thomas har renoverat topparna och slipat ena insugskanalen fin, jag kopierar hans arbete på de resterande tre kanalerna.

Det som är lite speciellt med denna motor (förutom racingkvaliteten) är det blivande Runtronic tändsystemet. Det är egentligen ingen större nyhet inom EAA, men det verkar inte finnas någon



dokumentation kring detta att få tag i. Runtronic är ett mycket smart och effektivt CDI system som togs fram för modellmotorer på 80-talet av Rune Svenningsson. Det har använts på flera flygmotorer, motorcyklar och även



veteranbilar. För att stilla en viss oro så kommer jag att montera ett originalsistem parallellt med Runtronicssystemet för de första 50 timmarna. En Honda CBR600 generator skall monteras bakpå motorn enligt Leburg installationsmanual som LAA har godkänt. Installationsmanual är skriven och ansökan om modifiering är insänt och väntas på godkännande. Maxvikten för motorn är tänkt bli 65kg. Dagen innan denna artikel författades, monterade jag frontrutan och påbörjade skensystemet för "sliding canopy". Rutan är av typen Makrolon och oerhört reptålig för att vara polykarbonat. Huven får bli i UV "beständig" Lexan.

Fortsättning följer...
Anders Stenhammar.



Dukningskurs I England - Nytt material?

Undertecknad hade möjlighet att som privatperson deltaga i en endagskurs för Oratex-dukning av vinge och flygkropp. Kursen kostade cirka 1500 kr men kursavgiften återbetalas om man beställer material hos firman i England. Den nya tekniken innebär att man använder färdigmålad duk, som limmas på vinge och kropp. Det finns två tjocklekar av Oratex-duken. Den ena är gjord för ultralätta flygplan, vikt upp till 600 kg och finns i många färger. Den andra är tjockare och gjord för flygplan med startvikt upp till 6000 kg och finns i de vanligaste färgerna. En fördel är att man slipper sprutmåla 8 - 10 lager av färg med efterföljande rengöring av sprutpistol mm. Självfallet behöver man inte fundera på kompressor heller. Med Oratex-duken slipper man dofter som i många fall kan vara besvärligt om man använder konventionell teknik där alla färger löses i thinner eller motsvarande. Underarbetet är ungefär detsamma som med den gamla tekniken. Om det rekommenderas att sy fast duken kring spryglarna ska man göra det även om man använder Oratex. Tack vare att Oratex-duken är färdigmålad anses dukningen (och med den gamla tekniken dukning och målning) gå ungefär dubbelt så fort. Oratex-tekniken innebär också att man sparar vikt.

Själv har jag en Jodel DR 1050M1 Sicile Record, som behöver ny duk både på vinge och kropp. Den har svept fena i motsats till flertalet Jodeler, som har pendelroder och är raka i framkant. Men den har sporrhjul trots DR i namnet. Kursen hölls i Little Snoring, ett gam-

alt krigsflygfält 2,5 timmars bilkörning N-NÖ om London. Läraren är anställd på en firma på flygfältet, som tillverkar ultralätta flygplan, rörkonstruktioner.

Vi var sammanlagt 4 elever, tre engelsmän och jag. En var pensionär från London och hade varit flygledare, en hade flygplanunderhåll som yrke och den tredje var flygplanplåtslagare på Gatwick Airport.

Efter att på förmiddagen ha haft en genomgång av proceduren och dess egenheter fick vi på eftermiddagen öva oss att duka varsitt roder (en rörkonstruktion). Det som är speciellt för Oratex kommenterades. Efter avfettning penslas lim där duken ska fästas. Normalt väntar man sedan minst ett dygn så att limmet torkar. Vi fick snabbtorka limmet med värmepistol i stället. Den färdigmålade duken fästas sedan vid underlaget med värme. Antingen kan man använda strykjärn med elektronisk värmereglering eller en värmepistol (också med **elektronisk reglering**). Det gäller att lära sig tekniken med att värma och sträcka så att bubblor



och veck elimineras. Det finns rekommendationer för värmepistolens förintallda temperatur och även för strykjärnet (Man rekommenderar en sort med elektronisk reglering även här). Oratex-duken har en något mindre förmåga att krympa än Ceconite och Poly-Fibre men Oratex krymper också vid värme. Det är förhållandevis enkelt att laga en skada på ett Oratex-dukat flygplan.

Efter lång väntan fick jag svar från Leipzig, Tyskland, där Oratex-fabriken finns. Dom skrev att enligt deras erfarenhet skulle duken till mitt flygplan kosta ungefär 4000 Euro, exklusive avfettningsmedel och lim och övriga tillbehör (strykjärn, värmepistol och remsor mm). Sent omsider kom ett informativt svar från Leipzig där det berättas att man ordnar en femdagarskurs där för 500 euro, men om man beställer material under kursen får man tillbaka hälften av kursavgiften (<https://www.lanitz-aviation.com/sites9/4>). Det är förmodligen ett tecken på tysk grundlighet att man där ordnar en femdagarskurs.

Det finns också en adress på internet där man kan läsa en application manual (https://www.lanitz-aviation.com/downloads/viewcat/18/instructions_-manual).

Kursen I England var informativ men möjligen bestämmer jag mig för att även gå kursen I Tyskland där man ofta dukar gamla segelflygplan eftersom dom är lika Jodelen med duk på en träkonstruktion.

Allt sammantaget var det en inspirerande kurs

Hans Collste

Bilderna visar Hans projekt Jodel DR 1050 M1 Sicile



Zlin SE-XFY får ny duk

Av Lennart Öborn

Foto: Lars Andersson, Lennart Öborn

Den modifierade Zlin Z326 såg lite sliten ut och behövde en uppfräschning. Demontering av vingar, stabilisator, fena, huv och diverse plåter gjordes och under vintern har det jobbats med dukning av kroppen. Traditionell Ceconite har använts. Vingarna som är i plåt fick också ny lack. Se även EAAnytt 4-2016.



Lite från utställningen i Friedrichshafen

Text Staffan Ekström

Foto Hans-Olav Larsson

Årets utställning var ett mellanår det betyder att segelflyget inte ställer ut, och många vanliga utställare saknades. Mindre antal besökare var det under torsdag och fredag när vi besökte mässan.

Det som är av intresse är alla 100 små utställare allt från plexiglashuvar, nytt system för dukning med Oratex, nya instrument, skärmar, ledbelysningar, kollisionsvarning som känner av transpondrar mod S, mod A/C och FLARM. Det tar minst 2 dagar att gå igenom alla hallarna och prata med intressanta utställare. Även föredrag på engelska förekommer i minst 10 föredragsrum.

Det vi inte tittade på så grundligt på var de små lätta UL flygplanen som har en max tomvikt på 120 kg som får flyga i Tyskland utan cert och medical, för den klassen har vi inte i Sverige. UL Hkp cert har vi också inte i Sverige, så på UL Hkp sidan tittade vi bara lite ytligt på. UL frågan får KSAK M driva.

Den dyraste och finaste UL Hkp RT 219 hade en gasturbinmotor den kostade 350000 €. Maxvikt 600 kg, tomvikt 320 kg, motor 190 hp, rotordiameter 8 m. Ur EAA:s hembyggesynvinkel var det tre företag som levererade byggsatser. Van 's Aircraft från USA ställde ut en RV-12 och en RV-14A. Den enda modell som inte har byggts i Sverige är RV-12, den har en Rotax 912 motor på 100 hp. Den stora fördelen med denna modell är att det är enkelt att ta bort vingarna och

dra hem flygplanet till det egna garaget, eller in till klubbens bygglokal.

Från Tjeckien är det två fabriker som erbjuder byggsatser.

Den ena är SD-2 Sportmaster som har en mix av trä och kolfiber. Maxvikt 600 kg, tillsatsvikt 325 kg. Maxhastighet i turbulent luft 230 km/h, Vne 290. G last +5/-3g Tankvolym 100 liter. E-mail info@sdplanes.com. Det som är bra är att tillsatsvikten är hela 325 kg och den höga g lasten.

Den andra pärlan från Tjeckien var BRISTELL kit helt i vanlig nitad al-plåt. Kittet går att få antingen med styrbart noshjul eller med sporrhjul (för de som kan flyga sporre). Max vikt för bygge är

upp till 750 kg. Flygmaskinen är bekväm att stiga in i den har fotsteg som sitter rätt. Sikten ut och över nosen är utmärkt och ökar flygsäkerheten. E-mail info@brmaero.com. Tankvolym 120 l. Max cruise 235 km/h, Vne 290. Att den är i plåt gör den lätt att laga, det är bara att borra bort nit och nita dit en fabriksny plåt från fabriken. Det säger jag som nitat i Teal -XNA och MFI 15 -XUL. Det är alltid lika trevligt att möt våren nere vid Bodensjön. Vi brukar bo i Meersburg som ligger vid strandkanten med utsikt söderut över till Schweiz. Staden har en medeltidsborg ingenting blev förstört under kriget.



EAC Whisper, en elhelicopter med åtta motorer.



Bristell Classic finns i tre utföranden, LSA, UL och HD (Heavy Duty). Rotax 80 - 130 hp. Lastar 183 kg (UL) till 290 kg (HD).



SDplanes SD-2, en trä/komposit-kärra med Rotax. Vingprofilen är GA 37U-A315. Deras SD-1 såg ni på vårt flyin 2016.



Van's Aircraft gör byggsatserna till den populära RV-serien, en RV-14A visades.

Van's Aircraft RV-12, Rotax "enkelt" att motera av vingarna.



JH Aircraft Corsair för länder med klassen för max 120kg tomvikt.

Wing span: 7,50m

Length: 6,30m

Wing area: 10 m²

Empty weight: 110 - 120kg

MTOW: 250 kg

Safe loading: +6 / -4g

Cruise speed: 168 km/h

Maximum speed >200km/h

Engine Verner Scarlett 3 VW

Power 42 hp



El är på gång, ROTEX electric elmotor i nosen på ett plan från pure flight solution, se www.pure-flight.eu

Pipistrel Alpha Electro, signer med +1000 fpm, optimerad som trainer, vid approach återvinns 13% av energin (så skriver dom).





Information om radannonsering i EAA-nytt

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

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

Säljes SE-XYZ, Zenith CH300 (TRI-Z)



Tillverkad 2006
Total flygtid TSN 425 h
Motor Lycoming O360, 180 Hp TSO
800 h
5-årskontroll september 2017
Flygtillstånd till 31 dec 2018
Pilot + 2 pax, MTOW 885 kg
Max tillsatsvikt = 335 kg (Bränsle + pilot
+ pax + bagage)
Fuel, min UL91, 200 liter (145 Kg)
Marchfart 108 kt med hjulkåpor, 105
utan.
Range c:a 500 Nm t.ex Skåne – Umeå.
Eller München om du vill söderut.

Avionik mm.

COM/NAV Bendix King KX165
Com(25Khz)/Nav (VOR+ILS)
COM TRIG TY96 Com radio 8,33 Khz
ADF Bendix King ADF KR86
DME Narco DME195
Transponder TRT800 Mode-S
GPS Garmin 495
TrueTrak Autopilot

Pris: 40.000 Euro

Tel 044-101449 076-1114149

bjorn.alfer@telia.com

Säljes LONG-EZE från 1992



För mer information
Kontakta: Svante Andersen
0703668370

Säljes Jungster projekt



Det mesta finns för färdigställande.

För mer information kontakta
Svante Andersen
tel:0703668370

Säljes Piper PA-14 Family Cruiser



Aircraft: Piper PA-14 (Family Cruiser)
s/n 14-497
Reg: SE-BED (Swedish experimental
registration)

TT airframe: 4448 hours (2017-09-18)
48 hrs after completely restored (2012-
08-23)
Airframe metal, Chrome Molyb.
Tail RepalcementKit, PA12/14 BAM WO
SE-BED WO 4949.

Engine: Lyc O-320 A2B: 150 hp .s/n
L-15289-27 A. TT SMOH 2133 hrs.
All AD:s and service bulletines compl.
Engine EAA classified 2009.
New exhaust, muffler, sparkplugs. Carb.
and Mags. Overhauled 2016.

Prop: Hoffman HO 23 B 1981,
mounted 2005.

Interior: New interior panels,
leather upholstery. New front
window 2010.

Weight: Empty weight 668 kgs (sea
version)
Max TOW 880 kgs
Max load 212 kgs

Fuel capacity 125 liters

Floats: Aqua 2200, mounted 2010-05-
31, excellent condidtion.

Equipment: GS Garmin 295, VHF/
Com Becker AR-4201, incl. Intercom.
Transponder Becker ATC-4401 ACK
A-30. ELT ACK E-04.

Location:Luleå Sweden.
Contact Christer Liljenstrand
cliljenstrand@gmail.com
mob 070 55 94145

Säljes

RV-6 eller SE-5a



Jag skall sälja ett av mina flygplan - välj det som intresserar dig!
RV 6 - byggd 1993 motor Lyc. O-320
gångtid: 675 tim.
Pris: 600 000 Sek.



SE 5 a - byggd 2010 motor Cont. O - 200
gångtid: 55tim.
Pris: 300 000 Sek.

Ring 070 5981985 - för mer info.
eller mail lasselindell@hotmail.com

Säljes

Cowling till MFI-9HB



2st överdelar ingår - se foto. Du som har
användning för dem - ge mig ett bud !
Sune Larsson Gislaved
sune.r@telia.com eller ring
070 3643374

Köpes

Avid Amphibian eller Avid Catalina

Jag är intresserad av att köpa en Avid Amphibian eller Avid Catalina. Alla motoralternativ är intressanta, eller utan motor. Allt från flygande och i toppskick till renoveringsobjekt och ej färdigbyggda är av intresse.

Erik Wiberg
0703040101
erik.wiberg@gmail.com

SKRUVS KEMITEKNIK AB

Proffs på färgborttagning!

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

0470-77 45 40

www.skruvskemiteknik.se

Industribyn, 360 43 ÅRYD



AVSÄNDARE:

EAA Sverige
Hägerstalund
164 74 Kista



NÄRPRODUCERAT ÄR TRYGGHET

Svensk/t

- Tillverkning av flygbränsle
- Bränslelagring i Västerås
- Volvo lastbil
- Förare
- Kunskapscenter för AVGAS

Svenska

- Löner och arbetsvillkor
- Dieselskatter
- Vägskatter
- Företagsskatter
- Försäkringar



Runskogsvägen 4 B • 192 48 SOLLENTUNA

TELEFON 08-626 93 86 • FAX 08-626 94 16

ORDERTELEFON 021-12 31 76