



EAA

 nytt

#2/2020

MEDLEMSTIDNING FÖR EAA SVERIGE • ÅRGÅNG 53



- Nya i styrelsen
- Luftrumsintrång
- Broom F58, svetsning
- RV-14, flygutprovning
- Blackwing slår världsrekord
- Veteranflyg, dagsläget
- Flygplanslistor





Flygkalendern

2020-06-05 - 07

EAA Fly-in, Falköping, inställt

2020-07-11

Föreningen Rv62 bjuder in till Flyg och Hobbyfordonsträff, Finnskoga/Backa flygfält, Värmland Hangarfest på kvällen.

Kontakt:

Dan Persson tel 070-533 51 48

2020-08-29

Försvarsmaktens flygdag

Skaraborgs flygflottilj (F 7), inställt

2020-09-05

Timmele Fly-in

I DETTA NUMMER

BLAND ANNAT:

4-5 Information från kansliet, Flygsäkerhet, årsmötet

6 Luftrumsintrång!

7 Pandemi och behörigheter

8 Flygplanslistor

14 Broom F58, Josef Melins spännande projekt

18 Blackwing slår världsrekord

19 RV-14, flygutproving pågår

20 veteranflyg, dagsläget

22 **HANGAREN**
Köp och sälj



Inget flyin i coronatider, vi får njuta av hur det var på Flyin 2018.

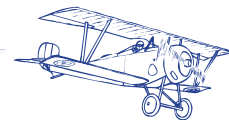
Foto Anders Ljungberg

Senaste datum för material för kommande nummer under 2020.

Nummer 3, 2020-09-07

Nummer 4, 2020-11-09

email: aaa-nytt@aaa.se



EAA-NYTT

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

En föränderlig värld! I förra krönikan talade jag om behovet att göra reklam för oss på olika flygevenemang. Nu är i princip alla evenemang i Sverige inställda och jag läste för någon dag sedan om att även årets fly in i Oshkosh, USA är inställt.

Några av våra medlemmar håller sig själva i strikt karantän och kan därför inte flyga. Flertalet har tur och kan flyga utan att utsätta sig själv och andra för oacceptabel risk. Några få kan t.o.m. utnyttja permitteringar till att bygga effektivare. Till dags datum har jag endast en ytligt bekant pilot som jag vet gick bort p.g.a. Covid-19 men det lär tyvärr dyka upp fler fall.

Det finns några glädjeämnen mitt i allt kaos, så som att det kommit ut mer material om användandet av Annex-1 flygplan för grundutbildning mm. Det

saknas dock fortfarande detaljer om exempelvis den viktiga frågan om huruvida det kommer att vara gratis eller ej, om en modell eller individ är godkänd en gång, är den då automatiskt godkänd för alla DTO att använda osv.

Som ni säkert redan sett så har vi beslutat att ställa in årets EAA fly in, ett väldigt tråkigt beslut att behöva fatta men det kändes inte rätt att vänta med beskedet längre.

Ta hand om er där ute
Magnus



Några ord från redaktörn

I det här numret brukar det finnas information om vårt Flyin men i år blir det ju av kända skäl inget, dock har vi flygplanslistorna med, flygplanen har vi kvar. Inget flyin i år, vädret blir nog toppen den första helgen i juni som är den traditionella tidpunkten för vårt flyin. Vi får vänta till nästa år, men drömma lite om hur det kan vara får vi göra. Titta på omslaget och låt fantasin flyga.

Ni kan läsa fortsättningen på Josef Melins berättelse om bygget av sin eget designade flygplan, Broom F58. Det är spännande att läsa om alla situationer som Josef klarar av att lösa. Nu läser vi om hur svetsning måste göras med kvalitet. Övningar och prov, det är en läroprocess för de flesta att bygga ett flygplan. Jag känner igen det själv men

jag jag tog genvägen med ett "kitplane", men trots det så var mycket som skulle läras, med EAA-kurser och självutbildning. Josef har ju gedigen kunskap i sitt område, men flygplansbygget gör att nya kompetenser måste läras in. Inte så dumt att bygga ett flygplan, kunskaper är aldrig i vägen!

Ni får gärna bidra med material till tidningen om vad ni själva sysslar med, bygger, konstruerar, modifierar, undrar över, flyger etc. Redaktionen för EAA-nytt är inte stor, bara en person, redaktörn, som blir glad om det kommer bidrag i inboksen, eaanytt@eaa.se.

Lennart Öborn
Redaktörn



Nya medlemmar

5492	Staffan Rigestam, Karlskrona
5493	Åke Bergvall, Lyckeby
5494	Jonas Nylander Bengtsson, Laholm
5495	Kenny Eriksson, Vallentuna
5496	Krister Bratt, Nyköping
5497	Friex
5498	Johan Nohrstedt, Söderbärke
5499	Lars-Olov Arnqvist, Bjästa
5500	Jesper Grannas, Täby
5501	Mattias Alm, Kolsva
5502	Oscar Perfect, Linköping
5503	Andreas Hellestig, Gagnef
5504	Arto Suomäki, Varberg

1:a flygtillstånd

SE-XZH Pitts S-1S, Daniel Ryfa
Ängelholm

Överförd till Segelflygförbundet

SE-XSZ Windex 1200 C, Bengt Göök
Karlstad

Flygsäkerhetsarbete i Allmänflygsäkerhetsrådet

Vårt numera fastställda flygsäkerhetsmål att arbeta mot fram till 2025 är:

”En kontinuerlig minskning av haverier, omkomna och allvarligt skadade. Mäts som ett glidande frekvensbaserat 6-årsmedelvärde”

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

Följer vi de här fyra punkterna minskar de onödiga haverierna markant för varje 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 på finalen utföra pådrag och gå om på 300 fots höjd, om inte **allt stämmer**. Flygplan med fast ställ, fast propeller och utan klaffar att manövrera kan utföra pådraget säkert även på lägre höjd.

För att **allt ska stämma** betyder det att Du på finalen håller banans centrumlinje exakt i linje dvs. 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 pådrag och utföra ett nytt landningsvarv. Med en fint utförd plané med perfekt centerline, perfekt farthållning, perfekt jämn sjunkhastighet är halva landningen utförd innan Du planar ut och sätter ned flygplanet på banans centrumlinje.

Nr 4. Ny punkt att alltid kontrollera vindriktningen som vindstruten visar inför landningen på ett obemannat flygfält. Råder det redan flygtrafik i varvet kan upplysning inhämtas på radion. Även om Du startat lite tidigare från flygplatsen kan vindriktningen ha ändrats på kort tid (sjöbris, termikvåder osv.) gå inte in i den fällan. Är det ingen trafik på fältet ingen svarar på radiofrekvensen, utför alltid kontroll av vindstruten. Genomför därefter standard trafikvarv som råder för flygplatsen.

Fortsatt säkert flygår 2020 önskar Staffan Ekström.

Incidenter, tillbud, haverier och flygsäkerhet En lägesrapport för 2020

När detta skrivs är det den 7 maj och Inom EAA:s verksamhet har det hänt ett haveri och en markskada på det nya året.

Markskadan inträffade 2020-03-06 på Jönköpings flygplats. När det ensitsiga flygplanet skulle handstartas (ingen startmotor). Flygplanet drog upp jordskraven och gick in ett buskage, där

den i lugn fart slog runt. Skador på träpropeller, sidoroder och ett huvbeslag.

Ingen personskada inträffade, piloten stod vid sidan av flygplanet.

Haveriet inträffade 2020-04-22 på Borgholms flygplats under landning.

Piloten startade söderut på bana 21, som låg i vindriktningen. Piloten flög till Kalmar och utförde fyra studsar på bana 16 där. Därefter återvände piloten till Borgholm och antog att det var samma vindriktning som när han startade, det var det stora misstaget. Vinden hade vänt sig 180 grader så piloten landade i rak medvind 10 knop på den 625 m långa gräsbanan. Piloten fick en studs vid landningen och då vek sig noshjulet därefter blev det en rundslagning. Av en tillfällighet passerade en ambulans på riksvägen som går parallellt med banan och fick se ett flygplan upp och ned. Ambulansen larmades någon minut därefter för körning till Kalmar lasarett. Piloten släpptes hem kvällen efter haveridagen. Flygplanet erhöll omfattande skador och står nu i sin hangar på Borgholm. Någon teknisk haveriundersökning behövs inte, då det klassificeras som operativa orsaker.

Lägesrapport från Staffan Ekström

Medlemsavgift för 2020

Det här är sista numret du får av tidningen om du ännu inte betalat medlemsavgiften. Är du osäker om du betalat eller inte, kontakta kansliet

Vill du av någon anledning inte vara medlem längre vill vi väldigt gärna veta detta.

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

Flygutprovsnings- och årsbyggedovisning

Några av er som håller på med byggen eller flygutprovning har ännu inte skickat in er årsredovisning. Vi ber er göra detta snarast möjligt. Glöm inte att även er kontrollant ska skriva under rapporten.



Årsmötet 2020

Årsmötet hölls som vanligt den första lördagen i mars, i år den 7:e mars. Platsen var EAA Sveriges kansli på Barkarby.

Protokollet finns att läsa på EAA Sveriges hemsida under Bibliotek och sedan Protokoll.

Följande styrelse valdes

Vice ordförande: Sven Kindblom, omval

Sekreterare: Bengt Lind, nyval

Ledamot 1: Mårten Hagardson, fyllnadsval

Ledamot 2: Tomas Backman, omval

Ledamot 4: Lennart Öborn, omval

Suppleant 1: Bengt Bergström, nyval

Suppleant 2: Magnus Lundström, omval

Suppleant 3: Andreas Hindenburg, nyval

Följande valdes 2019

Ordförande: Magnus Sandqvist

Kassör: Hans-Olav Larsson

Ledamot 1: Karl-Erik Engstrand

Ledamot 3: Kjell Franzén

Ledamot 5: vakant

Ny i styrelsen 1

Bengt Bergström, 1956. Jag är egen företagare och har ägnat hela mitt arbete till att leverera verktygsmaskiner och produktionsutrustning till svensk verkstadsindustri. Flyg, teknik och motorer har alltid legat mig varmt om hjärtat. Flyger SE-FIO en MFI-15 som har ett förflutet som matbombare i Etiopien men som kom tillbaka till Sverige 1989.



Bengt Bergström och hans MFI 15.
Foto: Peter Liander

Ny i styrelsen 2

Bengt Lind, född och uppvuxen i Tröde norr om Gävle. Civilingenjör i teknisk fysik från Uppsala Universitet, doktor i medicinsk strålningsfysik från Stockholms Universitet, docent och före detta professor i samma ämne vid Karolinska Institutet. Tidigare entreprenör inom life science, numera krögare på den franska bistron Café Facile i Stockholm. Flygintresserad från barndomen och innehar nu PPL (SEP+UL) flyger numera mestadels Van's RV-9A och Murphy Renegade. Jag har tre barn som ännu ej tagit flygcert ... Övriga intressen: Mat och dryck, katter och franska Rivieran.



Ny i styrelsen 3

Andreas Hindenburg. Jag bor i Nacka med min familj och jag fyllde nyss 52 år. Jag är i botten ingenjör som har jobbat i telekombranschen i 25 år där jag nu är Sverige chef för en liten operatör. Till flyget kom jag 2006 då jag tog PPL på Barkarby. Efter delägarskap i en PA28 kom jag snart fram till att bygga ett X-klassad plan. Jag hittade då exakt det jag sökte och byggde planet i största del på fabriken i USA. Det blev en Glas-tar Sportsman 2+2 som jag även skrev om i EAA nytt under den tiden och som flög första gången 2008.





Luftrumsintrång, ett störande gissel för oss flygare

Luftrumsintrången ökar samtidigt som vi flyger färre flygtimmar, antalet intrång var 297 st år 2018. Det är klart störande och följer ingen logik.

I EAA:nytt Nr 4 2020 presenterades vid vilka flygplatser som intrången utfördes.

I Nr 1 2020 presenterades vilka luftfartygsgrupper som utförde intrången och vilka 19 R områden som genomflögs utan tillstånd 2018.

I den här tidningen kommer intrången i CTR och TMA att behandlas.

Ett råd för att undvika luftrumsintrång är att etablera radiokontakten i god tid innan du kommer in i TMA, CTR eller R-område. Tänk så här - om jag inte får svar på anropet, då måste jag ha tid att kontakta Sweden control och kolla om flygplatsen är stängd och G luft råder i TMA och CTR. Väntar du med anropet nära gränsen och någon före dig tar kontakt med tornet, så måste du utföra en onödig 360 graders sväng utanför kontrollerad luft. Flyg absolut inte in före du erhållit klarering för då blir det ett onödigt luftrumsintrång.

Fördelning av de 70 st CTR-intrången 2018

Intrång in i CTR utan tillstånd	35 st
Intrång in i CTR utan tillstånd under skolning + EK flygning	5 st
Intrång i CTR på grund av felnavigering + 7000 eko (okända)	12 st
Flög på färdplan och sökte inte CTR-tillstånd	2 st
Överlämning mellan kontrollen och CTR fungerade inte. Förstod ej klareringen.	
Öppet och stängt blandats ihop.	8 st
Lämnade momentant CTR och for upp i TMA:et	2 st
Flög in i en mindre del av CTR + genade i ett hörn	6 st
Antalet CTR intrång	70 st

Fördelningen av de 198 st TMA-områdesintrången 2018 redovisas. Även intrångshöjden är noterade på 66 st av intrången.

Fördelningen av de 198 st TMA-intrången 2018

Redan inne i TMA:et när radiokontakt etableras med Trafikledningen	12 st
Steg upp underifrån in i TMA:et utan tillstånd, + lämnade TMA:et nedåt utan tillstånd	24 st
Intrång i sidled in i TMA:et utan tillstånd	115 st
Transponderkod 7000 = UFO (okända)	
Fel på transpondern, fel transponderkod, fel på radion, öppen eller stängd trafikledning.	38 st
Litet intrång mätt i nm (distansminuter).	
Intrång i TMA hörn. Höjdållning 100 fot fel.	
2 st 1 nm, 1 st 2 nm, 2 st 3 nm,	
3 st TMA-hörn	9 st
Antalet TMA-intrång	198 st

Intrångshöjden är noterad på 66 händelser.

Intrången är fördelade på följande nivåer:

Flyghöjden lägre än på 2 550 fot	25 st
Flyghöjden mellan 2 600 till 3 550 fot	18 st
Flyghöjden mellan 3 600 till 5 050 fot	20 st
Flyghöjden 5 100 fot och högre höjd	3 st
Totalt	66 st

Hela arbetet med luftrumsintrången ska mynna ut i en rapport med förslag till åtgärder, så bifogade intrångslistor är bara ett litet smakprov.

Barkarby 2020-05-07 Staffan Ekström

Pandemi! Förlängning av behörigheter

Omständigheter som kan beviljas undantag

EASA har kommit ut med information som möjliggör för oss piloter – även PPL/LAPL och UL – att beviljas undantag om du, på grund av allmänna resebegränsningar, reseförbud eller karantänsregler/rekommendationer, inte har möjlighet att:

- Genomgå de prov eller träningsflygningar som krävs för förlängning av:
 - Språkbehörighet
 - Typ-, klass, bergs- eller instrumentbehörighet
- Genomföra de flygningar som krävs för att bibehålla den aktuella erfarenhet som krävs
- Genomföra den flygläkarundersökning som krävs för att förlänga ditt medicinska intyg
- Genomföra din teoriexamination för ett certifikat
- Genomföra flygprov för certifikat eller behörighet inom giltighetstiden för din godkända teoriexamination
- Genomföra flygprov för en klass- eller typbehörighet.

Omständigheter som inte beviljas undantag

- Om den behörighet som du vill ha undantag för blev ogiltig före den 30 mars 2020
- Om den kompetenskontroll för förlängning av behörighet, eller läkarundersökning för förlängt medicinskt godkännande, går att genomföra i enlighet med gällande regelverk.
- Det medicinska intyg du söker undantag för innehåller en begränsning, förutom synrelaterade.

Hur går ansökan till?

En förlängning om undantag kan endast genomföras på behörigheter, certifikat och intyg som var giltiga när beslut om undantag togs 2020-03-30.

Det åligger kontrollanten/instruktören att anmäla Transportstyrelsen om förlängning av en typ, klass eller behörighet, enligt den angivna instruktionen från TS.

På TS hemsida finns utförligare instruktioner att läsa, och hur man går tillväga för att utnyttja undantagen.

Gå in på

Certifikat och utbildning sedan

Notifiering om undantag och sedan

Notifiering om undantag, annat än Del-ORO verksamhet.

Där finns att informationen. Längst ner på sidan även ett exempel på hur en anmälan kan se ut.

Mart Reskov, EAA:s besiktningsman i Kiruna

lämnade oss EAA:are 2020-02-08 i stor sorg och saknad.

Mart startade sitt flygarliv med segelflyg i Borås som 16 åring. Därefter blev han flygmekaniker vid 18 års ålder och tog även motorflygcert. Mart flyttade upp till Kiruna 1967 där det var sjöflygplan även skidflygplan att underhålla och flyga. Efter många år tog helikoptrarna över mera av flygmarknaden. Hkp typerna som flögs och underhölls av Mart var Bell 47, Jet Ranger, Long Ranger, Hughes 500 och EC 121B.

Mart var den som otaliga EAA medlemmar ringde till och frågade om tekniska problem även om sjöflygning och riggning av flottörer.

Sonen Martin Reskov skrev i dödsannonsen hedra gärna Marts minne med en gåva till diabetesfonden.

Staffan Ekström

X-klassade luftfartyg, flygande

Luftvärdiga experimentklassade flygplan

Vi reserverar oss för eventuella felaktigheter i listorna

SE-XZC	Acroduster II SSB750	Patrik Björk, Söderhamn
SE-XVZ	Aero Designs Pulsar XP	Kenneth Holm, Varberg
SE-BKB	Aeronca 65CA	Johan Janlöv, Sollentuna
SE-BKA	Aeronca 7AC	Tommy Lundgren, Malmö
SE-CLM	Aeronca 7AC	Johan Enger, Åmål
SE-XYV	Aerospool WT-9 Dynamic	Staffan Ekström, Lidingö
SE-XDS	Aerosport Scamp A	Vaclav Vonasek, Kungsbacka
SE-XYR	Akrotech Giles G 202	Viktor Karlsson, Karlstad
SE-XDK	Andreasson MFI-11	Mats Thörnqvist, Landskrona
SE-XIS	Andreasson MFI-9HB	Jan-Eric Andreasson, Stocksund
SE-ARR	Auster VJ2	Staffan Månsson, Halmstad
SE-CMF	Auster V	Lars Tengblad, Bromma
SE-XXY	Aviat Eagle II	Bo Forsberg, Ljungbyholm
SE-XOK	Avid Amphibian	Björn Åman, Sollentuna
SE-XJX	Avid Flyer	Örjan Norling, Bollnäs
SE-BXX	BA-6	Gustav Karlsson, Sandhult
SE-ZHM	BB-PNEU	Per Lesser, Partille
SE-ELF	Beagle 6A Tugmaster	Johan Lund, Grums
SE-BEP	Beech 35 Bonanza	Sven Hammarström, Danderyd
SE-CVT	Beech G35 Bonanza	Robert Wallin, Saltsjö-Boo
SE-XLH	Binder Smaragd CP301S	Torbjörn Olsson, Torsby
SE-XKC	Binder Smaragd CP301S Emeraude	Viktor Lindman, Linköping
SE-AMZ	Bleriot XI/Thulin A	Mikael Carlson, Löberöd
SE-BOZ	Boeing A75 Stearman N1	Kenneth Öhrn, Säter
SE-ZHF	Brita Varmluftsballong	Charlotte Algotsson, Helsingborg
SE-ZIV	Brita Varmluftsballong	Stig Dahlstrand, Stenstorp
SE-XCP	Brügger MB2 Colibri	Lars Faaren, Ösmo
SE-XCR	Brügger MB2 Colibri	Björn Rystedt, Sturefors
SE-XVH	Brändli BX2 Cherry	Anders Stenström, Tun
SE-BMN	Bücker Bü-181B-1 Bestmann	Joakim Westh, Stockholm
SE-XPS	Bücker T-131P Jungmann	Ronny Schyttberg, Stoby
SE-AMD	CASA 1.131 Jungmann	Bent Jacobsen, Solna
SE-CMY	Cessna 140	Mattias Persson, Malmö
SE-ESC	Cessna 140	Jerk Lindh, Sala
SE-IKB	Cessna 140	Björn Engvall, Fjärdhundra
SE-XRC	Christensen Opus-3	Lennart Persson, Köpingsbro
SE-XLV	Corby CJ-1 Starlet	Mats Flood, Huskvarna
SE-XIL	CVM Tummelisa (Ö1)	Mikael Carlson, Löberöd
SE-XZL	CZAW Sportcruiser	Peter Värmfors, Sölvesborg
SE-AMI	De Havilland DH-82A Tiger Moth	Jörgen Davidsson, Karlstad

SE-XZC	Acroduster II SSB750	Patrik Björk, Söderhamn
SE-XVZ	Aero Designs Pulsar XP	Kenneth Holm, Varberg
SE-BYL	De Havilland DH-82A Tiger Moth	Kenneth Öhrn, Säter
SE-COG	De Havilland DH-82A	Jan Malmgren mfl, Hallaröd
SE-FNP	De Havilland DHC-1 Chipmunk	Eddy Holm, Köping
SE-FOO	De Havilland DHC-1 Chipmunk	Henrik Paulsson, Vallentuna
SE-GRK	De Havilland DHC-1 Chipmunk	Bengt Hammarstedt, Huddinge
SE-XKU	De Havilland DHC-1 Chipmunk	Börje Gustavsson, Borås
SE-COY	DH82A Tiger Moth	Niclas Amrén, Forslöv
SE-XXC	Dyn´Aero MCR 4S	Lennart Abrahamsson, Täby
SE-XXD	Dyn´Aero MCR 4S	Per-Åke Sköld, Vålberg
SE-XIR	EA Wassmer WA-40A	Lars Anderås, Korsberga
SE-FLA	EAA Piper Pa-25 Pawnee	Eskilstuna Flygklubb, Eskilstuna
SE-FGZ	EAA Beagle B 121 Series 1	Simon Thirwall, Trelleborg
SE-XID	EAA Bo-208C	Kjell Nordström, Norrköping
SE-CXE	EAA Cessna 172	Staffan Beck, Värmdö
SE-CNW	EAA Cessna 172 A	Bruno Bergström, Sigtuna
SE-EAW	EAA Cessna F172F	Strömsund Air Team, Hammerdal
SE-KYX	EAA Cessna-Vo 172 A	Sune Larsson, Gislaved
SE-GMF	EAA F150 M	Göran Karlsson, Valskog
SE-FSD	EAA MS880B Rallye	Mikael Enger, Säffle
SE-LCF	EAA Opus 280	Peter Olingemar, Järvsö
SE-LIZ	EAA Opus 280	Mats Östling, Bollnäs
SE-ECC	EAA Piper PA-25 Pawnee	Eskilstuna Flygklubb, Eskilstuna
SE-ECG	EAA Piper PA-25 Pawnee	Halmstads Sfk, Halmstad
SE-EOH	EAA Piper PA-25 Pawnee	Älvsby Flygklubb, Luleå
SE-EPB	EAA Piper Pa-25 Pawnee	Pekka Havbrandt, Eskilstuna
SE-FVZ	EAA Piper PA-25 Pawnee	Börje Gustavsson, Borås
SE-GBF	EAA Piper Pa-25 Pawnee	Rolf Högberg, Säffle
SE-KSL	EAA Piper Pa-25 Pawnee	Staffan Norberg, Sundsvall
SE-KDH	EAA Piper Pa-25 Pawnee 235 D	Roland Sjöstrand, Ljung
SE-GSY	EAA Robin HR 200/100	Anders Kedbrant, Valbo
SE-XNI	EAA ST10 Diplomat	Jorma Koskinen, Fagersta
SE-XNA	EAA TSC-1A1 Teal	Magnus Brege, Virginia / USA
SE-XHU	EAA Wassmer WA-41	Finn Jonassen, Överlida
SE-XFP	EAA Zlin Z226	Peter Skoglund, Ystad
SE-XLB	EAA Zlin Z526F	Ingemar Brottare, Borlänge
SE-XLC	EAA Zlin Z526F	Jan-Erik Clerkestam, Karlstad
SE-XZS	Echo Charlie LLC Model 12	Jacob Holländer, Bålsta
SE-XHC	Emeraude CP301C	Per-Olof Larsson, Marmaverken
SE-BFX	Ercoupe 415D	Sven-Erik Pira, Strömsund

SE-XZC	Acroduster II SSB750	Patrik Björk, Söderhamn
SE-XVZ	Aero Designs Pulsar XP	Kenneth Holm, Varberg
SE-XHV	Evans Volksplane VP1	Jan-Olov Andersson, Bollnäs
SE-XIZ	Extra 300	Sanna Wijkander, Bro
SE-AWS	Fairchild F-24W-41 Forwarder	Paul Pinato, Landskrona
SE-XXA	Falconar SAL P-51D Mustang	Anders Svensson, Korsberga
SE-XVO	Fokker D.VII	Mikael Carlson, Löberöd
SE-XXZ	Fokker DR.1	Mikael Carlson, Löberöd
SE-FGN	Fuji FA-200 180	Börje Helfelt, Fritsla
SE-FTZ	Gardan GY 80-180	Christoffer Elenius, Esbo / Finland
SE-XIN	Glasair SH-2	Mikael Svedbom, Habo
SE-XUK	Gkasair SH-2 RG	Gustav Cassel, Västervik
SE-XYG	Glasair Super II RG	Leif Nilsson, Göteborg
SE-HYY	Gyrokopter Sparrowhawk III	Peter Steneborg, Vollsjo
SE-AHG	Götaverken GV-38	Göteborgs Veteranflygsällskap, Alingsås
SE-XUC	Hamilton SH-1 Glstar	Patrick Andersson, Varberg
SE-XVF	Hamilton SH-1 Glstar	Hans Björkman, Piteå
SE-XVG	Hamilton SH-1 Glstar	Hans Hellström, Göteborg
SE-XYX	Hamilton SH-1 Glstar	Mats-Olof Nilsson, Slite
SE-XYJ	Hamilton SH-1 Glstar Sportsm.	Andreas Hindenburg, Nacka
SE-XFK	Hamilton SH-2 Glasair	Josef Toth, Åkersberga
SE-XNY	Hamilton SH-2 Glasair FT	Sven Sjögren, Upplands Väsby
SE-XLX	Hamilton SH-2 Glasair II RG	Bo Wretmo, Bankeryd
SE-XVD	Hamilton SH-2 Glasair III	Ralph Löffberg, Västervik
SE-XVI	Hamilton SH-3R Glasair III	Mikael Carlson, Löberöd
SE-HYT	Hiller UH-12B	Jens Berglund, Björketorp
SE-XTZ	ICP Savannah S	Hans Marchner, Mariefred
SE.CII	Jodel D112	Anders Ståhl, Röstånga
SE-XDH	Jodel D112	Toni Lifh, Lidköping
SE-XDY	Jodel D112	Yngve Lindell, Mjölby
SE-XEV	Jodel D112	Jan Veltjens, Köpmanholmen
SE-XEX	Jodel D112/108	Tomas Andersson Ohman, Ljungsbro
SE-XDX	Jodel D113	Tomas Norell, Mora
SE-XDA	Jodel D113-3	Harald Kalling, Uppsala
SE-XDE	Jodel D113-3	Mårten Hagardson, Stenhamra
SE-XDO	Jodel D113-3	Emmanuel Rothan- Cederberg, Tyresö
SE-XEH	Jodel D113-3	Nicklas Helsén, Skövde
SE-XMV	Jodel D113-3	Peter Tandberg, Sundsvall
SE-XPT	Jodel D117	Edsbyns Flygklubb, Edsbyn
SE-XED	Jodel D119	Peter Curwen, Linköping
SE-XFZ	Jodel D120	Sven-Erik Pira, Strömsund
SE-XGK	Jodel D120	Stig Andersson, Alunda

SE-XZC	Acroduster II SSB750	Patrik Björk, Söderhamn
SE-XVZ	Aero Designs Pulsar XP	Kenneth Holm, Varberg
SE-XHM	Jodel D120	Ulf Axelsson, Saxtorp
SE-CIC	Jodel D126	Stig-Olof Öster, Rydebäck
SE-XMF	Jodel D18	Gudrun Carlsson, Linköping
SE-XTG	Jodel D18	Henrik Martinsson, Varberg
SE-XDF	Jodel DR1050 Ambassadeur	Tomas Pira, Strömsund
SE-XDR	Kaminski Jungster I	Verner Lind, Domsjö
SE-AKN	Klemm Kl-35D	Joakim Westh, Stockholm
SE-BGA	Klemm Kl-35D	Håkan Wijkander, Bro
SE-BPT	Klemm Kl-35D	Håkan Wijkander, Bro
SE-BPU	Klemm Kl-35D	Curt Sandberg, Ekerö
SE-XYP	KTH Osqavia	Magnus Esse, Glumslöv
SE-XTS	Lancair 235	Thomas Ericsson, Sundsvall
SE-XZB	Laser	Tommy Lundgren, Malmö
SE-XLE	Long-EZ	Lars Gustafsson, Västerås
SE-AZU	Luscombe 8A Silvaire	Björn Hellström, Bålsta
SE-AZL	Luscombe 8E	Tore Guth, Mora
SE-CPG	Malmö Flygindustri MFI-9	Hans-Olav Larsson, Järfälla
SE-EFM	Malmö Flygindustri MFI-9 B	Jon Svendsen, Wasilla, Alaska Usa.
SE-ENC	Malmö Flygindustri MFI-9 B	Anders Trygg, Falköping
SE-EFO	Malmö Flygindustri MFI-9B	Torbjörn Graf, Bergvik
SE-ENE	Malmö Flygindustri MFI-9B	Greger Ahlbeck, Stockholm
SE-FIG	Malmö Flygindustri MFI-9B 130	John Ljungberg, Furulund
Se-XIY	Meta Sokol L40	Mikael Brege, Vallentuna
SE-ENG	MFI-9B	Pär Möllerstedt, Höör
SE-FID	MFI-9 B	Svante Andersen, Varberg
SE-EFF	MFI-9 Junior	Magnus Lundström, Sigtuna
SE-EFS	MFI-9B	Arne Nilsson, Linköping
SE-EUO	MFI-9B	Björn Syrén, Bjärred
SE-XDM	MFI-9HB	Hans Olofsson, Varberg
SE-XHD	MFI-9HB	Sven-Erik Larsson, Storvreta
SE-XHG	MFI-9HB	Kenth Mauritzson, Köpingsvik
SE-XRL	MFI-9HB	Siv Rönne, Landskrona
SE-AYM	Miles M.65 Gemini	Michael Törnberg, Skivarp
SE-XHY	Monnett Sonera II L	Thomas Björnebye, Östervåla
SE-XPR	Murphy Rebel	Ivan Midwing, Varberg
SE-XOP	Neico Lancair 320	Pierre Wolf, Arboga
SE-XNC	Neico Lancair 360	Lars Alm, Stockholm
SE-XPX	Neico Lancair 360	Rolf Dahlström, Solna
SE-XUS	Neico Lancair 360	Håkan Nyman, Avesta
SE-XZR	Neico Lancair 360	Reiner Ressel, Siljansnäs
SE-XFY	NILZ-1	Lars Andersson, Södertälje
SE-XZA	November 862 Tango 12	Jacob Holländer, Bålsta

SE-XZC	Acroduster II SSB750	Patrik Björk, Söderhamn	SE-XZC	Acroduster II SSB750	Patrik Björk, Söderhamn
SE-XVZ	Aero Designs Pulsar XP	Kenneth Holm, Varberg	SE-XVZ	Aero Designs Pulsar XP	Kenneth Holm, Varberg
SE-XRI	Piaggio P149D	Lars Anderås, Korsberga	SE-BYR	Piper Pa-18A Super Cub 150	Bo Lögdlund, Ånge
SE-XER	Piaggio P149D A4	Helqi Gestsson, Trelleborg	SE-CEB	Piper Pa-18A Super Cub 150	Björn Edgren, Mora
SE-CWF	Piel CP301S Emeraude	Ingvar Åhlström, Staffanstorp	SE-CKE	Piper Pa-18A Super Cub 150	Mats Johannesson, Annelöv
SE-AMK	Piper J3C-65 Cub	Öyvind Pedersen, Limhamn	SE-EZZ	Piper PA-18A Super Cub 150	Uno Stormo, Frösön
SE-ASP	Piper J3C-65 Cub	Werner Björnström, Övre Soppero	SE-GCH	Piper Pa-18A Super Cub 150	Henrik Idensjö, Huddinge
SE-ASU	Piper J3C-65 Cub	Bo Axelsson, Varberg	SE-XPY	Piper Pa-18A Super Cub 150	Tommy Wirén, Mora
SE-ATL	Piper J3C-65 Cub	Clas Bergstrand, Limhamn	SE-FAH	Piper Pa18A Super Cub 205	Bjarne Isaksson, Malmberget
SE-ATP	Piper J3C-65 Cub	Tommy Sjödin, Åhus	SE-KPS	Piper Pa-19 Super Cub	Mattias Jönsson, Lund
SE-ATT	Piper J3C-65 Cub	Ingemar Brottare, Borlänge	SE-CSU	Piper Pa-20 Pacer	Lars Ingvarsson, Malmköping
SE-ATC	Piper J3C-65 Cub	Tony Huhtala, Svenljunga	SE-CLD	Piper PA-20 Pacer 150	Stefan Nieminen, Gällivare
SE-AUF	Piper J3C-65 Cub	Gunilla Öhrn, Alingsås	SE-CUR	Piper PA-22 Caribbean	Christian Gustafsson, Säffle
SE-AUH	Piper J3C-65 Cub	Marcus Uddén, Bengtsfors	SE-CSM	Piper Pa-22 Caribbean 150	Bertil Andersson, Östersund
SE-AWL	Piper J3C-65 Cub	Jörgen Åstrand, Lund	SE-XUF	Piper PA-22 Caribbean 160	Joakim Henriksson, Avesta
SE-AWW	Piper J3C-65 Cub	Bo Persson, Malmö	SE-CZF	Piper Pa-22 Colt 108	Lars Faaren, Ösmo
SE-AYZ	Piper J3C-65 Cub	Bengt Andersson, Löberöd	SE-CZU	Piper PA-22 Colt 108/150	Segelflygklubben Kiruna, Kiruna
SE-BEC	Piper J3C-65 Cub	Christer Edsholm, Järpen	SE-XVN	Piper PA-22 Colt 150	Leif Ring, Kil
SE-BEG	Piper J3C-65 Cub	Håkan Ljungberg, Katrineholm	SE-CRK	Piper PA-22 Colt STOL	Peter Olingemar, Järvsö
SE-BEH	Piper J3C-65 Cub	Rickard Andersson, Skurup	SE-CLA	Piper Pa-22 Tri-Pacer 150	Lars Keskitalo, Harads
SE-BEL	Piper J3C-65 Cub	Göteborgs Veteranflygsällskap, Alingsås	SE-XZE	Pitts S-1S	Anders Kjellberg, Falun
SE-BEN	Piper J3C-65 Cub	Varbergs Flygklubb, Varberg	SE-XEO	Pitts S-1S	Karl-Eric Engstrand, Ekolsund
SE-BEV	Piper J3C-65 Cub	Thomas Pettersson, Stockamöllan	SE-XPE	Pitts S-1S	Filip Enger, Karlstad
SE-BFD	Piper J3C-65 Cub	Joakim Westh, Stockholm	SE-XYK	Pitts S-1S	Lars Thorsén, Löberöd
SE-BMC	Piper J3C-65 Cub	Mikael Carlson, Löberöd	SE-XYX	Pitts S-1S	Oscar Skoogh, Götene
SE-BNI	Piper J3C-65 Cub	Bertil Olsson, Östersund	SE-XZH	Pitts S-1S	Daniel Ryfa, Ängelholm
SE-CEF	Piper J3C-65 Cub	Fredrik Wedén, Stockholm	SE-XJA	Pitts S-1T	Martin Holmström, Hedemora
SE-CET	Piper J3C 65 Cub	Jonathan Hasselquist, Malmö	SE-FTY	Pitts S-2A	Fredrik Banffy, Uppsala
SE-IER	Piper J3C 65 Cub	Magnus Lord, Lund	SE-XRO	Rans S-6S Coyote II	Mikael Hallberg, Luleå
SE-BEI	Piper J3C-85 Cub	Anders Nathanson, Stallarholmen	SE-XRG	Rans S-7 Courier	Jimmy Stokke, Rosvik
SE-BCS	Piper Pa-12 Super Cruiser	Sanna Wijkander, Bro	SE-XTI	Rans S-7 Courier	Michael Scander, Lidköping
SE-BED	Piper Pa-14 Family Cruiser	Arvid Olovsson, Vänersborg	SE-XVV	Rans S-7 Courier	Jan Johansson, Arjeplog
SE-CTG	Piper PA-18 Super Cub	Anders Bergström, Katrineholm	SE-IIO	Republic RC-3 Sea-Bee	Björn Ek, Vallentuna
SE-EPF	Piper PA-18 Super Cub	Tomas Johansson, Brunflo	SE-XPU	Reynolds Wildcat	Jörgen Davidsson, Karlstad
SE-GTZ	Piper Pa-18 Super Cub	Thomas Hallberg, Piteå	SE-XEZ	Rutan Long-EZ	Marcus Seger, Örebro
SE-IMF	Piper Pa-18 Super Cub	Åke Hagström, Mörbylånga	SE-XIX	Rutan Long-EZ	Björn Zereba, Nyköping
SE-XRN	Piper PA-18 Super Cub	Thomas Fjellner, Arvidsjaur	SE-XLZ	Rutan Long-EZ	Svante Andersen, Varberg
SE-FVS	Piper PA-18 Super Cub 95	Clas Helgstrand, Ystad	SE-XRS	Rutan Long-Ez	Anders Forslöf, Linköping
SE-XMD	Piper Pa-18 Super Cub 95	Lennart Strömberg, Tidaholm	SE-XRZ	Rutan Vari-Eze	Björn Martinsson, Linköping
SE-XUR	Piper Pa-18 Super Cub 95/150	Nils Lundqvist, Norrtälje	SE-XRD	Rutan-Puffer Cozy	Jan-Erik Synnerman, Sundbyberg
SE-BCZ	Piper PA-18A Super Cub 150	Jonas Danielsson, Borlänge	SE-CPL	Ryan Navion A	Henry Lidman, Spånga
SE-BED	Piper PA-18A Super Cub 150	Mikael Juhlin, Piteå	SE-BNN	SAAB 91A Safir	Niclas Bååth, Bromma
			SE-IGO	SAAB 91B	Per Sjöman, Stenstorp

SE-XZC	Acroduster II SSB750	Patrik Björk, Söderhamn
SE-XVZ	Aero Designs Pulsar XP	Kenneth Holm, Varberg
SE-KVX	SAAB 91B	Henrik Bergman, Vargön
SE-KYD	SAAB 91B	Thomas Nilsson, Säter
SE-LAS	SAAB 91B	Pär Cederqvist, Ljungbyhed
SE-KGZ	SAAB 91B Safir	Peter Dorbell, Borås
SE-KVU	SAAB 91B Safir	F 6 Flygklubb, Karlsborg
SE-LDD	SAAB 91B Safir	Safirklubben Qvintus, Ronneby
SE-KVY	SAAB 91C Safir	Såtenäs Fk C/O Henrik Svensson, Falköping
SE-KZN	SAAB 91C Safir	Kallax Flygklubb, Piteå
SE-CRS	SAAB 91D Safir	Anders Öberg, Torsby
SE-KFD	SAAB 91D Safir	Björn Thelin, Helsingborg
SE-LYH	SAAB 91D Safir	Erik Rönnkvist, Gnesta
SE-FIO	SAAB MFI-15 200 A	Benqt Bergström, Stockholm
SE-XMH	SAAB MFI-15 200 A	Mikko Suojanen, Skövde
SE-XNP	SAAB MFI-15 200 A	Joakim Fritz, Halmstad
SE-XUH	SAAB MFI-15 200 A	Staffan Hultgren, Norrtälje
SE-XYF	SAAB MFI-15 200 A	Pär-Anders Svensson, Åseda
SE-IGL	SAAB-91B	Niklas Eriksson, Västerås
SE-IGO	SAAB-91B	Per M Sjöman, Stenstorp
SE-IIL	SAAB-91B	Magnus Borg, Västerhaninge
SE-KRF	SAAB-91B	Kurt Olsson, Oslo/Norge
SE-KYA	SAAB-91C	Jan Bolin, Sigtuna
SE-MEF	SAAB-91C	Curt Cronerud, Västerås
SE-EFR	Saab-Scania AB MFI-9 B	Fredrik Pehrson, Löddeköpinge
SE-LLR	Scot. Aviation Bulldog 101	Gennart Claesson, Rockneby
SE-XJL	SE.5A (Replica)	Lars Lindell, Forsheda
SE-XZD	SE.5A (Replica)	Daniel Ryfa, Ängelholm
SE-XRR	Seawind 3000	Philip Datred, Stehag
SE-XJR	Sequoia F.8L Falco	Leif Kujala, Norrköping
SE-XUT	Shaw Europa XS	Jan Elmén, Varberg
SE-XVT	Shaw Europa XS	Thomas Bergkvist, Skövde
SE-XVY	Shaw Europa XS	Kent Svensson, Hestra
SE-XYA	Shaw Europa XS	Hans Schwartz, Göteborg
SE-XTD	Sportman GS-2	Dmitrij Karpenko, Stockholm
SE-XHL	Steen Skybolt	Mats Johannesson, Annelöv
SE-XSS	Steen Skybolt	Ilkka Ericsson, Kristianstad
SE-BCL	Stinson 108-1 Voyager	Jack Ljungberg, Höör
SE-BCM	Stinson 108-1 Voyager	Stig Dahlström, Rättvik
SE-XEE	Stolp SA-300 Starduster Too	Patrik Andersson, Askim
SE-XHO	Stolp SA-700 Acroduster I	Jonas Larsson, Borlänge
SE-IVK	Taylorcraft F-21B	Terje Raattamaa, Karesuando

SE-XZC	Acroduster II SSB750	Patrik Björk, Söderhamn
SE-XVZ	Aero Designs Pulsar XP	Kenneth Holm, Varberg
SE-XGA	Thorp T-18	Johan Gustafsson, Dala-Järna
SE-XIP	Thorp T-18	Sven-Erik Pira, Strömsund
SE-XTH	Thorp T-18	Valentin Buhus, Stockholm
SE-XIM	WagAero Super CUBy	Sven Kindblom, Sollentuna
SE-XGI	Van's RV-3A	Anders Nyberg, Ramsele
SE-XJE	Van's RV-4	Conny Målqvist, Katrineholm
SE-XOL	Van's RV-4	Kjell-Ove Mickelsson Letho, Koskullskulle
SE-XPk	Van's RV-4	Roland Wennström, Klippan
SE-XZT	Van's RV-4	Carl-Johan Bjurström, Visby
SE-XZV	Van's RV-4	Stefan Johansson, Brunflo
SE-XNM	Van's RV-6	Filip Gerhardt, Torslanda
SE-XOI	Van's RV-6	Ernst Totland, Linköping
SE-XOM	Van's RV-6	Mats Jansson, Tierp
SE-XRV	Van's RV-6	Mats Skröder, Älvsjö
SE-XUA	Van's RV-6	Ulf Axelsson, Braås
SE-XUO	Van's RV-6	Rickard Andersson, Nacka
SE-XYB	Van's RV-6	Thorleif Gustavsson, Linköping
SE-XUV	Van's RV-6A	Rickard Wanderydz, Fjärås
SE-XZO	Van's RV-6A	Michael Larsson, Fjärås
SE-XUX	Van's RV-7	Bengt Bergsten, Uppsala
SE-XJC	Van's RV-7A	Torgny Bramberg, Djursholm
SE-XLL	Van's RV-7A	Lennart Öborn, Tullinge
SE-XXU	Van's RV-8	Hans Ryrstedt, Fjälkinge
SE-XTT	Van's RV-8A	Anders Wallerman, Linköping
SE-XZG	Van's RV-8A	Michael Törnberg, Skivarp
SE-XTB	Van's RV-9A	Thomas Boyner, Täby
SE-XTP	Van's RV-9A	Benqt Lind, Stockholm
SE-XTM	Van's RV-9A	Carl-Gustaf Andersson, Tingsryd
SE-XTE	Van's RV-10	Fredrik Diehl, Täby
SE-XTA	Velocity 173 FG	Mattias Stockman, Åled
SE-XYZ	Zenair CH300 Tri-Z	Björn Älfer, Kristianstad
SE-XDD	Zenair-Zenith CH200	Adnan Hadziagovic, Bälänge

Pågående flygplansbygge och renoveringar

Pågående projekt med gällande byggtillstånd

Byggnr	Flygplantyp	Byggare
488	Acro Sport	Örjan Norling, Bollnäs
1550	Aerodrome Sopwith Pvp	Håkan Ljungberg, Katrineholm
1389	Andreasson MFI-9HB	Christer Lundholm, Vallentuna
922	Anglin J6-B Karatoo	Ingvar Karlsson, Fjöggesta
1528	Asso V Champion	Tore Karlsson, Domsjö
936	Auster V	Filip Gerhardt, Torslanda
565	Autogyro Humlan	Karl Hagström, Lit
1494	Autogyro Humlan	Karl Hagström, Lit
1305	Autogyro Humlan	Nils-Gunnar Ohlson, Nacka
1386	B&F Teknik FK14 Polaris	Mats Ekman, Alvesta
1582	Broom F58	Josef Melin, Alingsås
1311	Bush Rallye	Nils Johan Nutti, Vuollerim
856	Champion 7EC	Peter Öhman, Borgvik
1115	Champion 7EC	Mattias Nyberg, Liatorp
920	Cassutt III M	Staffan Ekström, Lidingö
1586	Cessna 140	Lennart Eriksson, Mora
1125	Corben Junior Ace Mod. 6	Stefan Rådeström, Arboga
974	De Havilland DH.82A Tiger Moth	Per Israelsson, Örebro
1569	DR-107 One Design	André Borg, Hjortsberga
750	Denney Kitfox	Peter Eriksson, Bjurholm
1251	EAA Cessna 172 B Chevy V6	Lars Keskitalo, Harads
687	EAA Cessna FRA 150L	Joakim Hanson, Saltsjö-Duvnäs
1244	EAA Slingsby T 61 A/C	Anders Rönnemark, Eskilstuna
1571	Ercoupe-415 c/d	Björn Svedfelt, Haverdal
1423	Esqual VM1C	Aleksandar Arsic, Alingsås
847	Fisher Celebrity	Stig-Olof Öster, Rydebäck
1062	Fisher Youngster V	Anders Stenhammar, Sölvesborg
371	Focke-Wulf Fw-44J Stieglitz	Stefan Sonestedt, Lidköping
1538	Fokker DR.1	Mikael Carlson, Löberöd
1587	Gaz'alle 2	Tommy Johansson, Årsunda
167	Glasair SH-2	Ulf Bowallius, Djursholm
1565	Glasair Sportsman 2+2	Magnus Brege, Linköping
194	Grega GN-1 AirCamper	Krister Pettersson, Skellefteå
359	Grega GN-1 AirCamper	Henry Norrby, Järvsö
1086	Götaverken GV-38	Filip Gerhardt, Torslanda
1039	Hamilton SH-1 Glastar	Lennart Nilsson, Falkenberg

Byggnr	Flygplantyp	Byggare
825	Hamilton SH2 Glasair RG	Joakim Hansson, Saltsjö-Duvnäs
1099	Jodel D18	Christer Pekkala, Örnköldsvik
1098	Jodel D18	Sven Larsson, Göteborg
692	Jodel D18	Sven-Örjan Larsson, Korschenbroich / Tyskland
1229	Jodel D185	Åge Sintorn, Åskloster
1508	Kiebitz B	Paul Epäilys, Göteborg
1437	KTH X1	Ulf Ringertz, Stockholm
1532	Lancair 360	Reiner Ressel, Siljansnäs
1554	LN-3-A Seagull	Per Jonasson, Röbbäck
1555	LN-3-A Seagull	Erik Andersson, Viksjö
1559	LN-3-A Seagull	Lage Norberg, Sundsvall
1560	LN-3-A Seagull	Åke Lidfalk, Örnköldsvik
1535	Luscombe 8E Silvaire	Peter Andersson, Gällö
1432	Monnett Sonex	Ivan Midwing, Varberg
1310	Noorduyn AT-16 Harvard Mk. IIB	Henrik Paulsson, Vallentuna
1240	Nordic 580	Linus Bladh, Vadstena
645	North American NA66-4 Harvard	Veteranflyggruppen Uddevalla, Lidköping
1127	Orion G-802	Börje Nyberg, Kristianstad
1539	Pfalz D.VIII	Mikael Carlson, Löberöd
1585	Pietenpol Air Camper	Ola Nygård, Rättvik
1155	Piper J3C-65 Cub	Ingvar Ask, Löddeköpinge
1325	Piper J3C-65/90 Cub	Tord Lehman, Boden
1584	Piper PA 18-150 HPD Replica	Håkan Wijkander, Bro
1186	Piper Pa-20 Pacer	Marcus Lidman, Luleå
1238	Pitts Model 12	Philip Raine, Vadstena
905	Pottier P.180S	Fredrik Aspelin, Kumla
1051	Rahm Vision	Lars Anderås, Korsberga
783	Rans S6 Coyote typ II	Bengt Bergsten, Uppsala
1426	Rans S-6S Coyote II	Anders Sundström, Kiruna
1583	Replica PA-18 150 HPD	Åke Jansson, Vallentuna
1557	Republic SeaBee	Reino Hänninen, Mölndal
1203	Republic RC-3 Sea-Bee	Bert-Ale Wåhlin, Tärsjö
878	Republic RC-3 Sea-Bee	Bengt Persson, Borlänge
1225	Republic RC-3 Sea-Bee	Sten Karlsson, Västerås
944	Shaw Europa	Niklas Agerbrink, Härnösand
876	Smaragd CP301A Emeraude	Jorma Koskinen, Fagersta
2	Sooper Coot A	Ingvar Lif, Visingsö
1295	Supermarine Spitfire PR IV	Sven Kindblom, Sollentuna
1521	Ståhl typ A	Anders Ståhl, Röstänga

Byggnr	Flygplantyp	Byggare
1541	Thulin B	Daniel Ryfa, Ångelholm
781	Tipsy T.66 Nipper Mk II	Peter Curwen, Linköping
1529	Titan T-51D Mustang	Dan Sandstedt, Lerdala
967	Van's RV-4	Roland Wennström, Klippan
903	Van's RV-4	Karl-Gustav Ericsson, Knivsta
896	Van's RV-6	Mats Widén, Västerfärnebo
921	Van's RV-6	Karl-Eric Engstrand, Ekolsund
965	Van's RV-6	Magnus Lundström, Sigtuna
794	Van's RV-6	Jan Lundberg, Klippan
793	Van's RV-6	Stig Holm, Föllinge
1002	Van's RV-6	Johan Löfström, Romakloster
1059	Van's RV-6A	Christer Pending, Falkenberg
1260	Van's RV-7	Ola Karlsson, Vislanda
1520	Van's RV-7	Jari Häkkinen, Malmö
1545	Van's RV-7	Lars Gustafsson, Västerås
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
1595	Van's RV-8	Anders Öberg, Torsby
1112	Van's RV-8A	Lars Östling, Linköping
1542	Zenair CH701	Stefan Carlsson, Sala
1296	Zenair CH701 STOL	Mikael Hemlén, Segeltorp
1329	Zenair CH701 STOL	Joe Steen, Vaggeryd
1406	Zenair CH701 STOL	Peder Isaksson, Vilhelmina
1544	Zenair CH701 STOL	Sami Häkkinen, Västerås
1161	Zenair CH701 STOL	Leif Ring, Kil
1558	Zenith 701	Sten Backhans, Märsta
1580	Zlin Savage Cruiser	Leif Viklund, Blåsmark

X-klassade luftfartyg med gällande flygutprovningstillstånd

Flygplan som är under flygutprovning efter nybygge eller renovering

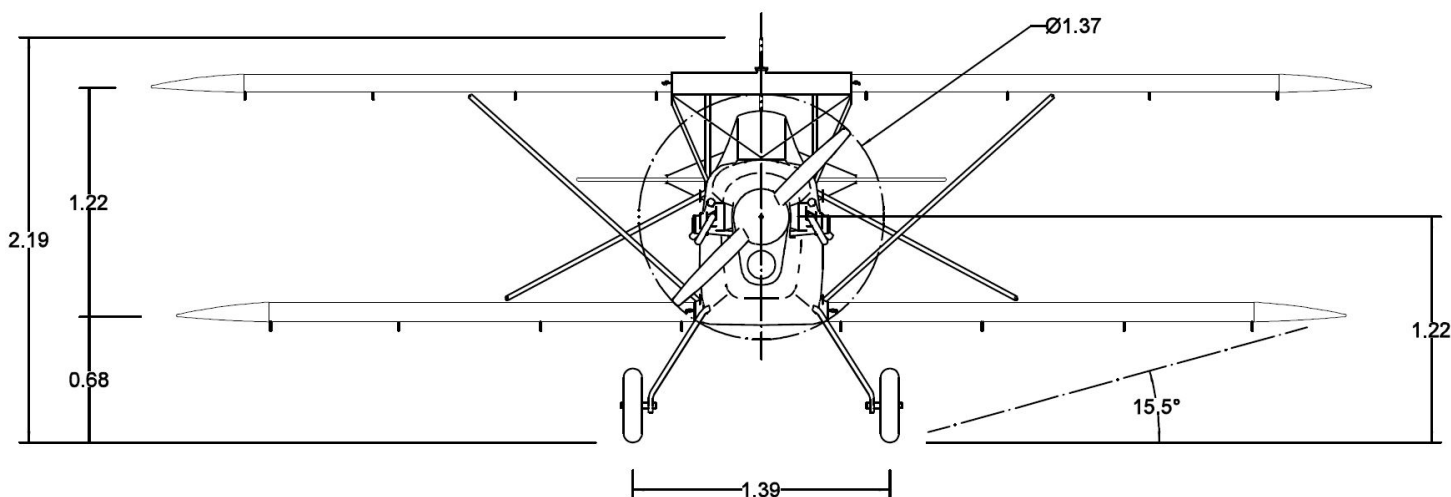
SE-HYM	Autogyro Humlan	Nils-Gunnar Ohlson, Nacka
SE-AGC	Corben Junior Ace Mod. 6	Stefan Rådeström, Arboga
SE-XZI	Dyn'Aero MCR R100	Björn Regnström, Göteborg
SE-UAR	EAA SF 25 B Falke	Leif Back, Avesta
SE-YYH	Fisher Youngster V	Sven Nordqvist, Knäred
SE-XYO	Hamilton SH-1 Glastar Sportsm.	Ulf J-E Domeij, Kåge
SE-XRP	Lancair 360	Thorkil M. Arnskov, Helsingborg
SE-EUB	MFI-9B	Joakim Westh, Stockholm
SE-XJH	Mignet HM14 TF290 Loppa	Björn Zereba, Nyköping
SE-VSK	Monnett Sonex	Carl Bejvel, Visseltofta
SE-XXF	Norberg LN-3 Seagull	Lage Norberg, Sundsvall
SE-XYD	Olofsson HB-3	Hans Olofsson, Varberg
SE-XOZ	Pereira GP3 Osprey 2	Kenny Märs, Oskarshamn
SE-ACW	Pietenpol AirCamper	Per Widing, Tumba
SE-XTV	Progressive AerodyneSearey LSX	Tord Wedin, Sundsvall
SE-XOU	Rand KR2	Lars Dolk, Färentuna
SE-XYI	Searey-LSX	Seth Hedström, Harads
SE-XNT	Steen Skybolt	Anders Hägglund, Stockholm
SE-XJJ	Van's RV-4	Hans Stråhle, Färentuna
SE-XJO	Van's RV-7A	Sune Johansson, Växjö
SE-XZF	Van's RV-7A	Bernth Johansson, Malå
SE-XTT	Van's RV-8A	Anders Wallerman, Linköping
SE-XTO	Van's RV-14	Magnus Sandqvist, Nykvarn
SE-VUD	Zenair CH650E Zodiac	Sven-Åke Svensson, Alingsås
SE-VVF	Zenair CH701	Stefan Carlsson, Sala
SE-VOR	Zenair CH701 STOL	Thomas Tegelström, Lycksele
SE-VUH	Zenair CH701 STOL	Marcus Schwarz, Åseda

Broom F58

vad kan det vara för maskin? Josef Melins egna projekt i sann EAA-anda!

Anteckningar flygplansprojekt 1

Del 3 i Josef Melins berättelse



Status 2019-11-27.

Nu är det inte mycket fritid och därför inte så mycket byggande på flygmaskinen.

Tränar däremot tigvetsning i tunnväggiga rör när tillfälle ges. Kör ett par tiominuterspass om dagen ungefär, antingen jag har lust eller inte. Gärna med lite dålig passning och i svåra lägen. Får lite komplex när jag "youtubar" efter tips och idéer, mina svetsar är kanske inte lika vackra, men ser absolut trovärdiga och lovande ut. Är mer van vid lite grövre material.



Köpte vanliga billiga rör för mängdträning, en nolla mindre på

priset per meter, gör att det inte svider lika mycket i plånboken.

/



Status 2019-12-04.

Paus även med tigsvetsträningen. Jul- och nyårs-finalens beställningar / projekt på företaget går före. Plockade ner alla delar inkl. fixturerna från byggbordet, till förmån för jultabldukning med röd pappersduk, levande ljus och julmat med tillhörande drycker. Grannföretagaren samlade ihop lite fler småföretag på gatan, så vi blev 12 vid bordet. Trevligaste jultabldet på länge.

/

Att göra:

Smyga in lite tigsvetsträning. Kanske hinna rigga om jultabldet till byggbord med fixturerna igen.

/

Status 2020-01-20.

Har tagit paus från nästan allt som har med bygget att göra, jobbet och helgfrandet tog all energi under slutet av 2019. Svetsade lite andra veckan på nya året, men det ville inte bli riktigt bra. Svårt att få bra grepp och stabilitet. Jag är lite darrhant, men skyllde på att tigbrännaren är ganska otympligt. Testade med att plocka bort allt onödigt, det blev bara slangen, skruvad direkt på brännarhuvudet, kvar. Med en läderremsa som isolering blev det lite smidigare och lättare, men ändå med lite känsla av slagghacka kvar.

Letade på nätet efter lösningen, där finns ju alla sorters tigbrännare med diverse finesser. En modell såg ut som en penna, men den har slangen i änden, tyngd högt upp... inte bra.

Kom fram till att en riktigt liten, kort och lätt brännare, med följsam slang som kan ligga och böja sig i tumvecket vore perfekt.

Slutade med att jag skalade av gummit en bra bit på ett brännarhuvud och



kapade bort den gängade mässingskopplingen. Tillverkade en "brännarkropp" i aluminium. Den har anslutningen för slangen ovanför hålet där brännarhuvudet sticks i. Detta gör att slangen sitter tillräckligt långt fram, så att den böjliga delen hamnar i tumvecket. Kanaler på båda sidorna leder gasen från slanganslutningen bakåt / neråt till brännarhuvudet, med effektiv kylning på köpet. Krympslang som isolering kring brännarkroppen och en tunn skinnstrumpa på slangen. Brännaren blev mycket lyckad, ligger bra i handen och är väldigt flexibel.



Svetsarna blir bättre och bättre och ett godkänt svetsprov känns möjligt. Men, firman som bygghandboken anger för bedömning av proverna, verkar inte finnas kvar !? Har mailat EAA och väntar på besked om hur jag går vidare.

/

Att göra:

Rigga om julbordet till byggbord med



fixturerna igen. Få hit min kontrollant och göra svetsprover.



/

Status 2020-02-02.

Nu är byggbordet riggat igen, med fixturer och alla färdiga rör till kroppen. Kapade och notchade några rör idag, har att göra några timmar till med de sista rören, innan det är dags för svetsning. Min kontrollant, Alexandar Arsic, var här i måndags och bevittnade när jag gjorde mina svetsprover, det gick riktigt bra.

Har inte fått något svar av EAA på vart jag skall skicka proverna. Ringde kansliet och fick veta att Sven Kindblom jobbar på det.

/

Status 2020-02-06.

Fick i veckan ett reparationsjobb av en varmvattenberedare / panna, som kräver behörighet för svetsning av tryckkärl. Svetsprovet kan jag göra på en firma i närheten, som i samarbete med ackrediterat certifieringsorgan utfärdar tillståndet.

Låter som samma procedur som i bygghandboken, så jag ringde upp Sven

Kindblom och diskuterade detta, (och en del annat). Han skall höra med transportstyrelsen och återkomma med besked om detta är rätt väg att gå.

Det har uppenbarligen hänt en hel del sedan det begav sig, på området "svetslicens", som idag består av tex. SS-EN 287, SS-EN ISO 9606, SS-EN 1418, SS-EN ISO 14732 osv.

Frågan är vilken certifiering? Kanske skall olika certifieringar krävas, beroende på vad och var man svetsar ?

Återstår att se.

/



Status 2020-03-10.

"Vänta" är en stor del av ett sådant här projekt. Ett rätt tråkigt läge. Har hittills väntat på material, tillstånd, leveranser, tid, kunskap, pengar och liknande för att komma vidare. Väntar för närvarande på besked om hur svetstillståndet erövrar.

/

Att göra:

Vänta. Bygga fixtur till vingbalkarna ?

/

Status 2020-04-10.

Svetsarprovning enligt SS-EN 287-1:2011.

Tig. Olegerat / låglegerat stål med passande tillsatsmaterial. Ett rör i diameter 6,35 och godstjocklek 0,71 och ett rör i diameter 40 med godstjocklek 2. Båda svetsade med stumfog, fast infästa i 45°, ej fallande svets. Det är vad som gäller.



6,35x0,71 fast inspänt 45 grader med najat stopp.



40x2 fast inspänt 45 grader.

Var på en endagskurs förra veckan på Corema svetsekonomi i Partille, för att kolla min status. I stort låg jag bra till, bara några smärre dumheter att träna bort. Har hela påsken på mig att öva, innan det skarpa provet med kontrollant från Dekra.

Uppkörningsnervositet ? Absolut.

Om provet går som önskat, hoppas jag att välsignelsen från transportstyrelsen, via EAA, trillar ner så fort som möjligt.

/

Status 2020-04-23.

Helt slut efter en dags "svetsarprovning", från kl.09:00 till 15:30. Förutom proverna med TIG, gjorde jag prov med MIG/MAG för jobbet med varmvattenberedaren / pannan. Nerverna krånglade, orken sinade och resultaten på provbitarna blev inte alls lika bra som de jag presterade i går kväll. Åkte hem med känslan av att möjligen ligga på gränsen för godkänt, i bästa fall. Det lilla röret, (6,35 x 0,71), gick sämst. Det grövre röret kan man ju stöda mot, det lilla viker sig om man stöder mot det när det blir varmt !

Får besked efter röntgen och bocktest, kanske i morgon. Om det skiter sig blir det mer träning och nytt prov.

/

Status 2020-05-01.

Fick besked med resultaten på svetsarprovningen i torsdags. Klarade MIG/MAG med glans. TIG på stora röret blev godkänt, men inte vackert. Lilla röret var både fult och ej godkänt. Porer pga. för hög värme.

Det är ju faktiskt lite som att skarva ihop två sugrör, utan stöd, i halvmörker. 14 ampere lyser inte upp så värst bra.

Rätt värme = hög ampere och kort tid, eller låg ampere och lång tid.

Eftersom jag är darrhänt och inte har bästa mörkerseendet får det bli stöd och belysning som kan åtgärdas.

Kom på, (på vägen hem från provet), att jag borde gjort, en s-krok av tillsatsmaterial, för att lägga runt röret och brännarhuvudet. Provade.

Det hjälpte till att hålla avståndet mellan elektroden och materialet! Nackdelen blev att det inte gick att lyfta elektroden när det behövdes.

Nytt prov på lilla röret blir på torsdag kl. 08:30.

/

Status 2020-05-02.

Har tillverkat en distanshylsa med v-formad stöd-del. Utgick från ett dia.16x1 stålrör, som bearbetades med vinkelslip och fil. Hylsan träs över gashylsan och låses med en slangklämma. Stort steg framåt.

Nu har jag stöd mot röret som håller spetsen på lämplig höjd och dessutom centrerad över rörskarven.

Efter några svetsar som blev helt ok, men "vandrade" lite i längsled, kom jag på att naja en bit tillsatsmaterial runt röret, som stöd för distanshylsan i längsled.

Stöd så långt det går är bra, det syns på resultatet. Förut såg svetsarna ut lite som dåliga dromedarknän, nu blir de både snyggare och bättre.

/



Status 2020-05-03.

Var på verkstaden en sväng på kvällen och tillverkade en liten klämma. Skall använda den, i stället för att naja tråd för varje skarv när jag tränar. Kapade och häfts svetsade ett träningsrör också, med 26 skarvar.



Inga ursäkter kvar...
/

Att göra:

Träna svetsning. Prova ut den optimala kombinationen av spetsvinkel och avstånd mellan elektroden och fogen. Diametern på tillsatstråden och amperestyrkan i kombination med ovanstående skall också provas ut.



Fräsning



Girkapning



Girat och fräst

Kontrollant Alexandar inspekterar



Alla rör på plats, nästan.



Blackwing slår världsrekord



FAI MICROLIGHT AND PARAMOTOR COMMISSION (CIMA)

[HOME](#) [ABOUT US](#) [OUR SPORT](#) [EVENTS](#) [RECORDS](#) [AWARDS](#) [NEWS](#) [CONTACT US](#) [DOCUMENTS](#)

MICROLIGHTS AND PARAMOTOR RECORDS

[SEARCH](#) [ADVANCED](#)

LATEST RECORD CLAIMS

CLASS	SUB-CLASS	TYPE OF RECORD	PERFORMANCE	DATE	CLAIMANT	STATUS	REGION	ID			
Microlights and paramotors	RAL2T	Speed over a closed circuit of 50 km	348 km/h	14 Apr 2020	Niklas Anderberg (SWE)	Preliminary record claim received	World	19279	🔗	→	v
Microlights and paramotors	RAL2T	Speed over a straight course	377 km/h	14 Apr 2020	Niklas Anderberg (SWE)	Preliminary record claim received	World	19280	🔗	→	v
Microlights and paramotors	RPL1T	Distance over a closed circuit without landing	252,82 km	28 Dec 2019	Martin Carpio Garcia (ESP)	Dossier under review	World	19208	🔗	→	v

Av Niklas Anderberg

On April 15th, a personal dream of mine came true. We pushed the turbocharged BLACKWING aircraft to a new speed record in the microlight RAL2T category.

A few weeks earlier, we started high-speed taxi tests. We noticed immediately that this aircraft is something special. The turbo-charged engine in combination with a single power lever, for the hydraulic MT propeller, accelerated like nothing I have tried before. Already on the second test flight, we were reaching 195 kts at 3000ft. We were very excited and increased the envelope every day. At 5000 ft we were reading 200 kts on the airspeed indicator, at full power level flight. With fuel consumption of 10l/h we were reading 130 kts TAS. Can this really be true airspeed? On the next flights, we carried a logger and confirmed the Garmin speeds.

Due to the pandemic, unique possibilities opened up. We could fly at any altitude we would like, with the support from Sweden control. On Saturday, we practiced the world record course three times. It was challenging to fly over 200 knots (400 km/h), bank three g, and still keeping a precise altitude. We also started to fly at heights, FL90-110, and at speeds higher than we ever have flown before. It felt good to have a parachute. On Tuesday the weather conditions were perfect. We decided to fly at 10 000 ft. The criteria that the course could only be flown once made it even more intense. At the first turn, I climbed some 300 ft, and returning to altitude she accelerated to 219 kts (405 km/h). I felt extremely tense and had a hard time keeping the ball in the center. Overall I am happy that I managed to fly a pretty good course.

On the straight course, we got 212 kts average speed. It was great to celebrate the success with my co-pilot Fredrik Lanz, and the rest of the BLACKWING team.

The flight testing will continue in spring and summer. After 50 hours of flight testing, we can start taking passengers.

The aircraft used for the record is a standard BW600RG with the Rotax 915iS engine. In order to optimize the drag, we only had one outside antenna and sealed some of the gaps.



RV-14, erfarenheter från flygutprovning

Magnus Sandqvist rapporterar

De första timmarna

Efter den framgångsrika första flygningen där det enda egentliga problemet var att min radiosändning blev allt sämre så fortsatte jag med några flygningar där jag kontrollerade någon del av kabeldragningen mellan varje provtur. Det är alltid svårt med intermittenta fel, på backen lät det bra. I övrigt fokuserade jag på att flyga med hög effekt för att få en bra inkörning av motorn.

Under flygning nummer tre förlorade jag information om ingasträck, det visade sig vara en kabel som gått av eller kortslutits inuti, kan tydligen detta hända även med flygplanskvalite! Efter 5.2 timmar utan mekaniska problem tog jag med mig en av mina godkända observatörer(min fru), huvudsyftet var att kontrollera om även intercom lät illa i luften, så var det. Efter den flygningen bestämde jag mig för att byta ut hela radiokablaget.

Problemlösning och kontroll av prestanda

Den initiala inkörningen av motorn verkade vara klar redan före 5 timmar i luften så på den nionde flygturen började jag flyga med lägre effekt och prova att magra. Jag har haft så pass tur att alla cylindrar peakar med mindre än 0.5 GPH skillnad i bränslefflöde och jag kan magra väl »leak of peak«, motorn tappar mycket effekt långt innan den börjar gå ojämt. Redan på denna flygtur kunde jag se att jag skulle nå mitt mål (150kt TAS på under 30 liter per timme).

Jag har när detta skrivs bara 16,9 timmar i luften men har redan kunnat testa/verifiera alla värden som ska in i flyghandboken. EFIS med loggning är mycket värt här, exempelvis fick jag ut Vx och Vy genom en metod som beskrevs i tidningen Kitplanes 2018. Metoden går ut på att använda värdena från acceleration i planflykt till att få ut stigprestanda i olika farter. Efter kontroll mot traditionell stig på tid så kan jag säga att metoden fungerar utmärkt. Det är också betryggande att mina värden matchar värdena från Vans prototyp.

Det har varit många små problem men som alla varit lätta att ta hand om, oftast har det handlat om problem med de små molex-kontakter som Vans envisas med att använda på många platser. Många



byggare byter ut dessa mot andra kontakter, något jag också har gjort på flera ställen nu.

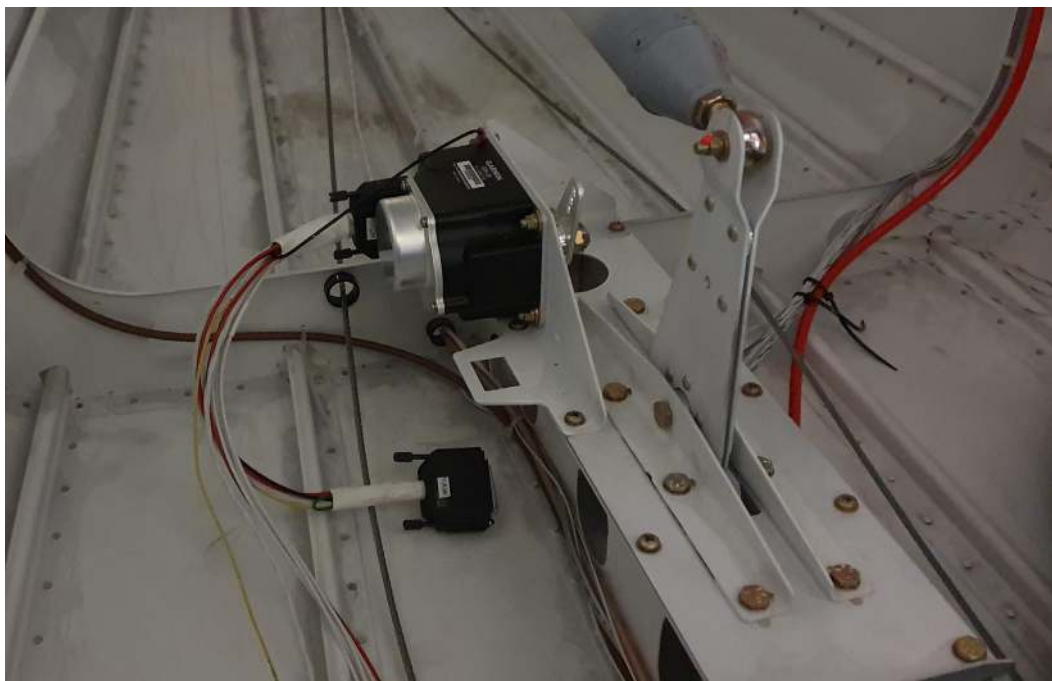
Uppgradering och status

Vintern och den tidiga delen av våren hade uruselt väder vilket gjorde att det blev få timma flugna. I mars fick jag mer att göra på jobbet tack vare pandemin och detta tillsammans med att jag och familjen flyttat, har lett till att flygandet gått ner på sparlåga. Jag hade tänkt att utföra bullerprov under påsken men då åkte jag på en förkylning som gjorde att jag valde att undvika all kontakt med andra.

Nu håller jag på att installera autopilot-servona och upplevde ett nytt problem. När trimkommandon för höjdtrimmen går genom höjdroderservot så skiftar trimningen riktning, det var några intressanta sekunder innan jag kom på varför det blev allt tuffare att hålla emot trots att jag trimmade under acceleration.

Närmast framför mig är färdigställande av autopilotinstallation, få alla moment av årlig tillsyn slutförda och därefter ta ett nytt tag med bullerprov.

“Total performance”, är den framgångsrikaste kitplane tillverkarens devis.



VETERANFLYG

Lägesrapport svenska "marknaden"

Text Kjell Franzén Foto via Hans Bergenfors

Som jag skrivit om tidigare så pågår det "på högsta nivå" arbete med att få kulturarvsstatus på det rörliga kulturarvet. Frågan har, via riksdagen, varit uppe på regeringsnivå och vänt. Just nu har Riksantikvarieämbetet (Raä) ett uppdrag från regeringen att utreda frågan.

Men vad talar vi om för siffror när det gäller svenskt veteranflyg? När det gäller bilar (veteranfordon) så inträder skattebefrielse när bilen blivit 30 år men att använda den gränsen på flygsidan skulle göra att huvuddelen av privatflygplanen avgiftsbefriades. Det kan vi ju knappast räkna med, men hur ser det då ut?

Först måste lite fakta diskuteras. I luftfartygsregistret finns en hel del luftfartyg som inte längre existerar (de är havererade eller skrotade), står på museum, upphängda i köpgallerior, står på tak eller är inställda i hangar för gott. Inklusive dessa så har 100 luftfartyg i registret som är tillverkade 1945 eller tidigare, alltså 75 år eller äldre. När det gäller antalet luftvärdsiga luftfartyg så varierar antalet över året så den uppgiften ska tas som en cirka-uppgift,

men det är ändå ett bättre mått att utgå ifrån än antalet registrerade luftfartyg.

Så här fördelar sig antalet luftfartyg per tillverkningsår

Tillverkningsår	Antal totalt	EAA S tillsyn (experimental)	TS tillsyn (normalklass)	Segel tillsyn
1945 eller tidigare	47	31	14	2
1950 eller tidigare	77	56	19	2
1960 eller tidigare	126	80	41	5

Det kan tyckas förvånande att det finns så många som 100 luftfartyg som är byggda före och under andra världskriget men där utgörs den stora mängden av de Piper L4 - "Lill-Cubben" - som importerades av Ahrenberg efter kriget. I tidsspannet 1960 till 1950 återfinns nästan alla SAAB 91 Safir.

Var gränsen kommer att läggas för "gynnsam behandling" vet vi inte ännu och inte heller om det kommer att medföra några villkor. EAA S kommer aktivt att delta i Raä utredning, men det finns ett etiskt dilemma här. EAA S har knappast mandat att föra annat än sina medlemmars talan! Vi förutsätts bevaka frågan utifrån våra tillsynsobjekt, d.v.s. i första hand de experimentklassade luftfartygen eller möjligen alla EAA S medlemmars luftfartyg, oavsett klassning. Men alla andra

kulturhistoriskt intressanta luftfartyg, de som inte tillhör EAA-medlemmar? Den senare gruppen inkluderar ju dessutom bl.a. en Douglas DC-3 och ett flertal f.d. militära jetmaskiner.

Konflikter kan ju uppstå och då måste EAA S i första hand se till de egna medlemmarnas intressen.

Så har Du en vän som äger ett veteranflygplan

och som ännu inte är EAA S-medlem, se till att han/hon blir det. Då ökar våra mandat och möjligheter till gagn för alla.



Those were the days! Föreningen Veteranflyg i Norrköping för 20 år sedan med fyra De Havilland flygna på en och samma dag av Hans Bergenfors

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



Skylane UL



Dynamic



Ultralätt, X-klass, LSA och VLA

Bristell



Advantic



Flottörer



Propeller



Oljekylare



Light Sport Aviation Scandinavia AB

Sverige Norge Danmark Finland

www.LSAS.se

info@LSAS.se

+46 – (0)70 575 9008



Hans Bergenfors (t.h.) med läraren Kjell Nordström efter godkänd inflygning på D.H. 115 Vampire

Ikarus Flying Center



Den bästa klubbkärran enligt expertis!



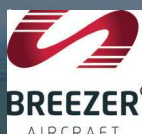
Ikarus C42. Europas ledande skol & klubbmaskin, tillverkad i Tyskland i över 1800 ex!

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

Svensk och Norsk agent

Tel. + 46 (0)70 583 23 82

www.elltech.o.se - finn@elltech.o.se



Information om radannonsering i EAA-nytt

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

Underlag för annonsen skickas till ea-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

Piper Cub L4J (44-79855)
årsmodell 1944
SMOH 1106hr. Efter detta alltid stått i hangar.
Motor Rolls-Royce LTD Continental C90-12F SMOH 1106hr
Propeller McCauley 1B90CM7148
Radio Becker AR6201 8,33kHz
Intercom Sigtronic SPA400

För mer information 0706902907 Bertil Olsson eller mail bertil.olsson@hotmail.com.



Säljes

Glasair SH2 TD -07,
Tot tid 32 tim. Nybytt motor Lycoming IO-360 180 hp, 400 tim kvar "on condition", Dynon digital panel som är nyligen översedd, mycket fint skick men en del mindre jobb återstår för motorinstallation.
Pris 350 000 kr (Säljes enbart på grund av tidsbrist)
Ulf tel 0708-626 111 - ulf@bowallius.se



Säljes

Opus-3
Byggt 2000, 1:a flygtillstånd till 2020-06-30. Gångtid 70 tim, motor 635 tim, propeller 8 tim. Radio 8,33 nymonterad.
Kruse på 1000ft 75% 147 kt. Max kruse 172 kt
Pris 365'000:- Skr, eller högstbjudande.
lennartpersson28@gmail.com



Säljes

Motordelar mm.

Motordelar från Bell 47 G4 Lycoming VO 540 B1 B3. Continental A65, samt en massa nya delar till Bendix S6 magnet. Hjul nav Super Cub. Glasfiberdelar till RV4. Startmotor till O 360 12V. om med vettiga bud på grejerna.

Bjarne Isaksson. 0705820866



Säljes

1/ Beagle Auster 6A 1946 (Experemental)
TT: 1377 h; Motor Gipsy 10-1-1; 145 hp
TT: 1377 h
Omdrad 1981, kräver 100 timmars o
EAA-besiktning för att bli luftvärdig.
MTOW: 1065 kg
Samma ägare de senaste 40 åren!
Prisidé: 70 000 kr.

2/ Lotus-flotörer till ovanstående med
passande montage.
Prisidé: 35 000 kr

3/ EDO-flotörer passar också till ovan-
stående
Prisidé: 15 000 kr

4/ Beagle Terrier 2/T7
Renoveringsobjekt inkl. motor 145 hp

5/ Beagle A-109 Airedale 1962
Renoveringsobjekt inkl. Lycoming-mo-
tor O-360-A1D; TSMO: 2066 h; 180 hp

6/ 2 st Avia M337A, 210 hp (utgångna)
14 000 kr för båda!

Berndt Björkman, Köping
berntovebjorkman@telia.com
070 634 05 17



ORATEX® DUKEN FÖR DITT FLYGPLAN



Godkänt
av:



Australian Government
Civil Aviation Safety Authority



Transport
Canada



✓ INGA GIFTIGA GASER

✓ INGEN SLIPNING

✓ INGEN LACKERING BEHÖVS

VÄLKOMMEN TILL AERO 2020

I FRIEDRICHSHAFEN

I TILL 4 APRIL, 2020 HALL B1, MONTER 113

KOM TILL VÅR DEMONSTRATION "PROVDUKNING" PÅ MÄSSAN



THE COVERING INNOVATION

LANITZ AVIATION a division of LANITZ-PRENA FOLIEN FACTORY GmbH • Am Ritterschloßchen 20 • 04179 Leipzig • GERMANY • www.LANITZ-AVIATION.com

VI HÅLLER DIG FLYGANDE

**Vi gratulerar Säve Flygplats i Göteborg
till den nya tankanläggningen med
Hjelmco AVGAS 91/96 UL**



Runskogsvägen 4 B • 192 48 SOLLENTUNA

TELEFON 08-626 93 86 • FAX 021-18 46 20

ORDERTELEFON 021-12 31 76