



EAA

 nytt

#2/2022

MEDLEMSTIDNING FÖR EAA SVERIGE • ÅRGÅNG 55



- Fly-in information
- Broom F58, Svarvar och svetsar
- Nieuport 28, Mikael Carlssons renovering
- Rapport från Friederichshafen
- 75årskalas, SE-AZU fyller år
- Veteranflyg
- Chapters 222, vad händer?
- och mer att läsa





Flygkalendern

4-5 juni EAA Fly-in, som alltid, första helgen i juni! Arrangeras av Falbyg- dens Flygklubb på Falköpings flyg- plats

1 - 2 - 3 July 2022 Experimental Days at Sanicole airfield (EBLE)
www.experimentaldays.be

EAA Airventure i Oshkosh
AirVenture Dates

2022: July 25 - July 31

2023: July 24 - July 30

2024: July 22 - July 28

2025: July 21 - July 27

I DETTA NUMMER:

- 3** Ordföranden har ordet
- 4** Kansliet, EAA-portalen
- 6** Flygsäkerhet
- 8** Fly-in information
- 10** Godkänd och luftvärdig, bitr. flygchefen diskuterar
- 12** SE-AZU fyller 75 år!
- 14** Nieuport 28, Michael Carlssons renovering
- 16** IFR med X-klass, information
- 18** Broom F58, projektet rullar på
- 20** Friederichshafen 2022, rapport
- 22** Veteranflyg
- 24** Avrostning, vårens första utflykt
- 25** Chapter 222, skall det återuppstå?
- 26** Flygplanlistorna
- 34** HANGAREN, köp och sälj

Omslagsbilden



Original 1918 Nieuport 28C-1, renove-
rad av Mikael Carlson.
Foto: Mikael Carlson

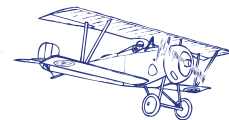
Har du ett avstannat projekt?

Någon vill överta det, få det i luften!
Sätt in en annons i EAA-nytt så når du alla hembyggare och
renoverare av X-klass plus många fler!

Du annonserar gratis som EAA-medlem!
Skicka in din annons till eaa-nytt@eaa.se

Senaste datum för material för kommande nummer.

Nummer 3-2022, 5 september
Nummer 4-2022 7 november
email: eaa-nytt@eaa.se



EAA-NYTT

Medlemsorgan för EAA Sverige och EAA Chapter 222 Sverige

Redaktör: Lennart Öborn.

Grafisk form: Lennart Öborn.

Ansvarig utgivare: Magnus Lundström.

Manus och bilder sänds enklast till aaa-nytt@aaa.se eller per post till EAA:s kansli. För åsikter framförda i artiklar svarar respektive författare där ej annat anges.

EAA Sverige

POSTADRESS:

Hägerstalund, 164 74 Kista

TELEFON: 08-752 75 85

E-POST: aaakansli@aaa.se

HEMSIDA: www.aaa.se

PLUSGIRO: 66 45 96-4

KANSLIET HAR ÖPPET:

Måndag - Onsdag 07.00-15.00.

Andra tider kan förekomma. Ring gärna innan besök.

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.

Föreningservice

Kontakta EAA kansli beträffande Flyghandbok, etc.

EAA USA

Postadress: EAA Aviation Center
P O Box 3086, Oshkosh, WI 54903-3086 USA

Hemsida: www.aaa.org

Medlemskap innebär bland annat att man får Sport Aviation, förenings tidskrift, 12 gånger/år och att inträde kan lösas till flight line på Oshkosh och Sun 'n Fun.

EAA Sverige är inte en del, chapter, av EAA USA.

Ordförande har ordet

I Rätt Riktning!

Äntligen känner jag att det börjar hända saker inom EAA, ni kanske inte känner det så men jag gör det! Vad innebär det att vara ordförande i EAA? Jag har ibland känt att jag kastat mig ut i ett stort svart hål, jag har för lite kunskap, jag har inte historien, jag känner inte alla medlemmar. 14 månader senare känner jag att pusselbitarna långsamt börjar passa, för varje kontakt, för varje samtal, för varje möte, för varje tillfälle träffar jag någon som känner någon som vet eller kan något eller.... Och så trillar ytterligare en pusselbit på plats.

Henrik Idensjö har efterträtt Sven Kindblom verksamhetsledare, Sven kommer att finnas kvar som TC. Vi har nu alla poster besatta utan att någon sitter på flera stolar, och backup för varandra om det händer någonting med någon av oss. Michael Törnberg tar över efter Henrik som biträdande Flygchef, en ny kraft in och mer geografisk spridning. EAA-portalen är i gång på kansliet, Ann-Lis har börjat testköra den, och med det kan vi kliva in i 2000-talet administrativt, och det händer även annat IT-mässigt på kansliet. Styrelsemedlemmarna börjar ta på sig uppgifter och det händer saker, vi är på väg åt rätt håll!

Jag får då och då frågor om IFR med X-klass, även det går åt rätt håll. Efter att ha varit både på Sun 'n Fun och Aeromässan i Friederichshafen och pratat med Garmin respektive Dynon vet jag var skåpet står och vilka möjligheter som finns. Inom EAA har ytterligare några kompetenta personer engagerat sig i frågan, personer med kunskap om att "Tala med bönder på bönders vis" d.v.s. kommunicera med Transportstyrelsen på deras eget språk så har även denna fråga tagit flera steg i rätt riktning.

I helgen som gick började vi planera för årets Fly-In på allvar, så mycket enklare år 2 jämfört med förra året, nu håller vi på vädergudarna. Angående utbildningarna prövar vi ett nytt grepp, mer på annan plats. Det är mycket kvar att göra men vi rör oss i rätt riktning! Den senaste veckan har 2 personer kontaktat mig angående att vi borde alliera oss med andra organisationer.

Även om jag känner en viss tveksamhet och att vårt sakintresse är unikt, kan det finnas fördelar i att samarbeta med de andra organisationerna inom allmänflyget. Vi måste få en starkare stämma bakom oss genom att vi alla inom allmänflyget gemensamt måste stå upp mot myndigheter, för att bevara flygplatser, m.m.

Jag besökte Aeromässan i Friederichshafen och lyssnade där bl.a. på föredrag med EASA, mycket intressant. Inte en slips, inte en kostym utan människor som jag efteråt pratade enskilt med och fick ett mycket gott intryck av. Det finns en stor chans att vi får EASA till seminariet vid vårt Fly In 2023, EASA vill ut och möta oss i verkligheten, berätta och höra våra tankar.

Jag kan inte låta bli att sluta med en kommentar angående våra operationer. Förra året var ett alldeles för dyrt år för vår försäkring, detta år har börjat bättre, hittills har vi haft två mindre tillbud, båda av operativa orsaker. Låt oss i dessa vartider, i dålig flygtrim med mjuka fält tänka efter före! Hur är fältkonditionerna? Håller prestandan? Är jag i trim för att flyga på flyghandbokens prestanda? Har jag kollat väder och NOTAM? Så här långt har statistiken gått åt rätt håll! Men.... det är bara dina beslut som kan låta våra operationer fortsätta gå i rätt riktning!



/Magnus L



Nya medlemmar

5606	Malte Andersson, Vännäs
5607	Anders Fagerström, Kävlinge
5608	Peter Kornacher, Skurup
5609	Jorgen Nielson, Sunds/Danmark
5610	Michael Åström, Linköping
5611	Robert Råsbo, Tärnsjö
5612	Jimmy Nordén, Hallstahammar
5613	Andrew Palmer, Säve
5614	Krister Sjöblom, Gällnöby
5615	Johnny Randström Olson, Malmköping
5619	Gustaf Holmgren, Ärla
5620	Martin Alkestrand, Åhus
5621	Rony Qvarnström, Kumla

Nya Byggtillstånd

1628	Nieuport-28 Mikael Carlson, Löberöd
1629	Van's RV7A Karin Nyström, Linköping
1631	Gaz'aile 2 Per Isacson, Bromma

1:a Flygutprovningstillstånd

Inga

1:a Flygtillstånd

SE-BMA	Nieuport-28 Mikael Carlson, Löberöd
SE-VZJ	Zenair CH 701 STOL Joe Steen, Vaggeryd

Överförd till KSAK

SE-VOR	Zenair CH701 Thomas Tegelström, Lycksele
SE-VVF	Zenair CH 701 Stefan Carlsson, Sala

Kurser

av Magnus Lundström

Efter 2 år i stort sett utan kurser så ledsnade jag trots att jag officiellt lämnat ifrån mig kurseriet. Vi provar ett nytt grepp och datumlägger alla kurser först och sen kommer vi att ordna med kursledare och till sist med deltagare. Tanken med detta är att det ska se lika ut från år till år och att ni redan nu ska kunna planera för denna höst eller nästa höst eller...
Nu hoppas vi att allt blir som planerat och det tilltänkta programmet ser ut så här:

V34 Rotaxkurs	Muskö? Björn Lindqvist
V36 Kompositkurs Skåne	Lennart Persson
V39 Träkurs	? ?
V42 Dukkurs	? ?
V45 Plåtkurs	Solna Björn Alfer
V48 Elkurs	Valfritt Bengt Sjö Dahl

Återkommer om underhållskurs.
Tanken med denna agenda är att få höstlovet fritt samt att kursledarna ska kunna skjuta kursen +- en vecka om det blir praktiska problem på de tilltänkta datumen, likväl som att välja lördag eller söndag, eller om det visar sig vara stora behov kunna köra 2 dagar eller 2 helger.
Någonstans ska vi finna tid och plats för en underhållskurs, både Mårten och jag jobbar med flera alternativ just nu och hoppas att åtminstone en kurs ska bli av. Det har även kommit önskemål om Rotaxkurs från flera medlemmar vilket jag tror vi löst enligt ovan. Har ni önskemål om andra utbildningar bara att höra av sig.
Håll koll på hemsidan för uppdateringar, definitiva datum och anmälningsformulär, jag kommer även mot mina principer att lägga hintar på FB. Alla anmälningar kommer att ske vi hemsidan, länkar kommer gissningsvis i slutet på maj.

För kurseriet **Magnus Lundström och Mårten Hagardsson**

Årsmötet 2022

Årsmötet hölls som vanligt den första lördagen i mars, i år den 12:e mars. Platsen var EAA Sveriges kansli på Barkarby samt teams.

Protokollet finns att läsa på EAA Sveriges hemsida under För Medlemmar, Bibliotek, Föreningen, Protokoll.

Följande styrelse valdes:
Vice ordförande: Sven Kindblom Omval
Sekreterare: Lennart Öborn Omval
Ledamot 2: Mårten Hagardson Nyval (tidigare suppleant)
Ledamot 4: Bengt Bergström Nyval (tidigare suppleant)
Suppleant: Andreas Hindenburg Omval
Suppleant: Magnus Dahlberg Nyval
Suppleant: Michael Thörnberg Nyval

Dessa poster var inte uppe för omval/nyval i år.

Ordförande: Magnus Lundström
Kassör: Hans-Olav Larsson
Ledamot 1: Mattias Jönsson

Har du betalat medlemsavgiften?

Rubriken kan kanske synas märklig, men trots att vi vid det här laget är en bra bit in i 2022 så kan vi konstatera att knappt 300 (25%) av förra årets betalande medlemmar ännu inte har betalat sin avgift.

Av dessa har ett 60-tal medlemmar minst ett aktivt tillstånd (bygg-, flygutprovning- eller flygtillstånd) utfärdat av EAA Sverige. Stadgarnas §2 säger nämligen att

”Person och/eller grupp av personer som ansöker om eller innehar ett tillstånd för amatörbygge, restaurering, underhåll, flygutprovning eller annat tillstånd utfärdat av EAA Sverige skall vara medlem(mar) i föreningen.”

Notera att detta även gäller föreningar eller företag som är medlemmar och som har tillstånd utfärdat av EAA. Det räcker alltså inte att föreningens medlemmar betalar avgift separat. Medlemsavgiften är på blygsamma 500 kr och betalas till PlusGiro 66 45 96-4. Glöm inte att ange namn och medlemsnummer som står vid din adress på baksidan av EAA-nytt.

Mattias Jönsson



EAA-portalen

På kvällen 3 april gjordes de sista testerna, den gamla databasen migrerades en sista gång och på förmiddagen 4 april klickade Ann-Lis på kansliet igenom det första flygtillståndet i den nya EAA-portalen!

Detta innebär att kansliet numera jobbar med luftfartygs- och medlemsregister i en modern webbaserad miljö som inte bara är åtkomlig från vilken dator/telefon som helst, utan som dessutom ger oss helt nya möjligheter till uppföljning och tidsbesparande automatisering.

F.r.o.m. april sker utfärdande, förnyelse/förlängning och uppföljning av de olika tillstånden (bygg-, modifiering-, reparation-, flygutprovning- och flygtillstånd) i EAA-portalen. Dokument och blanketter hanteras och godkänns digitalt och de elektroniska akterna som efterhand byggs upp är tillgängliga för såväl den enskilde medlemmen som för den tekniska verksamheten.

Inledningsvis hanteras det mesta i EAA-portalen av kansliet, men efterhand kommer stora delar att ligga på var och en av oss. Att t ex förnya ett flygtillstånd kommer då att gå till såhär:

- I god tid innan flygtillståndet förfaller, skickas en påminnelse ut per e-post.
- Man fyller i flygtillståndet och luftvärdighetsdeklaration som vanligt.
- Efter att ha loggat in på EAA-portalen, laddar man upp dokumenten för granskning.
- Kansliet ser dokumenten i sin inkorg, tittar på dem och samtidigt som kansliet granskat klart så läggs dokumenten i den elektroniska akten.
- En bekräftelse på att förnyelsen är hanterad, kommer på e-post. Klart!

Du kommer närsomhelst att kunna gå in i EAA-portalen och se status på ditt projekt/luftfartyg och kunna se/ladda ned de dokument som ligger bakom.

Mycket kan fortfarande hända, men om allt går som det ska så hoppas vi kunna lansera EAA-portalen för samtliga medlemmar lagom till fly-inet i Falköping. Då kommer vi också att ha en presentation av EAA-portalen och en mer informell frågestund/workshop där vi hoppas kunna rätta ut de flesta av de frågetecken som vi vet finns.

Mattias Jönsson

The screenshot shows the EAA portal interface with a table of flight permits. Below the table, two example forms are displayed, linked by arrows from the table entries.

Typ	Beskrivning	Inskickat av	Ansvarig	Status	Anmärkning	Förfaller	Upprättat	Verktøj
FTS-1	Flygtillstånd	system		Godkänt	system	2022-04-30	2017-04-30	[Icons]
FTS-1	En Flygtillstånd	Mattias J		Godkänt		2023-04-30	2022-04-21	[Icons]

Below the table, a link is shown: [Bilag 1 \(SE-OPS luftvärdighetsdeklaration 2022-04-20 signerad.pdf\)](#)

The two example forms are:

- Nationellt Flygtillstånd National Permit to Fly**: A form with fields for aircraft details, operator information, and a section for the operator's declaration of airworthiness. It is signed by Mattias Jönsson.
- Luftvärdighetsdeklaration/Inspektionsrapport**: A form for declaring the airworthiness of the aircraft, including a section for the operator's declaration and a section for the inspector's report.

Exempel på hur det kan se ut i den elektroniska akten.



Incidenter, tillbud, haverier och flygsäkerhet

En lägesrapport för 2022

När detta skrivs är det den 2:a maj 2022 och inom EAA:s verksamhet har det inträffat ett haveri och en propellerskada på det nya året.

En Van` s RV7A, SE-XYM, havererade på Landskrona flygfält 2022-03-09. I samband med bedömningslandning satte piloten enligt egen utsago först i huvudhjulen och sedan noshjulet. Noshjulet vek sig vid landningen på bana 32 och gled 20 meter på asfalten. Skador på flygplanet; noshjulsstället, ny propeller och shock load på motorn. Det var två personer om bord och inga personskador. Haveriet hade undvikits om piloten på finalen utfört pådrag och gått om enligt punkt 3. En perfekt utförd plané med perfekt jämn sjunkhastighet och fart. Läs hela punkten 3 nedan i flygsäkerhetsarbete noga.

En Jodel D 112 SE-XDY skadade propellern på Eslövs flygfält 2022-03-21.

Flygplanet som var under taxning på väg till startbanan bromsade och med hjälp av en vindby tippade flygplanet över på näsan. Träpropellern splittrades och flygplanet ramlade tillbaka på sporren. Resultat ny träpropeller och shock load på motorn. Taxning med sporrhjulsflygplan ska ske med försiktighet när det är blåsig. I motvind ska spaken vara i magen, men om Du taxar i kraftig medvind håll höjdroderspaken neutralt. Höjdrodret kommer då att ligga i rak linje med stabilisatorn. Sporren måste hela tiden vara i marken och styra flygplanet.

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. Mäts som ett glidande frekvensbaserat 6-årsmedelvärde”

Det är fem saker som vi piloter i EAA måste tänka på: Följer vi de här fem punkterna minskar de onödiga haverierna markant för varje år.

Nr 1. Vi måste hela tiden vara beredda att vända, alternativt gå till en närlägen 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

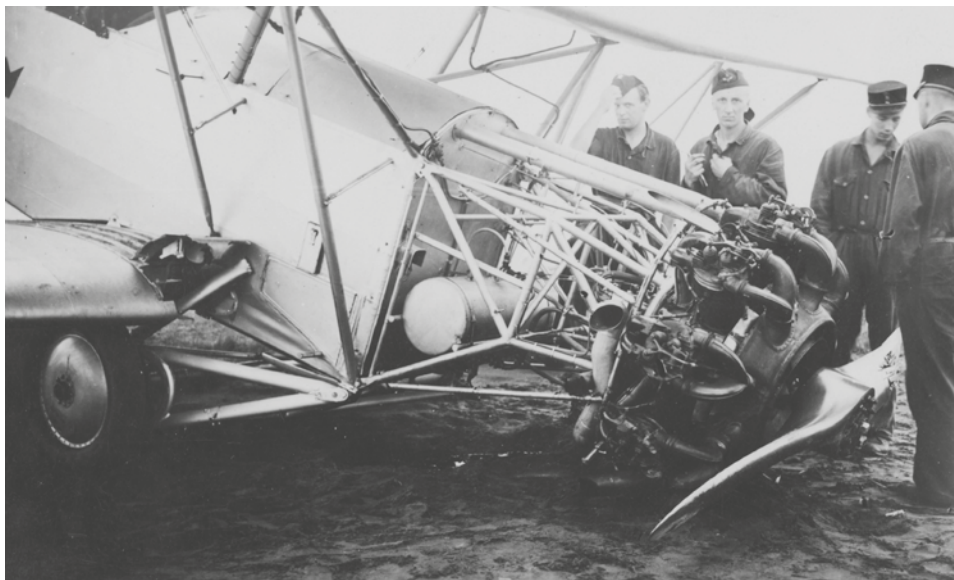
flyghandboken, ingen överfart på 3 till 5 kt duger. Sjunkhastigheten ska vara jämn och stadig. Eventuella termikblåsor som släpper betyder att Du får räkna med att utföra pådrag och utföra ett nytt landningsvarv.

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. 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, termikväder 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.

Nr 5. Vid sjöflygning tar vi **alltid** på oss en flytväst. När vi flyger med landflygplan och flyger över större sjöar och flyger till öar så tar vi också på oss flytvästarna.

Fortsatt säkert flygår 2022 önskar **Staffan Ekström**.



Webbshop med profilprodukter

Sedan några veckor har EAA Sverige en webbshop med profilprodukter, som vem som helst kan handla från. Här finns ett blandat utbud av kläder, kepsar, muggar, förkläden, väskor m m, allt med EAAs logo.

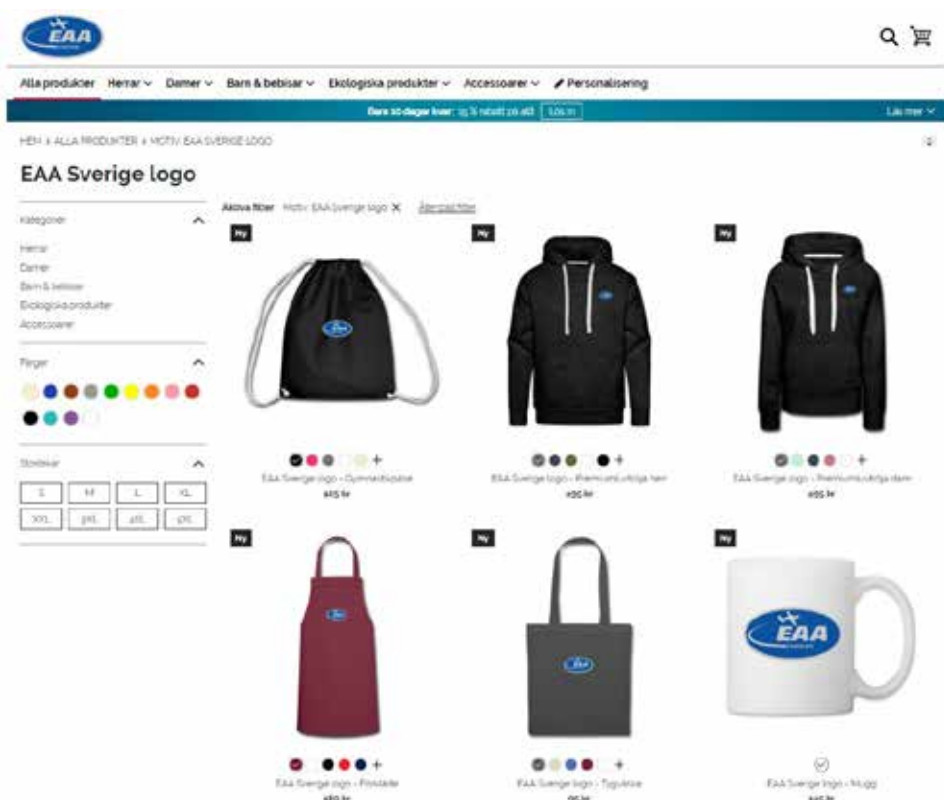
Leveranser görs "on demand", d v s beställningar är en affär direkt mellan medlem och leverantören Spreadshop. Det finns alltså inte något centralt varulager hos EAA. Inledningsvis har vi valt ut ett drygt 30-tal produkter, men beroende på önskemål så lägger vi till fler.

Webbshopen hittar man på hemsidan (För medlemmar - Föreningen) eller direkt på adressen

eaasverige.myspreadshop.se

Mattias Jönsson

Webbshopen finns på eaasverige.myspreadshop.se



EAA Sweden and Falbygden's Aeroclub invites you to our Fly In 3-5th June WELCOME!

**FOLLOW ME
FÖLJ MÄ**

Main event is on saturday June 4th.
Location: Falköping Airport, ESGK, southern part of Sweden.
Runway: Asphalt 1300 m or grass 1000 m, no landing fees.
Fuel available: 100LL and 91UL, creditcard or Swish accepted.
Breakfast available for overnight-guests on saturday and sunday morning.
Foodtent available during hangar party on saturday evening.
Meet pilotes and builders of homebuilt, vintage and normal category airplanes.
Information: Peter Karlsson, +46 704 44 64 72 or pushbumper@hotmail.com
Falköping Radio 123,350

www.eaa.se



FLY-IN

EAA Sverige Fly-In 2022 i Falköping!

Den 3-5 juni, huvuddag 4 juni, klockan 10:00-17:00

Traditionellt EAA Sverige Fly-In.

Varmt välkommen till EAA Sverige Fly-In 2022 i Falköping på Falköpings flygplats, ESGK, helgen 3:e - 5:e juni med lördagen den 4:e juni som huvuddag.

Falbygdens Flygklubb har fått förtroendet att stå värd för detta evenemang för EAA Sverige. Falbygdens Flygklubb ligger på Falköpings flygplats och den ligger strax utanför Falköpings stad. Falköping ligger mitt i Skaraborg, mellan platåfjällen Älleberg och Mösseberg, en by som andats flygplan i decennier.

Under fredag eftermiddag och kväll kommer det att finnas funktionärer på plats för att ta emot långväga gäster som önskar övernatta till lördag. Klubbhuset kommer att vara öppet till 22:00, det finns möjlighet att köpa flygbränsle och passagerartransport till olika boenden. I klubbhuset kommer frukost att serveras på lördags- och söndagsmorgonen. Anmälan om att frukost önskas görs i sekretariatet (bränsleboden) eller via sms till 0704-446472. Det kommer även finnas funktionärer på plats på söndag morgon med samma service som fredag eftermiddag/kväll.

Alla flygande gäster som kommer på fredag och som stannar över till lördag bjuds på kvällsmat i klubbstugan, 17:00-19:00!

Lördagen den 4 juni är huvuddagen för denna EAA-träff. Vi ser fram emot ett traditionellt EAA Fly-In med många flygande gäster, en utställning av flygplan och utställare som visar deras produkter, seminarier, EAA-information och en hangarfest på kvällen. Kaffe och mat kommer att serveras i området under hela lördagen.

Flygande gäster

Falköpings flygplats har status som



okontrollerad flygplats. När du närmar dig ropar du

på vår frekvens 123,350 MHz. Notam kommer att skickas in för evenemanget. Som pilot har du en asfaltbana och en gräsbanda (östra stråket) att välja mellan. Riktningen är 04/22. Längden på asfaltsbanan är 1300 meter och gräsbanan 1000 meter. En fornlämning finns i södra änden av östra stråket, denna kommer att markeras. Vänstersväng till bana 22 och högersväng till 04. Trafikvarvshöjd är 1500ft MSL.

"Falköpings motorstadion" kommer att fungera som inpasseringpunkt, koordinater finns på informationskartan. Från infartspunkten "Falköpings motorstadion" går du direkt till vänster bas och final för landning av asfaltbana/gräsbanda 22 eller medvind, höger bas och final för landning av asfaltbana/gräsbanda 04. Håll ett öga öppet för segelflyg och skärmflygare runt Älleberg.

Undvik överflygning över Falköpings stad under 1500ft. Efter landning guidar funktionärer på fyrhjulingar i gula västar, "Följ mig", till parkering eller tankning, säg gärna på radion vad du vill. Då vi hoppas på en olycksfri helg är vår önskan att taxeringen sker i låg hastighet och med hög uppmärksamhet. Tänk också på att det kommer att finnas mindre flygkunniga personer på flightline. Frekvensen för Falköpings flygplats är 123,350 MHz. Tänk också på att Älleberg bara ligger 4 kilometer bort på 123,40 MHz.

Bilburna gäster

För gäster som anländer med bil finns

det särskilda parkeringsplatser i anslutning till flygplatsen. Följ instruktionerna från funktionärer i gula västar.

Bränsle

Det finns möjligt att tanka BP Avgas 91UL och 100LL på flygplatsen. Kortbetalning eller Swish så långt det är möjligt.

Sekretariat

Sekretariatet kommer att vara bemannat lördag 09:00 - 16:00. Sekretariatet kommer att finnas i anslutning till bränsleboden. Till sekretariatet kan du få hjälp med information om allt möjligt, anmäla att du vill ha frukost, övernattingsmöjligheter, program och tider etc. Wifi finns i området runt klubbhuset.

Seminarier och EAA-information
Seminarier och EAA-information från EAA-styrelsen kommer att hållas på lördag eftermiddag. Seminarierna kommer att hållas i hangaren till vänster om klubbhuset.

Hangarfest

Klockan 19:00 på lördagskvällen slås portarna till hangarfesten upp. Närproducerad mat från <https://wragarden.se/> erbjuds. I Bigglesbaren kommer alla sorters drycker att bjudas på. Anmälan och köp av biljett till hangarfesten senast lördag 13:00 hos Wrågården. I matbiljetten som du köper hos Wrågården ingår middag med kaffe och kaka. Middagen börjar kl. 19:30.

Transporter

Från fredag eftermiddag, 15:00-22:00, lördag 09:00-23:30 och söndag kl. 09:00-12:00 kan transporter bokas på nummer 0761-269 002, till och från boende och sevärdheter mot en avgift. Mer information om hur du beställer transport kommer att finnas på sekretariatet.

Passar på att i sammanhanget påminna om Segelflygmuseet på Älleberg, 0515-37185. Öppet dagligen 11-17. Väl värt ett besök! Övrig tid efter överenskommelse.



FLY-IN

Boende

Om du inte väljer att sova under flygplansvingen i tält finns det en mängd olika boendialternativ nära flygplatsen.

Hotell Falköping, www.hotelfalkoping.com 0515-68 61 00.

Älleberg Café och Restaurang, campingstugor,
<https://www.facebook.com/allebergcaferestaurang/> 0515-37157

Mössebergs Camping och Stugby,
<http://www.mossebergscamping.se/>
0515 - 173 49

Rasta Falköping hotell, Rastvägen 1,
0515-17330..

Andra tips om boende finns på <https://www.vastsverige.com/falkoping/boende/>
eller booking.com.

Öppettider under helgen på EAA-träffen:

Fredag:

Träffen öppnar för ankomst från lunch
Kvällsmåltid i klubbstugan för gästade
piloter 1700-1900

Lördag:

Frukost för gäster i klubbstugan

08:00-09:00

Flygutställning 10:00-17:00

EAA-seminarier 13:00-16:30

Baren öppnas 19:00

Maten serveras 19:30 (hangarparty)

Söndag:

Frukost för gäster 08:00-09:00

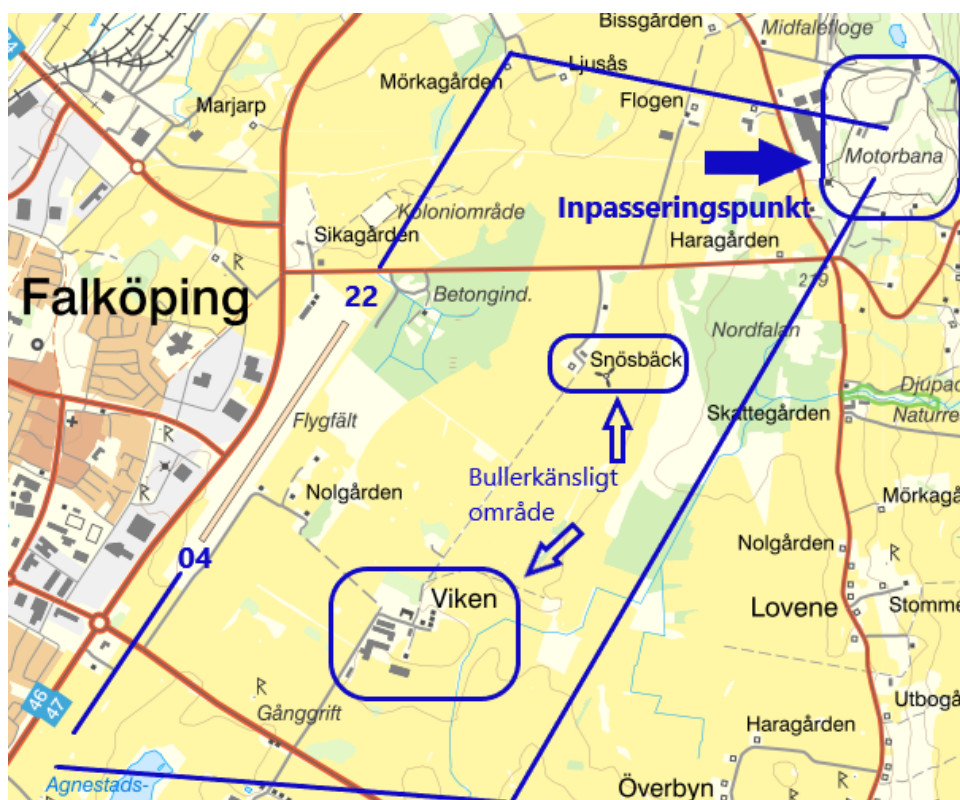
Välkommen till en klassisk EAA Fly-In
önskar Falbygdsens Flygklubb!

Information:

Peter Karlsson, 0704-446472

Christoffer Bromander, 0735-025379

Jan Aronsson, 0706-369402



Koordinater

WGS84 DD (LAT, LONG)

58.18279, 13.63943

WGS84 DMS (LAT, LONG)

N 58° 10' 58.05", E 13° 38' 21.96"

WGS84 DDM (LAT, LONG)

N 58° 10.9675', E 13° 38.3660'





Godkänd och luftvärdig?

Av Michael Törnberg, Bitr. flygchef

Detta är uttryck som vi ska akta oss för i framtiden där det gäller att ha ryggen fri.

Att godkänna eller ännu värre att intyga att något är luftvärdigt inom EAA är att ge sig ut på djupt vatten. En gång i tiden kanske vi uttryckte oss så men saker och ting förändras och formuleringar får anpassas till den verklighet vi lever i. Jag tror att många av er som idag arbetar inom företag och myndigheter har märkt detta.

De som intygar luftvärdighet i EASA är organisationer som har ett gällande EASA auktorisationsnummer och då talar vi enbart om luftfartyg med gällande typcertifikat. EAA är ingen sådan organisation.

Själv gjorde jag misstaget att intyga att en badrumskonstruktion var riktigt utfört. En köpare av huset ansåg annorlunda och jag blev stämd på ett betydande belopp, jag klarade de mig ur det här med en duktig advokat men jag fick i stället betala honom ganska rejält. Jag talar då om civilrättsliga mål, risken att bli åtalad är däremot liten. När det gäller att formulera sig framöver är det bara att titta på hur det ser ut hos FAA och EASA. T.ex. när en experimental ägare i USA ska signa av sin årliga tillsyn för flygtillstånd ska det stå: "This aircraft has been inspected on [this date] in accordance with the scope and detail of Appendix D of Part 43 and found to be in a condition for safe operation"

Alltså vid tidpunkten för inspektion var flygplanet befunnen i ett skick som är säkert att operera.

Ingenting om luftvärdighet.

Jämför med en ARC där det står "Detta luftfartyg anses vara luftvärdigt vid tidpunkten för granskning", inga intyganden här inte. Synonymer till anse är bl.a tycka eller tro. Det gäller att inte göra några utfästelser för då ha man tagit på sig ansvaret för någon annans luftfartyg.

När det gäller luftvärdighet vill jag hänvisa till luftfartslagen och citera vad Ingemar Hedblom skrev till mig. I Sverige har vi luftfartslagen att förhålla oss till. Där finns i 3 kap 1§ med bl.a.

- Ett luftfartyg ska vara luftvärdigt och miljövärdigt när det används vid



luftfart.

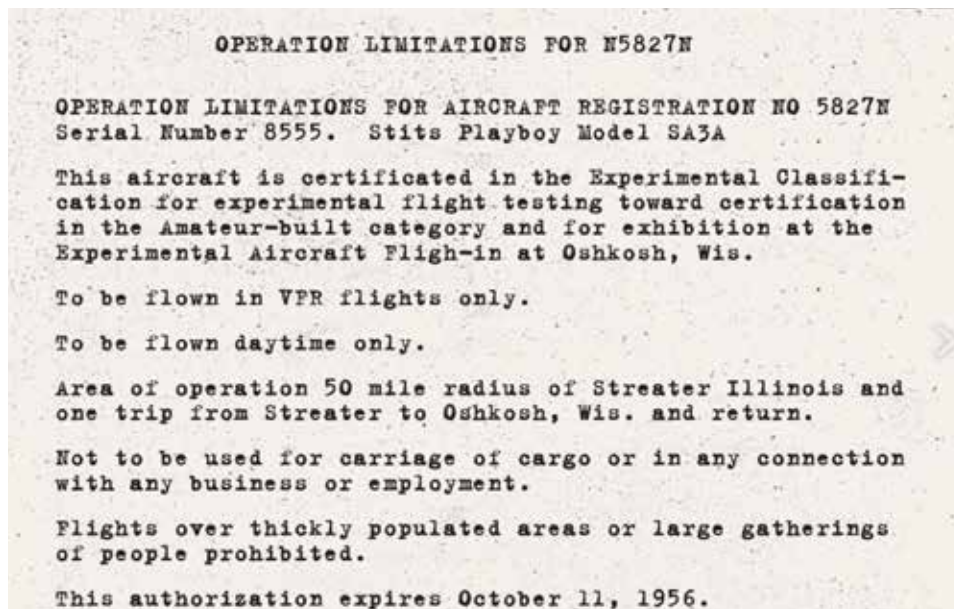
- Ett luftfartyg anses luftvärdigt om det är konstruerat, tillverkat, utprovat, utrustat och underhållet på ett sådant sätt samt har sådana flygegenskaper att flygsäkerhetens krav är uppfyllda. Vad som menas med flygsäkerhetens krav har definierats i detaljerade dokument som t.ex. FAR 23 för lätta luftfartyg som

hetsbevis när det använd vid luftfart"

Ovanstående gäller certifierade luftfartyg. I 5§ har man lyckligtvis angivit att "Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om eller i ett enskilt fall besluta att ett luftfartyg som uppfyller kraven på flygsäkerhet får användas vid luftfart inom svenskt område även om kraven i 4 § inte är uppfyllda.

Detta innebär att kravet på luftvärdighetsbevis kan bortfalla och man kan istället utfärda flygtillstånd. "Flygsäkerhetens krav" måste dock alltid vara uppfyllde men kraven kan ju avsevärt mildras för ett amatörbygge.

FAA hänvisning till "safe operation" är inte något man själva hitta på utan kommer just från ICAO Annex 8 definitionen av "Airworthy. The status of an aircraft, engine, propeller or part when it conforms to its approved design and is in a condition for safe operation



N5827N byggdes senare om av Richard VanGrunsvan och blev 1965 en Van's RV-1 som i sin tur var grunden till RV-3 och hela serien av Van's RV-modeller. (red. anm.)

gällde tills vi fick gemensamma europeiska motsvarigheter som t.ex. certifieringsspecifikation CS23. Kraven är inte samma för alla kategorier utan vi har ju spännvidden CS25-CS-VLA för tungt-lätt.

I 3§ anger man att "Ett luftfartyg ska ha luftvärdighetsbevis och miljövärdig-

Hänvisningen till Appendix D of Part 43 kan anses motsvara en hänvisning till BCL-M5.2 mom 14.2 för svensk del. Slut citat.

Alltså enligt ovanstående räcker det med att luftfartyget anses säkert att operera med för att få ett flygtillstånd.



TEKNISKA VERKSAMHETEN

En luftvärdighet måste ha något att jämföra sig med, till exempel ett typcertifikat. Då våra flygplan saknar dessa så kan vi hänvisa till luftvärdighetskrav enligt BCL 5.2, ett granskningsyttrande borde då se ut enligt följande.

Vid tidpunkten för granskning bedöms luftfartyget vara luftvärdigt enligt BCL 5.2 och anses säkert att flyga med.

(Det här ser bra ut rent språkligt och använd inte synonymer för bedömd och anse som tror och tycker för då blir det inte bra.)

Man har således gjort ett uttalande utan utfästelser.

Ett luftfartyg har också begränsningar i tjänstbarhet i sitt flygtillstånd från EAA en del av dessa står i BCL 5.2 kap 13 operativa begränsningar, som t.ex. att luftfartyget endast får användas för privatflygning och en del begränsningar ska anges av byggaren som t.ex. att den endast är utrustad för VFR dagar med mera. Därutöver tillkommer de fysiska begränsningar som luftfartyget har som t.ex. V speeds, vikt och balans. Dessa begränsningar ska finnas tillgängliga för piloten i flygplanet och

det kan vara i form av skyltar och eller i flyghandboken (kapitlen för limitations och weight and balance). Nu vet jag att det är lite si och så med detta. Det är alltid ägarens ansvar att flyghandboken är uppdaterad.

Nu hittar jag inget formellt krav på flyghandbok till egenbyggda luftfartyg från Transportstyrelsen men i EAAs bygghandbok så ska man ta fram en flyghandbok enligt mall. Ska man koka

ner en flyghandbok till ett minimum så borde det enligt mig innehålla nödchecklistor, begränsningar, vikt och balans.

Min artikel är inte faktagranskad utan bygger på hur jag tror anser bedömer tycker hur det ska vara.

Två bilder om RV-flygplanens ursprung



Stits Playboy SA3A, foto: Sparky Barnes

N5827N, Van's RV-1, ursprungligen en Stits Playboy modifierad av Richards vanGrunsvan och starten på RV-flygplanen. Foto: Mark Pasqualino



SE-AZU 75 år!

Still flying strong!



På Luscombe Airplane Corp. i Dallas Tx. skruvades onsdagen den 19 mars 1947 en skylt på plats med serienummer 4865 och tillverkningsdatum 3-19-47 på en Luscombe Silvaire 8A. Lördagen den 19 mars 2022 firades SE-AZU's 75 årsdag när ägarna Björn Hellström och Mats Reher bjöd till hangarkalas på Skå-Edeby. Många vänner hörsammade kallelsen, både flygare och bilentusi-

aster som delar intresse med Björn och Mats. Det hade ännu inte torkat upp på fältets vägar men det stoppade inte hobbybilarna att komma och fira. Som traditionen är upprepas detta firande var 5:e år! SE-AZU startade sitt liv i USA med registreringen N2138K under mindre än ett år för att sedan exporteras till Sverige. Flygplanet blev alltså SE-AZU år 1948 och ha sedan

dess tillbringat sitt liv i Sverige. Då var den en version 8A men blev i och med ett motorbyte år 1991 en 8F. AZU experimentklassades också år 1991. AZU har inte bara stått på hjul utan även på flottörer. Flygplanet är i fint skick så det kan säkert firas vart 5:e år många gånger än.
Text & foto: Lennart Öborn





Apropå omslaget: Nieuport 28



Första flygningen 2 april 2022. Foto: Jesper Rådegård



Kroppens primära struktur och samtliga beslag var i gott skick.

Foto: Mattias Jönsson

Det karakteristiska sidrodret innan dukning och målning.

Foto: Mattias Jönsson



Knappt hade Mikael Carlsons Pfalz D. VIII lämnat verkstaden och flyttat ut i hangaren innan nästa projekt flyttade in: Den här gången något så unikt som en original Nieuport 28C-1 från 1918! Via Collings Foundation/American Heritage Museum anlände Nieuporten till Sebbarp för att genom en omfattande renovering av Mikael åter sättas i luftvärdigt skick. Flygplanet, som är ett av endast fem kända bevarade exemplar, flög under första världskriget innan det tjänstgjorde några år i det nyetablerade U.S. Army Air Service. Därefter följde en historia med bl a deltagande i filmerna *Hells Angels* (1930) och *The Dawn Patrol* (1930/38) innan det såldes vid den s k Tallmantz-auktionen och ställdes undan.

Majoriteten av flygplanet fanns bevarat och visade sig vara i mycket bra skick, men en del material fick av naturliga skäl bytas ut för att kunna bli luftvärdigt igen. Originalmotorn - en Gnome Monosoupape 9N - var i mycket fint

Trång cockpit á la 1918. Foto: Mattias Jönsson





En sån här syn får t o m en kylig aprilkväll att kännas varm! Foto: Jesper Rådegård



Provrigging. Foto: Mattias Jönsson

skick och i sedvanlig ordning har det inte gjorts några avsteg från originalet, helt enligt Mikael's devis: Flög det då, så flyger det nu!
Och flyger, det gör hon!
En småmulen 2 april 2022 mullrande

den niocylindriga stjärnmotorn igång med sitt karakteristiska ljud och strax kunde Mikael se till att världens enda luftvärdiga original Nieuport 28 åter kom i luften!
Nu följer en period av flygutprovning

och återkommande genomgångar av såväl motor och flygplan, innan det är dags för lite mer publika sammanhang.

Mattias Jönsson

IFR med X-klass

Av Magnus Lundström

Jag skrev en ledare med rubriken "I rätt riktning" och det gäller även IFR med X-klass. I tidigare ledare har jag använt uttrycket "Rom byggdes inte på en dag" och det gäller väl även här, men.... Det går i rätt riktning. Jag fick ett kort, mycket kortare än planerat besök på Sun 'n Fun men hann på under den tiden knyta en kontakt med Dynon som direkt förstod vår problematik och lovade att försöka förse oss med ett intyg att deras X-utrustning var identisk i hårdvara, mjukvara och kvalitetskontroll som den STC-godkända och genom detta kunna garantera våra myndigheter "approved equipment". Ett besök i Garmins monter 15 minuter senare gav det motsatta, en form av moment 22 situation som slutade med använd G500 och vårt nya standby instrument de är TSO-Certified, d.v.s. inga G3X eller G5! Suck! Tre veckor senare på Friedrichshafen träffade jag samma säljare från Dynon, han kom ihåg mig! Och det samma hos uAvionics, men hos Garmin blev det bättre lycka denna gång. Jag fick en kontakt på Garmin Europa som genast även han förstod problematiken, och kanske att Garmin riskerade att åka ut ur en potentiell marknad, och även han lovade att försöka komma upp med samma lösning som Dynon. Så nu när EAA-nytt går i pressläggning så ligger då uppgiften, förutom en kurs på jobbet, att ta tag i dessa tillverkare och dokumentationen.

Det om hårdvaran, men pappersmässigt då? Jag skrev även i min ledare om att lära känna våra medlemmar och min avsaknad av historia. Nu har jag kommit i kontakt med 3 medlemmar som kan, och har erfarenheten att arbeta med TS, och som säger sig vara villiga att bistå oss i ta i att ta fram ett tekniskt underlag för ett godkännande hos TS. Jag tror på detta då det nu även finns egenintressen att få IFR med X-klass på plats, så ha tålamod, det går i rätt riktning.

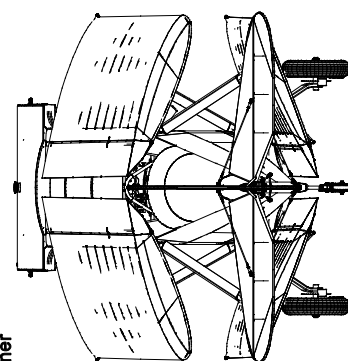
Tidsplan? Om optimisten får tala kan vi ha den tekniska dokumentationen och tillståndet på plats i slutet av 2022 och tills dess har ni som vill nyttja denna möjlighet en stor uppgift. Alla flygplan, elsystem och instrumentinstallationer kommer att tekniskt granskas. Har ni en korrekt ritning på ert elsystem, belastningsberäkningar, installationsanvisningar till avionik, och är det installerat enligt anvisningarna? O.s.v.



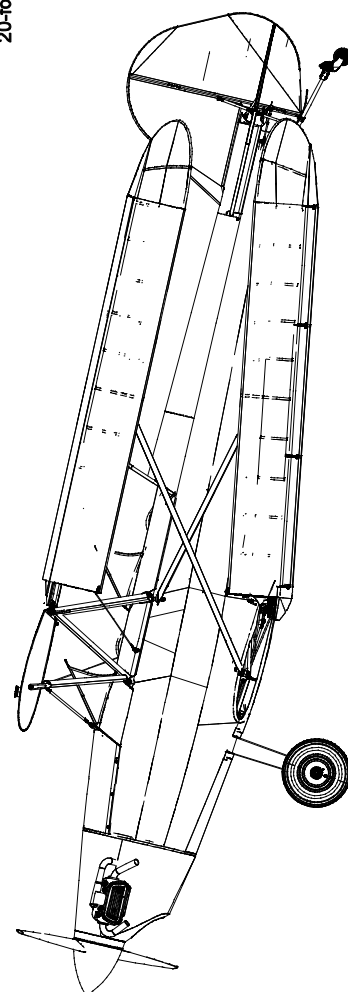
Broom F58, projektet söker kontrollant

Josef Melin söker ny kontrollant. Vill du vara del i ett ovanligt spännande byggprojekt har du chansen nu! Projektet pågår i Alingsås. Kontakta Josef enligt nedan.

Mail: broomab@telia.com
Telefon: 0761 604 605



20-fots container



VI HÅLLER DIG FLYGANDE

**Vi gratulerar Eslövs Flygplats,
Eslövs Flygklubb och Skydive Syd
till den nya tankanläggningen med Hjelmco JET-A1.
Tankvolym 25.000 liter, självbetjäningsanläggning
med kortautomat för vanliga bankkort.**

**På bilden ses Fallskärmsklubbens Cessna Caravan tankas
med Hjelmco JET-A1 från den nya tankanläggningen**



Runskogsvägen 4 B * 192 48 SOLLENTUNA

TELEFON 08-626 93 86

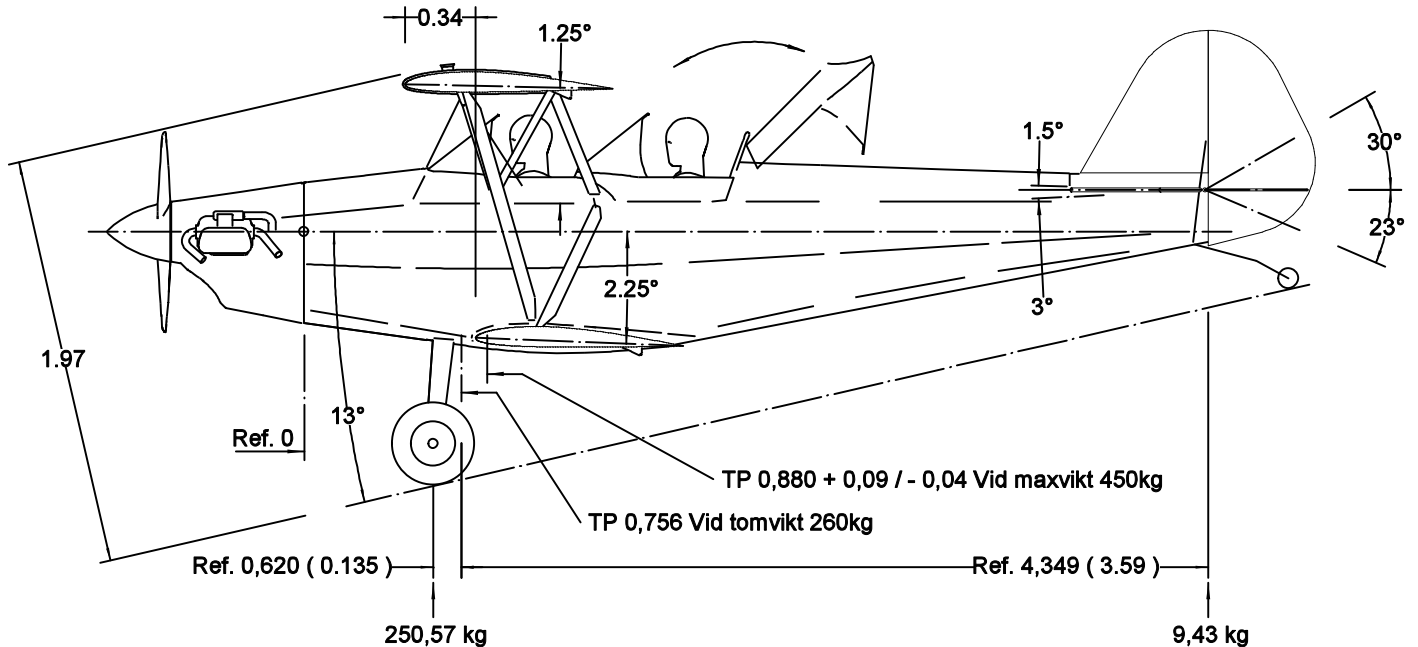
ORDERTELEFON 021-12 31 76

Broom F58

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

Anteckningar flygplansprojekt 1

Del 11 i Josef Melins berättelse



Status 2022-04-24.

Nu är det över 2 månader sedan jag byggde på mitt projekt senast. Har jobbat mycket och gjort andra saker som behöver göras. Några veckor har jag också gått på kryckor med inflammerat högerknä. Inte bra med tanke på att byggprojektet pågår en trappa upp.

Men idag blev det ett pass på övervåningen med inpassning och häftsvetsning av fler plåtfästen. /



och med 2st plåtfästen. Mätte in, fixerade och häftsvetsade på plats i ramen.



Status 2022-04-27.

Svarvade ett par gänginsatser med gänga ½ UNC, till det främre pedalfästet. Svetsade ihop delarna till pedalfästet bestående av ett rör, ½ x .035, med gänginsatserna i ändarna



Tillverkade också ett sliphjälpmedel till TIG-elektroder.

Hittade en rörstump i skrotsamlingen som passade bra, diameter 5mm med 1mm godstjocklek. Svetsade dit en M4-mutter en bit från änden och borrade genom rörväggen, med styrning av muttern. Gängade upp rörväggen och satte i en låsskruv. Underlättar slipningen när elektroden börjar bli kort.



Status 2022-04-29.

Packade ner alla delar till motorn som jag haft hemma några år. Delarna har stått ett i en bokhylla och på golvet i ett av rummen som blev ledigt när barnen flyttade ut. Rummet har på senare tid kallats "motorrummet". Nu skall det bli gästrum.

Har mätt upp och ritat upp det mesta av motorn så att jag har den i CAD-format. Topparna och cylindrarna är noga uppmätta även invändigt, resten endast utvändigt och något förenklat. Topparna skall modifieras för dubbeltändning. Nu får motordelarna stå i en pall på verkstaden tills vidare.

Motorn är en Aerovee 80hk med

propellern direkt på vevaxeln.
Mer info på: <http://www.aeroconversions.com/products/aerovee/index.html>.

Tycker egentligen att det är bra utan växellåda, enkelt och utan risk för trasig växellåda, men med denna motor blir propellervarvtalet för högt för min smak. Propellern blir lite liten också. Större propeller med lägre varvtal skulle vara trevligt! Då får jag stå ut med lite extra delar.

Det finns ju färdiga lösningar med remdrivning att köpa, men de monteras på vevaxelns ände, som ursprungligen skall driva generator och fläkt. Känns fel att belasta den änden med transmission och propeller. Andra änden mot originalets växellåda måste vara lämpligare att belasta.

Har räknat, ritat och kommit fram till att det med standard remhjul och remmar går att ta ut drivningen i, (enligt mig), rätt ände. Nedväxlingen blir med denna lösning kompakt och stabil.

På CAD-bilden ser man hur jag tänkt mig det hela.

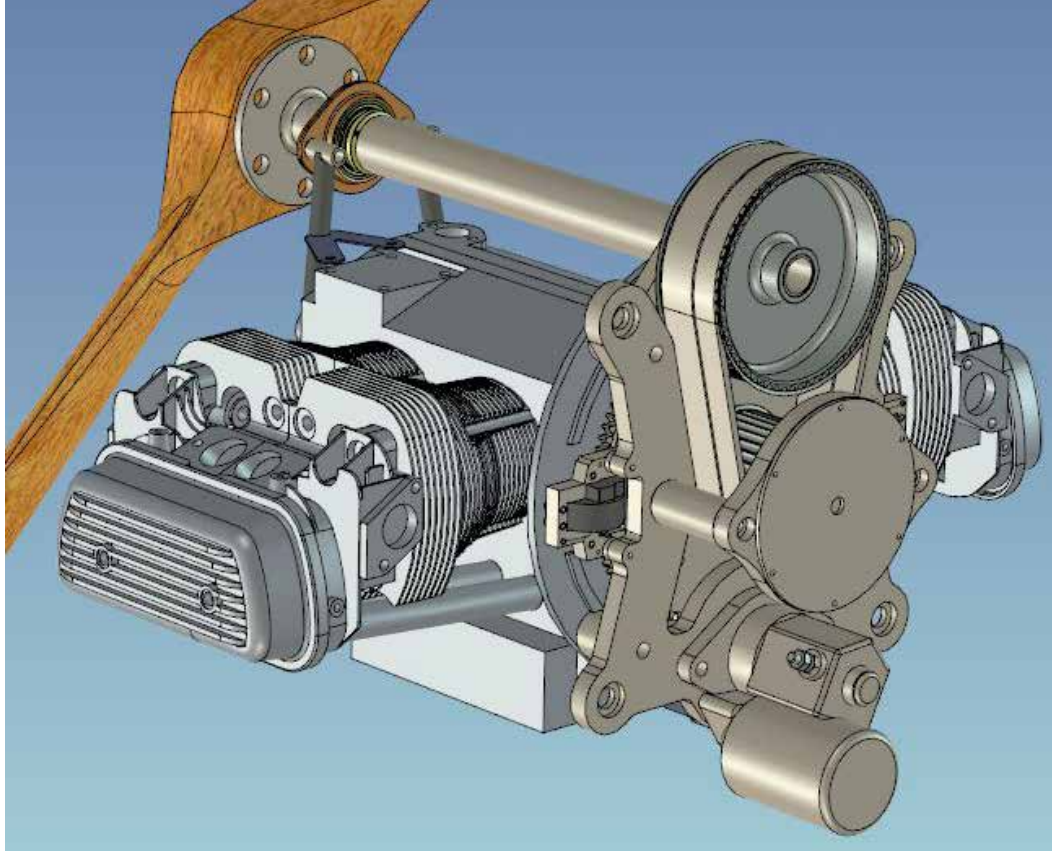
Nedväxlingen blir 1,78:1.

En snygg 78-tums träpropeller skulle nog passa bra. (Måste plugga på lite mer om propellrar).

Elmotor skulle vara ett intressant alternativ, om vikten på batterier med önskad energimängd varit betydligt lägre.

Men med min nuvarande byggtakt, hinner kanske batteriutvecklingen komma så långt, att 1kg batteri rymmer lika mycket energi som 1kg bensin / diesel (inkl. tank). Då blir det elmotor. Utan växellåda. Med stor träpropeller.

Stagfäste till övre vinge.



Friederichshafen 2022

Av Lars-Göran Johansson, FFK

Äntligen som vi har längtat efter att få samlas på nytt kring flygplan och nya elektroniska prylar. Fästen till IPAD:s, planeringsprogram, drönare, helikoptrar och ett gäng flygplan allt gick att skåda under de 2 dagar vi spenderade i Friederichshafen. Det hade gått två år sedan förra gången och det var extra spännande att se vad som hänt dessa år under pandemin.

När du besöker mässan ser du ganska snabbt vad som prioriterats under mässan och i år var det framdrivningsutrustning. Vad sägs om en Bristol med en Turbopropmotor eller EV3 med samma motor. I Grekland finns ytterligare en liten turbinmotor under utveckling som ska gå att monteras i X-kladdade flygplan, kanske en MFI med

som gör att vårt allmänflyg snabbare kan förja teknikutvecklingen.

En annan intressant lösning är ju elmotorerna där flera tillverkare har någon form av elmotor i sin utveckling. Dock så är ju bristen på räckvidd det stora problemet när flera har bara en drifttid på 1,5 timme. Även om de kan laddas upp på en timme så är det svårt att åka någon längre tur och även här finns det problem i regelverken som lyftes fram under sessionen med EASA.

Vätgas är också något som är hett på marknaden. Det fanns det flera tillverkare som tittar på en lösning med vätgas med strukturer som sambyggs med vingarna kan de få ihop tillräckligt med vätgas för att det ska bli intressant. Dock verkar det fortfarande finnas behov av utveckling särskilt med infrastrukturen med vätgasleveranser.

Utöver detta så finns det också hybridmotorer likt bilar har både en elmotor, men också en konventionell motor. Denna teknik är också intressant då det

gör att bränsleförbrukningen kan gå ner men också att symbiosen med en elmotor på 100 hk och vanlig motor på 100 hk gör ju att vi momentant kan få ut 200 hk i exempelvis start och stigning. På cruise laddar man batteriet samtidigt som du flyger på kolvmotorn.

En fråga som kan vara intressant är ju om vi kan använda STC från USA för att använda viss teknisk utrustning i våra flygplan. EASA svarade här att det är tillverkaren som ansöker om ett godkännande av sitt STC och använder delar av sin ansökan till FAA i sitt underlag till EASA. Enligt EASA så borde det inte vara svårt att verifiera ett sådant STC till användning i Europa. Detta skulle kunna underlätta för nya EFIS-utrustningar att bli godkända för normalklassade flygplan. Ett exempel är Dynon som då skulle kunna bli godkänt i Europa.

2014 i Rom konstaterade Patrik Kye EASA:s chef att den stora skillnaden i USA och Europa när det gäller flygsäkerhet är antalet Instrumentbevis.



En grekisk turbinmotor på 130hk fortfarande under tidigt utprovningsstadium.

turboprop? Båda turbopropmotorerna har 3000 timmar TBO och en bränsleförbrukning på c:a 25-30 liter i timmen och enligt tillverkarna ska även service vara billigare än för en vanlig kolvmotor, de räknar med att översynen vid 3000 timmar är hälften av vad en Lycoming kostar att "nolla". Är detta en del av framtiden för allmänflyget? Vem vet? EASA höll ett mycket intressant föredrag och slutsatsen var att de insett att regelverken inte hänger med. Vi kan troligen se ändringar kring små lätta jetmotorer och mycket mer i framtiden



En annorlunda lösning driven av vätgasmotor.



Ett av problem med vätgas är att lagra den ombord, flera visade upp en lösning med vätgastankar i vingbalkarna.

Europa har omkring 3-5% medan i USA är det upp till 50% som har I-bevis. För att öka kunskapen i Europa skapade man en GA-roadmap att förenkla Instrumentutbildningen. Basic Instrument hade börjat lanseras. Idag är IR-utbildningen förenklad och måste genomföras på ett ATO. Imorgon kan det kanske bli att ett DTO också kan få genomföra den utbildningen. Så har vi haft det en gång i tiden då RF-skolor kunde få utbilda till instrumentbehörighet.

Detta är bara ett litet axplock ur det vi såg under våra dagar på mässan i Friederichshafen. Den är väl värt ett besök.

Längtar redan till nästa år.

Lars-Göran och Magnus



Den här med elmotor och 2st V2-motorer vilka alla 3 kunde operera oberoende av varandra.



Det var många hybridlösningar med tillskott av el under start och stigning och laddning under cruise.



Här ett flygplan med den franska turbinmotorn från Turbotech på 140hk, mycket spännande!



Bristell Turboprop. MTOW 600kg, 130 hp, 25 l/h, Jet A1/Diesel, TBO 3000 h.



Ett mycket intressant föredrag av EASA där Dominique Roland gjorde här sitt sista officiella framträdande innan pension. Det var sen minst lika intressant att prata med dessa jordnära personer enskilt efteråt och höra deras insikt att behöva hålla jämn takt med teknikutvecklingen.



En mobil banbelysning, en av många portabla fältlösningar.



Reflektioner om veteranflyg och ett och annat historiskt som tingat

Av Kjell Franzén

Det är ju ett "fall framåt" att föreskriften om kulturhistoriskt värdefulla luftfartyg kommit ut. Trots allt! Men man kan ju undra hur beslutsfattarna på Transportstyrelsen tänkte och har man inget rättvisetänk? Eller är det så att vägfordonen tar upp all tillgänglig sympati och medel? Det är ca 600 000 bilar och ca 175 000 motorcyklar som är skattebefriade som veteranfordon. Med 30 år som gräns.

Som bekant fick flyget åldersgränsen 75 år. I förra EAA-nytt beskrev jag hur flygflottan såg ut för 75 år sedan, men hur många av dessa finns fortfarande med oss. Med utgångspunkt i föreskriftens ikraftträdande är det bara fyra flygplan som var luftvärdiga för 75 år sedan och som är luftvärdiga idag. Dessa fyra är

SE-AFH D.H. 80A Puss Moth

SE-AHG GV 38

SE-AKN Klemm 35 D och

SE-ALM D.H. 82 Tiger Moth

Som tur är så finns det några renoveringsobjekt kvar och nu börjar också 75 årsgränsen falla in för många import, både militära surplus som Arenbergscubbar och Fairchild F 24 såväl som en rad nybyggen som Auster J/1 och modernare konstruktioner som Luscombe 8A Silhouette, Cessna 140, Ercoupe 415 och Seabee. I Svensk Flyghistorisk Tidskrift nr 2/2022 finns en artikel apropå Ostermans import av 20 Auster för 75 år sedan. Dessutom en artikel om flygutställningen i Paris 1946, alltså också ett 75-årsjubileum. Är det månne "vår" föreskrift som triggar artiklarna?

Lite reflektioner

I min jakt på hur jag fick till 700 medlemmar i föreningen med sympati för veteranflyg fick jag fatt i medlemsförteckningen för 1999 och en del styrelseprotokoll från den tiden. En överslagsberäkning av förteckningens 43 sidor gav vid handen att vi då var mellan 2 300 och 2 400 medlemmar. Vi hade en intressegrupp för UL med 105 registrerade medlemmar och, som jag minns det, en energisk och stridbar ledare. Trots det relativt höga medlemstalet (sett med dagens ögon) diskuterade vi enligt protokollen behovet av medlemsvärning och PR-kampanjer. Intressant också är att vi då för snart 25 år sedan diskuterade behov av tillsynskurser för SAAB Safir.

Apropå dagens syn på en minimerad styrelse så fanns det i styrelsen representation från Östergötland, Västmanland, Skåne, Småland, Västergötland och Halland förutom från Stockholmsområdet.

Anders Ljungberg var hedersordförande och föreningen hade ytterligare 6 hedersmedlemmar. En av dessa, Hugo Ericson, fick en hedersplakett på EAA-museet i Oshkosh avtäckta vid öppnandet av 2000 års fly-in och en annan, AJ Andersson har fått eller skulle få plats i EAA/IAC Hall of Fame men när jag söker på Hall of Fame tycks

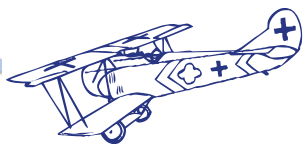
det som att man tar plats där vid en galamiddag när man fortfarande lever. Jag föreslog AJ för Hall of Fame eller hedersmedlem men AJ var inte intresserad av att ställa upp i Oshkosh när han blev inbjuden så han finns kanske inte där. Men någon form av hedersmedlem blev han i alla fall för han fick Sport Aviation livet ut förstod jag, för han ringde mig då och då och hade synpunkter på olämpliga konstruktioner och konstruktionslösningar han såg i tidningen. Bäst tyckte han om sina egna konstruktioner förstas! Men det berättar jag om en annan gång!

Bilder:
Ovan Klemm 35D,
foto: Okänd och Lennart Öborn

Nere till höger Götaverken GV 38,
Foto Kjell Franzén

Nere till vänster deHavilland D.H.80A
Foto Kjell Franzén





TRANSPORTHISTORISKT NÄTVERK OCH ALMEDALEN 2022

av Kjell Franzén

Transporthistoriskt nätverk (ThN) kommer att ställa upp i år igen vid politikerveckan i Almedalen, Visby. Almedalen har blivit ett begrepp men ThN plats är utmed kajen och gatan Skeppsbron och inte inne i själva parken. Dragplåstret i år är en veteranbuss. Förr om åren har det varit ånglok, järnvägsbussar och veteranbilar men ännu inte något flygrelaterat. En gång på plats fick jag erbjudande om Herman Görings vinteroverall, kvarglömd eller kvarlämnad någon gång när han flög Junkers med öppen cockpit till Tingstäde träsk, alltså långt innan Visby flygplats fanns. Om det verkligen var Görings overall kan väl vara osagt men han verkade ju faktiskt som trafikflygare i Sverige under mellankrigstiden. Men det är roligt att stå i montern för det kommer alltid personer som har något intressant att berätta, som ägaren till blåslampe-Nybergs hangar som inbjöd till besök och en lång pratstund med Sparman-havereraren Lambert-Meullers son. Lars Gibson underhåller ofta och länge med historier ur sitt rika flygarliv. Så det är inte

långtråkigt om någon vill hålla mig sällskap!

Så här ser årets flyger ut!

Som synes av sammanställningen så är vi numera tillsammans en anseelig mängd veteranälskare i ThN:s 11 organisationer. Och det är genom den gemensamma mängden som vi kan göra intryck och få resultat. Veteranfordonssidan har många svårigheter att se fram emot de närmaste åren. Bränslefrågan berör oss alla även om frågan går från kol till bensin och olja.

I mitten av maj ska företrädarna för ThN organisationer träffa Transportstyrelsens GD. Dock fick vi bara en timme. Vissa gemensamma problem kan vi nog hinna med att ventileras.

EAA Sveriges veteranflyggrupp är fortfarande bland de minsta medan andra organisationer växer våldsamt, främst genom att gå samman med andra eller göra samarbetsavtal. Varför är EAA S Veteranflyggrupp 700 medlemmar med 120 flygplan? Jo, det är en ren gissning från min sida när jag först fick kontakt med ThN för många år sedan. Jag gissade då att en tredjedel av EAA S medlemmar kunde ha mer eller mindre sympati för veteranflyg. Ja, vi var vid den tiden drygt 2000 medlemmar men hur många veteranflygplan dessa medlemmar ägde blev ännu en gissning. Kanske finns det anledning att justera våra siffror nedåt eller kanske ta till förhoppningen att alla våra nuvarande medlemmar sympatiserar med veteranflyget. Det skulle vara intressant att få dryfta frågan med medlemsskaran. Jag kommer att finnas på flyg-inet i Falköping och sök då gärna upp mig där och säg mig Din mening. Jag finns nog mest i EAA-tältet utom vid seminariet där jag fått en kvart för att prata veteranflyg och ThN.

**Besök SVS (Segelflygets
Veteransällskap) flygvecka
9-17 juli på Älleberg.**



Lö-to har du möjligheten att flyga den fantastiska danska tvåsitsiga skolglidaren från 40-talet, 2G (250 kr+bogs). Om du törs, för det gjorde farfar. 2G går fint att bogsera med och även vinscha vilket vi gör från Älleberg ibland. Men även andra intressanta veteransegelflygplan kan beskådas i vårt segelflygmuseum och några av dem även flygas. I verkstaden pågår grundöversyn och omdukning av en Slingsby tvåsitsare. Restaurangen är öppen och du kan övernatta i våra stugor (350 kr/natt). 700 m gräs och 123,40. Se också upp vid vinschning på stråket och skärmflyg på hanget. Kan vara mycket verksamhet vid bra väder så vi rekommenderar att komma tidigt eller sent. Du får räkna med att eventuellt bli hänvisad till fältet nere vid stan.

//Bernt Hall

sekr SVS

info 0515-37185 (from 1 juni)



ALMEDALEN

2022

KUNSKAP!
KULTURARV!
BESÖKSNÄRING!

PLATS: 117-118 VID VETERANBUSSEN

SVFFs Avrostning

Efter ett par års Covid-inducerat uppehåll var det åter dags för Skånes Veteranflygförenings årliga Avrostning! Förmiddagen 1 maj samlades ett knappt 20-tal medlemmar på Eslövs flygfält för att med tio flygplan ge sig ut på årets runda.

Skånes Veteranflygförenings slogan är "Klubben för klubblösa", d v s att vara en social samlingspunkt i första hand – utan gemensamma flygplan eller andra ägodelar som man kan bli oense om. De enda inventarierna är ett stekbord och en kaffebryggare. Var och en bidrar med sig själv och kommer med sitt gamla flygplan - om man nu råkar ha ett.

I samma anda är det viktigaste med

Första stoppet i Kristianstad för förmiddagskaffe!
Foto: Pär Möllerstedt



Avrostningen att träffas, snacka och ha trevligt. Gärna över en kopp kaffe, en grillad korv eller en pilsner. Själva flygningen blir därför ofta inte någon större affär: I år från Eslöv till Kristianstad/Everöd där vi slog oss ned i

våffla. Här anslöt ytterligare några medlemmar med sina flygplan och vi försökte både prata ikapp vad som hänt sedan sist och även dra upp lite planer inför sommaren.



En trogen deltagare på många avrostningar! Foto: Björn Syrén

Siv Rönne liftade med Magnus Esse i hans Jodel. Foto: Björn Syrén



vårsolen över lite förmiddagskaffe och en kaka. Därifrån vidare mot Hässleholm/Bokeberg, där flygklubben hade ställt upp grillen och försåg oss med grillad korv – avrundat med kaffe och

Eftersom skåningen bara blir gladare ju mer han äter så var stämningen på topp, vilket gjorde att några valde att fortsätta mot Skånes-Fagerhult och deras årliga Wings & Tracks, medan andra valde att styra kosan hemåt mot Eslöv.

Efter sisådär en timme i luften och tre landningar kunde vi alla konstatera att det finns en anledning att vi har gjort det här i drygt 20 år: Det är ett ovanligt trevligt sätt att umgås!

Speciellt tack till Kristianstads Flygklubb - som lät oss låna både klubbhus och kaffebryggare - och till Hässleholms Flygklubb som framgångsrikt såg till att vi inte tynade bort!

Mattias Jönsson

Återuppta Chapter 222

Av
Anders Wallerman
Björn Rystedt

Som de allra flesta väl vet, började EAAs verksamhet i Sverige som ett Chapter i amerikanska EAA. Det fick namnet Chapter 222, och var det första som etablerades utanför Nordamerika. Att vara ett chapter kräver dock att man följer riktlinjer från EAA i USA, och i takt med att vårt chapter fick mer och mer myndighetskontakter och delegerat ansvar från Transportstyrelsen, passade det inte ihop med de amerikanska riktlinjerna och man var tvungen att bryta ut chapterverksamheten i en egen del, och fortsätta den ordinarie verksamheten under namnet EAA Sverige. Man ville heller inte tvinga medlemmar i EAA Sverige att också vara medlemmar i USA vilket är nödvändigt för att vara med i ett chapter, eftersom det medför en extra kostnad.

Det innebar också att intresset för chapteret svalnade, och de senaste åren har det inte vidmakthållits.

I form av en arbetsgrupp i EAA Sverige avser vi återstarta administrationen för Chapter 222, detta för att de som är medlemmar i EAA i USA också skall kunna vara medlemmar i Chapter 222.

Avsikten är att bevara det historiska arv som Chapter 222 är, samt utnyttja de möjligheter som EAA USA erbjuder för sina chapter. Anledningen till att tankarna om en återstart väcktes var, att EAA i Östergötland planerade en resa till Oshkosh för ett par år sedan, och man tyckte att det skulle vara roligt att där kunna skylta med vårt chapter, samt gå på chapter-relaterade träffar. Resan blev sedan inte av på grund av pandemin, men man avser göra ett nytt försök vid ett senare tillfälle.

Det kan också vara på sin plats att nämna att det inte handlar om att skapa någon form av parallellverksamhet till EAA Sverige. Avsikten är bara att hålla chapteret levande på samma sätt som skedde en tid efter att chapteret bröts ur EAA S.

I skrivande stund håller vi, med



EAA S styrelses hjälp, på att undersöka vilka former vårt chapter skall ta – om det går att fortsätta med den förening som tidigare fanns för chapteret, eller om en ny förening behöver bildas. Oavsett vilket, kommer det att behövas en liten styrelse som sköter administrationen och kontakten med USA, baserat på stadgar som följer de riktlinjer som EAA USA har. Det kommer att behövas ett konstituerande styrelsemöte som formar föreningen, och innan dess behöver en valberedning ske.

Dessutom behövs minst 10 stycken som är medlemmar i EAA USA, för att kunna vara ett chapter.

Vi önskar att alla som kan tänka sig att vara med i chapteret, som ordinarie medlemmar eller som deltagande i styrelsearbetet, hör av sig. Särskilt de som är livstidsmedlemmar i EAA USA och som kan tänka sig att vara med i chapteret. Utöver medlemskapet i EAA USA som förstås är avgiftsbelagt, förutser vi att medlemskapet i chapter 222 kommer att kosta antingen en ringa, eller ingen, avgift.

Låt oss hjälpas åt att vidmakthålla det historiska arv som Chapter 222 är, och ha lite kul på vägen! Hör av er! Vi kommer att ta upp frågan i någon form på vårt fly-in i juni också!

Vi nås på EAAChapter222@gmail.com.



The Pober Sport was completed and ready to fly by the 1959 EAA fly-in convention. By spring of 1960, after some testing and tweaking, the Sport was ready to take on a challenge. Paul had an adventure planned for his Pober Sport that would better acquaint the general public of the capabilities of the homemade airplane and EAA. During the entire month of May 1960, Anders "Andy" Ljungberg, a Swedish engineer, toured the United States, dropping in on every EAA chapter across the country. The total trip turned out to be 13,100 miles covered in 121 hours and 25 minutes of flying time (30 days' total duration) in which Andy visited 72 cities and each of the 48 continental United States.



Vid ett besök och middag 1966 av EAA:s President Paul Poberezny och kassör Art Kilps överlämnades diplommet som bekräftade att Chapter 222 blivit upptagen i EAA familjen. Från vänster Anders "Andy" Ljungberg, Art, Paul, Hugo Ericson och Lars-Anders Jernsjö. Foto: Åke Åstrand

X-klassade luftfartyg, flygande

Luftvärdiga experimentklassade flygplan

Vi reserverar oss för eventuella felaktigheter i listorna.

SE-XSU	320 Mark 2	Alexander Suelberg, Siljansnäs
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-XDK	Andreasson MFI-11	Mats Thörnqvist, Landskrona
SE-XJZ	Andreasson MFI-9HB	Christer Lundholm, Vallentuna
SE-ARR	Auster VJ2	Staffan Månsson, Halmstad
SE-CMF	Auster V	Lars Tengblad, Falköping
SE-XXY	Aviat Eagle II	Bo Forsberg, Ljungbyholm
SE-XJX	Avid Flyer	Örjan Norling, Bollnäs
SE-BXX	BA-6	Gustav Karlsson, Sandhult
SE-XHK	Beagle-Auster-6A	Thomas Fröbom, Sundborn
SE-ELG	Beagle 6A Tugmaster	Marcus Bergström, Piteå
SE-CVT	Beech G35 Bonanza	Robert Wallin, Saltsjö-Boo
SE-XKC	Binder CP-301 S	Bertil Nilsson, Höllviken
SE-XLH	Binder CP-301 S	Torbjörn Olsson, Torsby
SE-XTF	Bristell NG5	Mikael Sved, Upplands Väsby
SE-ZHF	Brita Varmluftsballong	Alexander Suelberg, Siljansnäs
SE-ZIV	Brita Varmluftsballong	Stig Dahlstrand, Stenstorp
SE-XCP	Brügger MB2 Colibri	Lars Faaren, Ösmo
SE-XCR	Brügger MB2 Colibri	Dimitri Del Corral, Annelöv
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, Kävlinge

SE-ESC	Cessna 140	Jerk Lindh, Sala
SE-CNA	Champion 7EC	Mattias Nyberg, Liatorp
SE-XRC	Christensen Opus-3	Lennart Persson, Köpingsbro
SE-XLV	Corby CJ-1 Starlet	Gustav Salminen, Huskvarna
SE-CWF	CP-301 S	Ingvar Ahlström, Staffanstorp
SE-XIL	CVM-Ö1 Tummelisa	Mikael Carlson, Löberöd
SE-XZL	CZAW Sportcruiser	Ove Bengtsson, Laholm
SE-AMO	De Havilland DH-8260 Moth (Repl)	Johan Wiklund, Limhamn
SE-AMY	De Havilland DH-82A Tiger Moth	Ulf Källman Skå
SE-BYL	De Havilland DH-82A Tiger Moth	Kenneth Öhrn, Säter
SE-CHG	De Havilland DH-82A Tiger Moth	Stefan Sonestedt, Lidköping
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	Stefan Sonestedt, Lidköping
SE-XXC	Dyn'Aero MCR 4S	Lennart Abrahamsson, Täby
SE-XIR	EAA Wassmer WA-40A	Pelle Ährlund, Grästorp
SE-FGZ	EAA Beagle B 121 Series 1	Peter Åberg, Vinninga
SE-XID	EAA Bo-208C	Kjell Nordström, Norrköping
SE-CXE	EAA Cessna 172	Staffan Beck, Värmdö
SE-EAW	EAA Cessna F172F	Strömsund Air Team, Hammerdal
SE-GMF	EAA F150 M	Göran Karlsson, Valskog
SE-FSD	EAA MS880B Rallye	Östra Sörmlands FK
SE-LCF	EAA Opus 280	Peter Olingemar, Järvsö
SE-LIZ	EAA Opus 280	Bert-Åke Karlsson, Högsjö
SE-CRK	EAA PA-22 STOL	Jan Johansson, Arjeplog
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	Eskilstuna Flygklubb, Eskilstuna
SE-FLA	EAA Piper Pa-25 Pawnee	Eskilstuna Flygklubb, Eskilstuna
SE-FVZ	EAA Piper PA-25 Pawnee	Börje Gustavsson, Borås
SE-GBF	EAA Piper Pa-25 Pawnee	Richard Jonsson, Karlstad
SE-KSL	EAA Piper Pa-25 Pawnee	Staffan Norberg, Sundsvall
SE-KDH	EAA Piper Pa-25 Pawnee	Roland Sjöstrand, Ljung
SE-GSY	EAA Robin HR 200/100	Anders Kedbrant, Valbo
SE-XNI	EAA ST10 Diplomate	Jorma Koskinen, Fagersta
SE-GTO	EAA TSC-1A2 Teal II	Sven Jerlhagen, Linköping
SE-XHU	EAA Wassmer WA-41	Finn Jonassen, Överlida
SE-XFP	EAA Zlin Z226	Peter Skoglund, Ystad
SE-XLA	EAA Zlin Z2526F	Mats Olsson, Avesta
SE-XLB	EAA Zlin Z526F	Ingemar Brottare, Borlänge
SE-XLC	EAA Zlin Z2526F	Jan-Erik Clerkestam, Karlstad
SE-ETX	EAA-C 150D	Jorma Koskinen, Fagersta
SE-XZS	Echo Charlie LLC Model 12	Jacob Holländer, Bålsta
SE-XHC	Emeraude CP301C	Per-Olof Larsson, Marmavarken
SE-BFX	Ercoupe 415D	Sven-Erik Pira, Strömsund
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	Falkonar SAL P-51 D Mustang	Anders Svensson, Korsberga
SE-XRY	Fisher Celebrity	Carl Rönn, Stockholm
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-XFU	Glasair SH-2	Douglas Wijkander, Bro
SE-XIN	Glasair SH-2	Mikael Svedbom, Habo
SE-XUK	Glasair SH-2 RG	Gustav Cassel, Västervik
SE-XXS	Glasair SH 2 RG	SHARP AB, Ängelholm

SE-XYG	Glasair Super II RG	Arto Suomäki, Varberg
SE-AHG	Götaverken GV-38	Göteborgs Veteranflygsällskap, Alingsås
SE-XUC	Hamilton SH-1 Glastar	Patrick Andersson, Varberg
SE-XVF	Hamilton SH-1 Glastar	Ulf Engström, Skoghall
SE-XVG	Hamilton SH-1 Glastar	Hans Hellström, Göteborg
SE-XYJ	Hamilton SH-1 Glastar 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 Löfberg, 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	Andrew Palmer, Säve
SE-XRE	Jodel D112	Leif Stener, Dvärsätt
SE-XEV	Jodel D112	Jan Veltjens, Köpmanholmen
SE-XEX	Jodel D112/108	Patrik Jörnén, Norrfjärden
SE-XDX	Jodel D113	Tomas Norell, Mora
SE-XDA	Jodel D113-3	Harald Kalling, Uppsala
SE-XDE	Jodel D113-3	Mårten Hagardson, Stenhamra
SE-XDG	Jodel D113-3	Tord Nilsson, Skellefteå
SE-XMV	Jodel D113-3	Peter Tandberg, Sundsvall
SE-XPT	Jodel D117	Edsbyns Flygklubb, Edsbyn
SE-XED	Jodel D119	Peter Curwen, Linköping
SE-XGK	Jodel D120	Stig Andersson, Alunda
SE-XHM	Jodel D120	Ulf Axelson, Saxtorp
SE-CIC	Jodel D126	Stig-Olof Öster, Rydebäck
SE-XMF	Jodel D18	Gudrun Carlsson, Linköping
SE-XTG	Jodel D18	Henrik Martinsson, Varberg
SE-XFL	Jodel DR100	Magnus Esse, Glumslöv

SE-XDF	Jodel DR1050 Ambassadeur	Tomas Pira, Strömsund
SE-XGG	Jodel DR 1050	Kent Sylvé, Spånga
SE-XLP	Jodel DR 1050	Thomas Ört, Lidköping
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-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-CPG	Malmö Flygindustri MFI-9	Hans-Olav Larsson, Järfälla
SE-ENC	Malmö Flygindustri MFI-9 B	Henrik Martinsson, Varberg
SE-EFO	Malmö Flygindustri MFI-9B	Torbjörn Graf, Bergvik
SE-ENE	Malmö Flygindustri MFI-9B	Greger Ahlbeck, Stockholm
SE-XIY	Meta Sokol L40	Mikael Brege, Vallentuna
SE-EBS	MFI-9B	Magnus Molund, Lund
SE-ENG	MFI-9B	Pär Möllerstedt, Höör
SE-FID	MFI-9 B	Svante Andersen, Varberg
SE-FIG	MFI-9B	John Ljungberg, Furulund
SE-EFF	MFI-9 Junior	Magnus Lundström, Sigtuna
SE-EFS	MFI-9B	Arne Nilsson, Linköping
SE-EUB	MFI-9B	Joakim Westh, Stockholm
SE-EUD	MFI-9B	Jack Ljungberg, Höör
SE-EUO	MFI-9B	Björn Syrén, Bjärred
SE-XDM	MFI-9HB	Hans Olofsson, Varberg
SE-XHD	MFI-9HB	Sven-Erik Larsson, Störvreta
SE-XHG	MFI-9HB	Kenth Mauritzson, Köpingsvik
SE-XIS	MFI-9HB	Jan-Eric Andreasson, Vellinge
SE-XRL	MFI-9HB	Siv Rönne, Landskrona
SE-AYM	Miles M.65 Gemini	Michael Törnberg, Skivarp
SE-XPR	Murphy Rebel	Ivan Midwing, Varberg

SE-CPL	Navion A	John Fürstenbach, Stockholm
SE-XLN	Neico Lancair 235	Roland Timhede, Frufällan
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-XOZ	Pereira GP3 Osprey 2	Kenny Märs, Oskarshamn
SE-XRI	Piaggio P149D	Lars Anderås, Korsberga
SE-XER	Piaggio P149D A4	Helgi Gestsson, Trelleborg
SE-AMK	Piper J3C-65 Cub	Öyvind Pedersen, Limhamn
SE-ASP	Piper J3C-65 Cub	Werner Björnström, Övre Soppero
SE-ASU	Piper J3C-65 Cub	Bo Axelsson, Varberg
SE-ATL	Piper J3C-65 Cub	Clas Bergstrand, Limhamn
SE-ATO	Piper J3C-65 Cub	Ingvar Ask, Löddeköpinge
SE-ATP	Piper J3C-65 Cub	Tommy Sjödin, Åhus
SE-ATT	Piper J3C-65 Cub	Ingemar Brottare, Borlänge
SE-AUH	Piper J3C-65 Cub	Marcus Uddén, Bengtsfors
SE-AWL	Piper J3C-65 Cub	Jörgen Åstrand, Lund
SE-AWW	Piper J3C-65 Cub	Bo Persson, Malmö
SE-AYZ	Piper J3C-65 Cub	Bengt Andersson, Löberöd
SE-BEC	Piper J3C-65 Cub	Christer Edsholm, Järpen
SE-BEG	Piper J3C-65 Cub	Håkan Ljungberg, Katrineholm
SE-BEH	Piper J3C-65 Cub	Rickard Andersson, Skurup
SE-BEL	Piper J3C-65 Cub	Göteborgs Veteranflygsällskap, Alingsås
SE-BEV	Piper J3C-65 Cub	Thomas Pettersson, Stockamöllan
SE-BFD	Piper J3C-65 Cub	Joakim Westh, Stockholm
SE-BMC	Piper J3C-65 Cub	Mikael Carlson, Löberöd
SE-BNI	Piper J3C-65 Cub	Conny Olsson, Föllinge
SE-CEF	Piper J3C-65 Cub	Fredrik Wedén, Stockholm
SE-CET	Piper J3C 65 Cub	Jonathan Hasselquist, Malmö

SE-BEI	Piper J3C-85 Cub	Varbergs Flygklubb, Varberg
SE-BCS	Piper Pa-12 Super Cruiser	Sanna Wijkander, Bro
SE-BED	Piper Pa-14 Family Cruiser	Arvid Olovsson, Vänersborg
SE-XPY	Piper Pa-18 L21B Replika	Tommy Wirén, Mora
SE-BCZ	Piper Pa-18A Super Cub 150	Jonas Danielsson, Borlänge
SE-BIB	Piper Pa-18 Super Cub	Jon Ny, Malå
SE-CTG	Piper PA-18 Super Cub	Anders Bergström, Katrineholm
SE-EPF	Piper PA-18 Super Cub	Tomas Johansson, Brunflo
SE-GTZ	Piper Pa-18 Super Cub	Thomas Hallberg, Piteå
SE-IMF	Piper Pa-18 Super Cub	Åke Hagström, Mörbylånga
SE-FVS	Piper PA-18 Super Cub 95	Clas Helgstrand, Ystad
SE-XMD	Piper Pa-18 Super Cub 95	Lennart Strömberg, Tidaholm
SE-XUR	Piper Pa-18 Super Cub 95/150	Nils Lundqvist, Norrtälje
SE-BYR	Piper Pa-18A Super Cub 150	Bo Lögdlund, Ånge
SE-CEB	Piper Pa-18A Super Cub 150	Mikael Juhlin, Piteå
SE-CKE	Piper Pa-18A Super Cub 150	Mats Johannesson, Annelöv
SE-EZZ	Piper PA-18A Super Cub 150	Uno Stormo, Frösön
SE-GCH	Piper Pa-18A Super Cub 150	Henrik Idensjö, Huddinge
SE-ICZ	Piper PA-18A Super Cub 150	Per-Gunnar Jonsson, Älvdalen
SE-FAH	Piper Pa18A Super Cub 205	Bjarne Isaksson, Malmberget
SE-KPS	Piper Pa-19 Super Cub	Mattias Jönsson, Lund
SE-CSU	Piper Pa-20 Pacer	Lars Ingvarsson, Malmköping
SE-CLD	Piper PA-20 Pacer 150	Stefan Nieminen, Gällivare
SE-CUR	Piper PA-22 Caribbean	Christian Gustafsson, Säffle
SE-CSM	Piper Pa-22 Caribbean 150	Bertil Andersson, Östersund
SE-XUF	Piper PA-22 Caribbean 160	Joakim Henriksson, Avesta
SE-CZF	Piper Pa-22 Colt 108	Lars Faaren, Ösmo
SE-CZU	Piper PA-22 Colt 108/150	Segelflygklubben Kiruna, Kiruna

SE-XVN	Piper PA-22 Colt 150	Leif Ring, Kil
SE-CLA	Piper Pa-22 Tri-Pacer 150	Lars Keskitalo, Harads
SE-XZE	Pitts S-1S	Anders Kjellberg, Falun
SE-XEO	Pitts S-1S	Henric Idensjö, Huddinge
SE-XPE	Pitts S-1S	
SE-XYK	Pitts S-1S	Lars Thorsén, Löberöd
SE-XYX	Pitts S-1S	Anders Trygg, Falköping
SE-XZH	Pitts S-1S	Daniel Ryfa, Ängelholm
SE-XJA	Pitts S-1T	Martin Holmström, Hedemora
SE-FTY	Pitts S2A	Fredrik Banffy, Uppsala
SE-XRO	Rans S-6S Coyote II	Mikael Hallberg, Luleå
SE-XTI	Rans S-7 Courier	Michael Scander, Lidköping
SE-XVV	Rans S-7 Courier	Stig Danielsson, Rättvik
SE-XSV	Replica Pa 18-150 HPD	Håkan Wijkander, Bro
SE-XZN	Replica Pa 18-150 HPD	Tomas Krave, Vallentuna
SE-IIO	Republic RC-3 Sea-Bee	Tomas Krave, Vallentuna
SE-XPU	Reynolds Wildcat	Thomas Ericsson, Sundsvall
SE-XEZ	Rutan Long-EZ	Marcus Seger, Örebro
SE-XLZ	Rutan Long-EZ	Svante Andersen, Varberg
SE-XRD	Rutan-Puffer Cozy	Fredrik Widman, Borås
SE-BNN	SAAB 91A Safir	Niclas Bååth, Bromma
SE-IGL	SAAB-91B	Niklas Eriksson, Västerås
SE-IGO	SAAB 91B	Per Sjöman, Stenstorp
SE-IIL	SAAB-91B	Magnus Borg, Västerhaninge
SE-KRF	SAAB-91B	Kurt Olsson, Oslo/Norge
SE-KVX	SAAB 91B	Henrik Bergman, Vargön
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-CAB	SAAB 91B2	Per Englund, Linköping
SE-IKE	SAAB 91B2	Per Englund, Linköping
SE-KYA	SAAB-91C	Jan Bolin, Sigtuna
SE-MEF	SAAB-91C	Tobias Andersson, Västerås
SE-KVY	SAAB 91C Safir	Såtenäs Fk C/O Henrik Svensson, Falköping

SE-KZN	SAAB 91C Safir	Kallax Flygklubb, Piteå
SE-IKK	SAAB 91D	Mats Thulin, Lidingö
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-MCM	SAAB 91D Safir	Stefan Hesse, Nyköping
SE-FIO	SAAB MFI-15 200 A	Bengt 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-XUL	SAAB MFI-15 200 A	Bert-Ale Wåhlin, Tärnsjö
SE-XYF	SAAB MFI-15 200 A	Pär-Anders Svensson, Åseda
SE-EFR	Saab-Scania AB MFI-9 B	Fredrik Pehrson, Löddeköpinge
SE-XJL	SE.5A (Replica)	Lars Lindell, Forsheda
SE-XYI	Searey-LSX	Seth Hedström, Harads
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	ThomasFröbom, Sundborn
SE-XYA	Shaw Europa XS	Hans Schwartz, Göteborg
SE-XYH	Slepcev Storch	Nils Håkansson's dödsbo, Svedala
SE-XKI	Spezio DAL 1 Tuholer	Claes Martinsson, Vällingby
SE-XTD	Sportman GS-2	Dmitrij Karpenko, Stockholm
SE-MKS	Sportstar RTC Experimental	Niklas Bengtsson, Vallberga
SE-XHL	Steen Skybolt	Mats Johannesson, Annelöv
SE-BCM	Stinson 108-1 Voyager	Marcus Lidman, Piteå
SE-XHO	Stolp SA-700 Acroduster I	Thomas Fröbom, Sundborn
SE-IVK	Taylorcraft F-21B	Terje Raattamaa, Karesuando
SE-XGA	Thorp T-18	Johan Gustafsson, Dala-Järna
SE-XTH	Thorp T-18	Valentin Buhus, Stockholm
SE-XXP	TL2000UK Sting Carbon S4	Muchael Eastwood, Sollentuna
SE-XIM	WagAero Super CUBy	Sven Kindblom, Sollentuna
SE-XLM	WagAero Super CUBy	Mikael Holmkvist, Frösön

SE-XGI	Van's RV-3A	Anders Nyberg, Ramsele
SE-XOL	Van's RV-4	Kjell-Ove Mickelsson Letho, Koskullskulle
SE-XPX	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, Kungsör
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-XJO	Van's RV-7A	Sune Johansson, Växjö
SE-XLL	Van's RV-7A	Lennart Öborn, Tullinge
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	Bengt Lind, Stockholm
SE-XTE	Van's RV-10	Andreas Svensson, Växjö
SE-XTO	Van's RV-14	Magnus Sandqvist, Nykvarn
SE-XTA	Velocity 173 FG	Mattias Stockman, Åled
SE-XYZ	Zenair CH300 Tri-Z	Staffan Lindberg, Älmhult
SE-XDD	Zenair-Zenith CH200	Adnan Hadziagovic, Bälinge

Pågående flygplansbygge och renoveringar Pågående projekt med gällande byggtillstånd

Byggnr	Flygplantyp	Byggare
488	Acro Sport	Örjan Norling, Bollnäs
922	Anglin J6-B Karatoo	Ingvar Karlsson, Fjugesta
1528	Asso V Champion	Tore Karlsson, Domsjö
1622	Auster J56	Marcus Bergström, Piteå
936	Auster V	Filip Gerhardt, Torslanda

565	Autogyro Humlan	Karl Hagström, Lit
138	Autogyro Humlan	Nils-Gunnar Ohlson, Nacka
1005	Bellanca 7ECA	Tomy Sjödin, Åhus
1582	Broom F58	Josef Melin, Alingsås
1311	Bush Rallye	Nils Johan Nutti, Vuollerim
520	Bushby Midget Mustang II	Niklas Bengtsson, Vallberga
13	Cassut III M	Verner Lind, Domsjö
920	Cassutt III M	Staffan Ekström, Lidingö
1586	Cessna 140	Lennart Eriksson, Mora
856	Champion 7EC	Peter Öhman, Borgvik
1606	DD-Stol-Electric	Dan Borgström, Karlskoga
956	De Havilland DH.82A Tiger Moth	Mats Ekman, Alvesta
974	De Havilland DH.82A Tiger Moth	Per Israelsson, Örebro
750	Denney Kitfox	Peter Eriksson, Bjurholm
782	Denney Kitfox II	Fredrik Pettersson, Hållsta
851	Denney Kitfox IV	Mattias Alm, Kolsva
1569	DR-107 One Design	André Borg, Hjortsberga
1251	EAA Cessna 172 B Chevy V6	Lars Keskitalo, Harads
687	EAA Cessna FRA 150L	Joakim Hanson, Saltsjö-Duvnäs
1571	Ercoupe-415 c/d	Lars Lennart Svedfelt, Haverdal
847	Fisher Celebrity	Stig-Olof Öster, Rydebäck
1062	Fisher Youngster V	Anders Stenhammar, Sunne
1587	Gaz'aile 2	Tommy Johansson, Årsunda
1631	Gaz'aile 2	Per Isacson, Bromma
167	Glasair SH-2	Ulf Bowallius, Djursholm
1565	Glasair Sportsman 2+2	Magnus Brege, Linköping
359	Grega GN-1 AirCamper	Henry Norrby, Järvsö
1086	GV-38	Filip Gerhardt, Torslanda
1039	Hamilton SH-1 Glastar	Lennart Nilsson, Falkenberg
1098	Jodel D18	Sven Larsson, Göteborg
692	Jodel D18	Sven-Örjan Larsson, Korschenbroich/Tyskland
1098	Jodel D18	Sven Larsson, Göteborg

1229	Jodel D185	Åge Sintorn, Åskloster
717	Jodel DR1959 M1 Sicile Record	Jim Boistrup, Stockholm
1616	Just Aircraft Highlander	Andreas Hellestig, Gagnef
1508	Kiebitz B	Paul Epäilys, Göteborg
1602	Kitfox 4	Lars-Göran Karlsson, Kolsva
1437	KTH X1	Ulf Ringertz, Stockholm
1532	Lancair 360	Reiner Ressel, Siljansnäs
1555	LN-3-A Seagull	Erik Andersson, Viksjö
1559	LN-3-A Seagull	Lage Norberg, Sundsvall
1620	MERA-01	Ulf Ringertz, Stockholm
1611	MFI-9B	Henric Idensjö, Huddinge
1614	MFI-9B	Magnus Lundström, Sigtuna
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
1191	Pietenpol Air Camper	Gert Böll Alingsås
1585	Pietenpol Air Camper	Ola Nygårds, Rättvik
1325	Piper J3C-65/90 Cub	Tord Lehman, Boden
1186	Piper Pa-20 Pacer	Marcus Lidman, Luleå
1615	Pitts S1-11B	Daniel Ryfa, Ängelholm
1051	Rahm Vision	Lars Anderås, Korsberga
783	Rans S6 Coyote typ II	Bengt Bergsten, Uppsala
1426	Rans S-65 Coyote II	Leonid Xhoshi, Skärholmen
1557	Republic SeaBee	Reino Hänninen, Mölndal
1203	Republic RC-3 Sea-Bee	Bert-Ale Wåhlin, Tärnsjö
878	Republic RC-3 Sea-Bee	Bengt Persson, Borlänge
1225	Republic RC-3 Sea-Bee	Sten Karlsson, Västerås
1590	SAAB 91C	Gert Böll Alingsås
1603	SAAB 91 D	Jonas Nilsson, Malmö
1182	Safari Helicopter	Carl Gustaf Sondén, Ängelholm
1618	SD-1 Minisport	Thomas Sörquist, Göteborg

944	Shaw Europa	Niklas Agerbrink, Härnösand
975	Shaw Europa	Hans Collste, Ljusterö
876	Smaragd CP301A Emeraude	Jorma Koskinen, Fagersta
2	Sooper Coot A	Ingvar Lif, Visingsö
1521	Ståhl typ A	Anders Ståhl, Röstånga
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
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, Örsta/Norge
1002	Van's RV-6	Johan Löfström, Romakloster
1059	Van's RV-6A	Christer Pending, Falkenberg
1520	Van's RV-7	Jari Häkkinen, Malmö
1545	Van's RV-7	Lars Gustafsson, Västerås
1312	Van's RV-7	Ulf Thurban, Bara
1612	Van's RV-7	Michael Frendesson, Linköping
1629	Van's RV-7A	Karin Nyström, Linköping
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
1608	Van's RV-8	Love Öborn, Enskede
1112	Van's RV-8A	Lars Östling, Linköping
1617	Van's RV-14	Lars Jonsson, Bromma
1296	Zenair CH701 STOL	Mikael Hemlén, Segeltorp
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-CNA	Champion 7 EC	Mattias Nyberg, Liatorp
SE-UAR	EAA SF 25 B Falke	Leif Back, Avesta
SE-YYH	Fisher Youngster V	Sven Nordqvist, Knäred
SE-VUO	FK 14 Polaris	Mats Ekman, Alvesta
SE-BMA	Nieuport 28C-1	Mikael Carlson, Löberöd
SE-XXF	Norberg LN-3 Seagull	Lage Norberg, Sundsvall
SE-XYD	Olofsson HB-3	Hans Olofsson, Varberg
SE-XZY	Pfalz D, VIII	Mikael Carlson, Löberöd
SE-XJU	Pitts S-1S	Göran Aggestig, Sköndal
SE-XNX	Rans S-10 Sakota	Kent Mattsson, Uddevalla
SE-XJJ	Van's RV-4	Hans Strähle, Färentuna
SE-XTN	Van's RV-8	Johan Sverkerson, Harplinge
SE-XZF	Van's RV-7A	Bernth Johansson, Malå
SE-VZJ	Zenair CH701	Joe Steen, Vaggeryd

Ikarus Flying Center



Den bästa klubbkärren
enligt expertis!



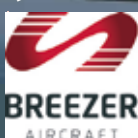
Ikarus C42. Europas ledande skol & klubbmaskin, tillverkad i Tyskland i över 1800 ex!

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



Svensk och Norsk agent

Tel. + 46 (0)70 583 23 82

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

SKRUVS KEMITEKNIK AB

Proffs på färgborttagning!

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

0470-77 45 40

www.skruvskemiteknik.se

Industribyn, 360 43 ÅRYD



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



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

Spezio DAL-1



Tiden räcker inte till och jag är tvungen att sälja min pärla som jag renoverat under många år.
Total flygtid är 556 timmar och 10 timmar efter renovering.
Motorn är en Lycoming O-290D2 som har 10 timmar sedan översyn.
Flygplanet går enkelt att återställa om man vill ha den tvåsitsig.
Pris 350 000 SEK.

Claes Martinsson 0707711258

Säljes

Jodel D 185



"Klar" för flygutprovning.
Ny Aerovee motor 80 hk 2100cc.
Jag kan tyvärr inte flyga den själv på grund av tappat cert.

För mer info. Och pris ring 0708929588

Säljes

Rally 180 T. SE-GFE



180 hp. Bogserkrok för segelflyg.
Luftvärdig till den 11/2-2023
Står i Sorunda / Nynäshamn.
Pris: 175 000,- eller högstbjudande.

För mer info ring Berndt Österholm. 0706 96 11 65

Säljes

Rotax motorer

Rotax 912-UL, 80 Hk Översedd TSOH
0:00 timmar.
Rotax 912-ULS, 100 Hk Översedd
TSOH 0:00 timmar.
Rotax 914-F4, Renoverad med mycket
nya reservdelar.
Rotax 503-UL, okänd gångtid.

Kontakta Yard Johansson
tel 0171-414039 för mer information och
pris.

Säljes

McMurdo Fastfind PLB

Inköpt 2008 från KSAB.
Nypris 2900 kr. Säljes 2000 kr.

Harry Ranner
Tel.: 0980-10031 / 0703232887

Säljes

Arigo Teknik

Familjen Sandberg har drivit detta företag i mer än 30 år och vi tycker nu att det är
hög tid för att nya krafter tar vid.

Är du intresserad av att jobba med försäljning av material och reservdelar för flyg
och hobby är det ett gyllene tillfälle att överta Arigo Teknik AB.

Vår försäljning sker till företag som utför underhåll, flygklubbar, flygplanägare och
hembyggare men även till verkstadsföretag och privatpersoner utan anknytning
till flyg. Försäljning sker i första hand till kunder i Skandinavien, men till viss del
även i övriga Europa. Ca 90% av försäljningsvolymen skickas som paket.

I vårt lager har vi ca 7500 olika artiklar, men många produkter tas hem på beställ-
ning. Nuvarande lagerlokal är ca 200 m². Vi skriver ca 1500 fakturor varje år.

Vi kan även tänka oss att sälja delar av verksamheten.

Är du intresserad av att ha kontakt med många trevliga kunder och leverantörer
inom flygvärlden är detta något för dig!

För ytterligare information, kontakta Curt Sandberg tel 070-590 32 81 eller på
mejl info@arigoteknik.se.

Har du ett avstannat projekt?

Någon vill överta det, få det i
luften!
Sätt in en annons i EAA nytt så
när du alla hembyggare och
renoverare av X-klass plus
många fler!

Du annonserar gratis som EAA-
medlem!
Skicka in din annons till eaanytt@eaa.se

Önskar köpa/låna eller hyra

Stigpropeller till en MFI-9 O-200
motor Continental.

Ring Berndt Österholm, 0706 96 11 65

Säljes

KR-2S



Avstannat projekt säljs pga. utlands-
flytt!

Färdigt till 80%.
Vingar m/tankar klara till spackling
och målning.
Alla flight controls, landningsställ med
hjul och bromsar monterade.
Passande motor f.eks O-200, Rotax 912
eller Jabiru 3300.
God dokumentation och mycket bra
finish på det redan utförda arbetet.
Finns nära ESTT (Söderslätt) vid
Trelleborg.

För flera bilder och information ring
0739815896 eller mail kolbjornseth@me.com.

Pris: 45 000 eller vettigt bud.

Vilket miljöbränsle använder du?

Det finns bara ett original 91 oktanigt UL bränsle



Lars Hjelmberg i PA-28-161 under inflygning till ESSB.
Foto: Anders Nilsson.

Jag har flugit på blyfri flygbensin Hjelmco 91/96 UL[®] i mer än 30 år!



Runskogsvägen 4 B * 192 48 SOLLENTUNA
TELEFON 08-626 93 86
ORDERTELEFON 021-12 31 76