



EAA

 nytt

#3/2023

MEDLEMSTIDNING FÖR EAA SVERIGE • ÅRGÅNG 56



- Obligatorisk läsning, läs det!
- Flygutprovning
- Bilder från Oshkosk
- Broom F58
- Flygning till Holland
- Veteranflyg





Flygkalendern

2024:

EAA Sverige fly-in, plats meddelas senare.

31maj - 2 juni

EAA AirVenture Oshkosh

July 22 - July 28

2025:

EAA AirVenture Oshkosh

July 21 - July 27

I DETTA NUMMER:

- 3 Ordföranden har ordet
- 4-5 Kansliet, Incidenter, Föreningen
- 7 Obligatorisk läsning!
- 6 Flygutprovning
- 8 EAA fly-in i Falköping
- 10 Bilder från Oshkosh
- 12 En flygning till Midden-Zeeland
- 14 Veteranflyg
- 16 Broom F58, igång efter sommarvila
- 20 HANGAREN, köp och sälj

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 ea-nytt@eaa.se

Omslagsbilden



Hans Strähle har kommit i luften med sin RV-4 efter många års byggande.
Foto: Lennart Öborn

Senaste datum för material för kommande nummer.

Nummer 4-2023, 6 november

email: ea-nytt@eaa.se



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 ea-nytt@eaa.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: eaakansli@eaa.se

HEMSIDA: www.eaa.se

PLUSGIRO: 66 45 96-4

KANSLIET HAR ÖPPET:

Måndag - Onsdag 07.30-12.30.

Andra tider kan förekomma. Ring gärna innan besök.

Medlemskap räknas per kalenderår och erhålles genom inbetalning av årsavgiften till föreningens Plusgiro. För medlemmar som tillkommer under årets sista kvartal gäller avgiften även för nästkommande år. Årsavgift: 500 kronor. Medlemskap i EAA Sverige innebär inte medlemskap i EAA:s USA-organisation.

Föreningsservice

Kontakta EAA kansli beträffande Flyghandbok, etc.

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.

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

ORDFÖRANDEN HAR ORDET



Höst!
Så har ytterligare en sommar gått till ända, åtminstone i almanackan. Det som är så bra är att vi EAA:are har

två säsonger, en flygsäsong och en arbetssäsong. Årets flygsäsong har åtminstone för mig börjat jättebra, ett Fly In med, i modern tid, publikrekord, sen blev det jättevarmt vilket vi med plexiglasbubblor fick erfaras, och sen jätteblött! Eller så är det bara jag som inte flugit mycket i sommar, jag som många andra är i alla fall duktig på att klaga.

Fly In:et kommer vi tillbaka till i en senare artikel likaså kommer Mattias att kommentera nästa ämne som passerade genom mina tankar, Vi har ett antal flygplan som flyger i vår förening trots att ägaren inte betalt medlemsavgiften, och med det gäller inte luftvärdigheten! Vi har byggen där byggaren inte betalt medlemsavgift, samma gäller där! Vi kan nu med vår nya EAA-portal se att medlemmar inte loggat in, inte öppnat mail och vid besiktningar ligger EAA-nytt fortfarande inplastade i hangaren. När vi går ut och anmodar om årsredovisningar så är svaret ibland, "Jag har inte fått någon blankett", varför? Jo låg i det olästa och kastade numret av EAA-nytt! Vad gäller byggen och x-klassade flygplan så är vi en myndighet, vi är av Transportstyrelsen delegerade att utöva tillsynen över "våra" flygplan, men hur ska vi nå ut till våra kunder, medlemmarna?

Att inte betala medlemsavgiften innebär att alla plikter inte är fullgjorda, åker dessa flygplanägare i oskattade eller oförsäkrade bilar också? Men problemet är att nå ut med denna information när mail och post förblir oöppnade. Har DU ett tips?

Nog med det tråkiga, vi har haft ett, peppar peppar, ganska skadefritt år. Ni

har tänkt efter, gjort som ni förmodligen blivit lärda en gång under er flygutbildning, planerat och genomfört er flygning på ett bra sätt. Alla flygningar behöver en "operativ färdplan", men ibland kan den vara enkel. Hur länge ska jag flyga? Och hur mycket reserver behöver jag? D.v.s. hur mycket bränsle behöver jag ha när jag startar?

Vikt och balans. Behöver jag räkna eller vet jag sen tidigare att jag ensam i min flygmaskin alltid är inom vikts- och tyngdpunktsgrenserna?

Vad har vi för fältkonditioner där jag ska operera? 600m asfalt? Fungerar alltid för min flygmaskin men är det långt vått gräs? Mjukt underlag? Nu måste jag nog tänka till och räkna!

Många av våra flygningar är under 30 minuter och lämnar ofta inte närområdet och därför behöver inte mer planering än så göras. Om vi till detta lägger lite airmanship och sunt förnuft så håller vi både våra egna och flygplanen i närheten hela. Tänk på att ett flygplan alltid flyger!?! Även om vi står still på marken så i kraftig vind har vi bara en begränsad vikt på landningsställen, och än mer med en sporrhjulsmaskin med hög attityd, den tar den lätt vind och en fadäs är nära till hands. NI har ALLA till min glädje gjort så i år.

I planeringen ligger kurser, håll koll på hemsidan, portalen och Facebook, Luciafika, nästa års Fly In, m.m. det händer saker i styrelsen och på kansliet kontinuerligt. Vi har äntligen en styrelse som fungerar väldigt bra, alla har uppgifter och alla jobbar. Ni har ett nytt nummer av EAA-nytt i er hand, en Portal som fortfarande är under utveckling, mycket nytt på IT, bl.a. eftersom de gamla kopparbalkarna för ADSL snart är historia, en ständig jakt på kursledare, vi jobbar på.

Själv ser jag fram emot en byggsäsong som jag hoppas ska bli produktiv, Jag har nu all "hårdvara" hemma och kan inte längre skylla på något så nu kör vi!

/Magnus

Fly In 2024

Vi söker en arrangör till 2024 års Fly In. Finns någon därute som är intresserad av att arrangera 2024 års Fly In? Ni bör ha ytor anpassade för alla våra medlemmars flygfarkoster, och lokaler och faciliteter lämpliga för seminarium, lunch och middag. Föranmälan gärna till 25/10-23 med ett definitivt åtagande 31/12-23. Datum för Fly In:et blir 31/5-2/6-24.

Kontakta Magnus Lundström på m.lundstrom@bahnhof.se eller 070-7273389



Nya medlemmar

- 5677 Mikael Eriksson, Falun
- 5678 Matthias Sveinbjörnsson, Kopavogur, Island
- 5679 Marcus Wiener, Stockholm
- 5680 Ola Bryde, Vollsjö
- 5681 Lars Petersson, Sigtuna
- 5683 Martin Riis, Fjärås
- 5684 Daniel Nilsson, Tandsbyn
- 5685 Jan Almstedt, Frillesås
- 5686 Adrian Gerstel, Hönö
- 5687 Linus Forsell, Gävle
- 5688 Anders Olsson, Gävle
- 5689 Mattias Tallian, Skepplanda
- 5690 Steve Holm, Lillkyrka
- 5691 Timothy Kiiskinen, Kiruna

Nya Byggtillstånd

1641 Searey LSX
Stefan Lundström, Skellefteå

1642 Jetson One
Johannes Nelson, Hjärnarp

1643 Van's RV-14
Patrick Andersson, Varberg

Nya Flygutprovningstillstånd

SE-VZA Super Petrel LS
Anders Fagerström, Kävlinge

Bilder till kalendern
2024

Har du några lyckade bilder på EAA-flygplan som kan passa i 2024 års kalender. Då skall du skicka in bilderna till redaktionen så kan de komma med i kalendern. Redaktionen väljer ut 12 fina bilderna av alla som skickats in, enligt tycke och smak. Bilden ska vara i liggande format. Skicka in bilden till eaanytt@eaa.se Även i år har redaktörn dåligt med egna bilder att fylla på med så Era bilder är välkomna!

Incidenter, tillbud, haverier och flygsäkerhet
En lägesrapport för 2023

När detta skrivs är det den 2 september 2023 och inom EAA:s verksamhet har det inträffat ett haveri på det nya året.

Årets första haveri inträffade 2023-01-21 på Landskrona flygfält under en bedömningslandning. Det var en Jodel D120 SE-XHM som vek sig i sista svängen in på finalen på 50 fots höjd. Haveriet redovisades i föregående EAA nytt Nr 2. Det var operativa orsaker.

Inget ytterligare haveri har inte hänt under sommaren, vilket är fantastiskt bra.

Inget nytt haveri har inträffat! Kan det vara så att upprepadet av nedanstående rader tillsammans med rapporteringen om inträffade haverier har ökat vår vaksamhet om hur vi flyger?

Bra gjort!!

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.

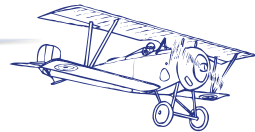
Nr 2. Vi måste alltid utse en avdragspunkt före start och vara förberedda att vid den punkten utföra motoravdraget, om inte farten stämmer vid avdragspunkten.

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 3kt till 5kt 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 2023 önskar Staffan Ekström.



Träkurs på
Älleberg

Då är årets grundläggande träkurs för byggnad, reparation och renovering av lätta motor och segelflygplan avklarad. De nio eltagarna var fördelade med ca hälften från vardera EAA och SVS/Segelflyget. Kursledare var Per Widing och Paul Pinato. Kursen som genomfördes på Älleberg var ett samarrangemang av EAA, Segelflyget och SVS (Segelflygets Veteran-Sällskap). Teori varvades med praktiskt arbete som laskning, limning, sprygelbyggnad, materialval, verktygshantering inkl. slipning mm och avslutades med ett teoriprov.

Bernt Hall



Underhållskurs

I maj genomförde vi en underhållskurs för första gången sedan pandemin. Dock ej sista... Vi började på fredag eftermiddag den 26 maj i Västerås. Kursen, som hölls av Sami, gick under tre intensiva dagar och varvade teori med praktik. I de praktiska momenten gick vi igenom trådläsning, borra ur nitar, momentdragning, ställa tändningen med mera. På söndag eftermiddag avslutade kursen med ett skriftligt prov som alla klarade. Tror att en del hade lite att läsa på under lördagskvällen för att lösa provet, men det gick bra och alla blev godkända. Nu håller vi på att planera nästa kurs. Mer information kommer på hemsidan.

Mårten Hagardson



Vi har genomfört en del kurser och vi kommer nog köra en elkurs och UH-kurs i höst, men vissa kurser kan vi inte genomföra pga att vi inte har någon handledare. Vissa kurser har jag fått ställa in pga lågt deltagarantal. Därav dessa uppmaningar:

- Kan du hålla en kurs (exv dukkurs) hör av dig till mig.
- Vill du gå motorkurs (rotax eller traditionell(lycomig/continental/VW)), plåtkurs, kompositkurs hör av dig till mig

MVH
Mårten (marten.hagardson@gmail.com)
EAA kurssamordnare.

Kompositkurs

Här är de åtta deltagarna på kompositgrundkursen i april 2023 samt medhjälparende instruktör Oliver Waleé i rödrutigt. Det blir alltid många frågor att rätta ut samt stress med det praktiska. Misstag görs men det är det man lär sig av. Även denna gång fick vi låna Blackwings lokaler i Eslöv.

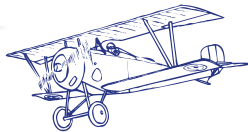
Stort TACK från Lennart Persson, Köpingsbro.



Påbyggnadskurs i
komposit

En påbyggnadskurs i komposit med i huvudsak olika typer av vakuuminjicering men även trådbränning av styrofoam, formbygge mm. Den hålls också i Eslöv. Den var planerad till den 9-10 sept. men har flyttats fram till den 14-15 oktober. Det finns två platser kvar. Kravet är att du gått någon av grundkurserna. Anmälan på EAA-s blankett på hemsidan senast den 5 oktober.

Lennart Persson, Köpingsbro



Ava i X-klassade luftfartyg

Michael Törnberg, vice Flygchef



Det finns inget generellt godkännande för luftfartyg i x-klass att utföra avancerad flygning, istället har vi konstruktionsbegränsningar vad gäller G last,

max hastighet m.m. att operera inom. Kan man göra avancerad flygning och hålla sig inom begränsningarna så är det bra med det men det är inga serieflygplan vi pratar om utan individer som skiljer sig mycket beroende på motor, propeller och andra utrustningsalternativ.

Därför ska varje individ vara utprovad för av om man avser att göra sådan flygning. Luftfartyget bör även från början vara konstruerat med avancerad flygning i åtanke.

Utprovade manövrar med rekommenderade ingångshastigheter ska vara angivna i flyghandboken.

Förbudna manövrar kan också anges. Står det t.ex. i din flyghandbok att kärran är godkänd för normal, utility och aerobatic så är det inte helt korrekt då detta är en certifieringsstandard, vilket vi inte på långt när uppfyller under vår korta flygutprovning. Exempel på Flyghandbok håller jag på att uppdatera vilken kommer att läggas på EAAs hemsida inom kort.

Vans SB 02-6-1 rekommenderar jag att läsa det ger en bra sammanfattning vad som gäller för x-klass.

Många tror att Vans aircraft är "fullt aerobatic kapabla" så jag tog lite klipp från ovannämnda SB och från Vans Aircrafts hemsida. Här finns lite att fundera över och det mesta kan appliceras på alla X klassade luftfartyg.

To gain a Standard airworthiness certificate, an aircraft must demonstrate compliance with the standards of a given category. The most common categories are Normal, Utility, and Aerobatic. Experimental Amateur-Built aircraft are not granted standard

airworthiness certificates because they have not shown compliance with any certification standard. Therefore, there are no formal categories, such as Normal and Aerobatic, for Amateur Built aircraft. With an Experimental Amateur-Built airplane, the OPERATING LIMITATIONS for each individual airplane either includes or excludes aerobatic maneuvers. The manufacturer (builder) of each individual Experimental Amateur-Built airplane may request the inclusion of certain aerobatic maneuvers based solely on his statement of having demonstrated these maneuvers during the aircraft's flight test phase. A demonstration of compliance with any standard is not required.

Any statement of design or performance capability made for a certain aircraft design by its kit supplier has no direct bearing on any particular example of that design when built and licensed by an individual builder. Because no Experimental Amateur-Built airplane has been assembled to a uniform standard on a production line and under a quality control program, it cannot be assumed to be identical in performance, handling, and stability as the kit manufacturer's prototype.

A prudent builder of a Kit Amateur-Built aircraft should assume that his carefully built example of this aircraft design will be similar to, but not better than, the factory prototype. Each builder should test and fly his aircraft to determine its similarity to or differences from the factory specifications. Regarding spin recovery qualities, the prudent builder will not test his aircraft beyond those limits suggested by the kit manufacturer.

They were designed primarily as sport/cross country airplanes with sufficient performance and control authority to safely perform basic recreational aerobatic maneuvers such as loops and rolls. We do not consider aerobatic maneuvers such as high speed multiple snap rolls and tail slides, which can impose high airframe loads, to meet our definition of Sport Aerobatics. When establishing Operation Limitations for their aircraft, we suggest that RV builders list the maneuvers which, through his testing, will be permitted. They might also list maneuvers specifically prohibited, such as Snap Rolls, Tail

Slides, Inverted Flight, Multiple Turn Spins, etc.). Other maneuvers such as inverted flight and hammerhead turns, may be included or excluded depending on whether the aircraft is equipped with an inverted fuel and oil system.

Although RVs are capable aerobatic aircraft, we do not recommend them for serious competition aerobatics.

Because of the high rotation rate and the positive (rather than automatic) spin recovery technique required, Van's Aircraft Inc. recommends that pilots of RV-6/6A and RV-7/7A aircraft limit their intentional spins to two turns or less, and that recovery from incipient accidental spins be initiated immediately upon recognition.

We recommend that RV pilots limit themselves to what we like to call "sport" aerobatics; aerobatic maneuvers done solely for pilot enjoyment rather than for spectators or judges. These maneuvers can be tailored to be gentle to both the airplane and the pilot.

AC 90-89C - Amateur-Built Aircraft and Ultralight Flight Testing Handbook (faa.gov)

Det har kommit en ny utgåva av AC 90-89 och det är utgåva C.

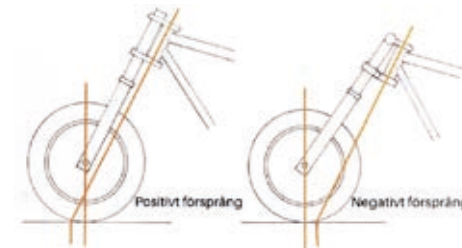
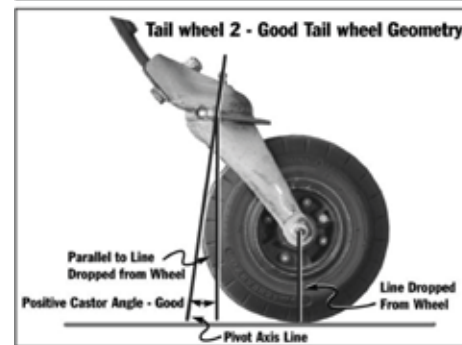
Det provflygprogram som vi har i EAAs dokumentation är baserat på första utgåvan. Den här ACn har även EAA USA bearbetat till en Flight test manual som är mer uppdaterad än den vi använder. Man kan med fördel även använda denna FTM då man utprovar sitt luftfartyg efter Flygchef medgivande, observera dock att man fortfarande ska göra låg och höghastighets prov enligt våra regler vilket inte är ett krav i USA. Förhoppningsvis försvinner detta krav med de nya reglerna för experiment klass.

Avsikten är att EAAs flight test manual ska kunna beställas från EAA Sverige.

vice Flygchef Michael Törnberg

Vibrerar sporrhjulet under utprovning?

Det kanske har börjat vibrera eller wobbla som man ibland säger i sporrhjulet och då kan det vara bra att kolla castervinkeln. Se bild. Det händer även med tiden att vibrationer uppkommer då sporren har en tendens att ge med sig, då är det bara att försöka korrigera tillbaka till ursprungliga vinklar. När vi ändå är inne på hjulvinklar så kan försprånget också vara bra att ha koll på för noshjulsflygplan. Det ska helst vara positivt för att bli någorlunda lättstyrt.



Michael Törnberg vice Flygchef



Läser du det här?

Rubriken kan tyckas lite märklig, men att kommunicera med föreningens medlemmar på ett säkert och tydligt sätt, är en av de största utmaningarna vi har. Hur kan vi vara säkra på att samtliga medlemmar nås av den information vi delar med oss av? Information som ibland t o m kan vara direkt kritisk.

EAA-nytt distribueras t ex i knappt 1000 exemplar, det här numret 990 st för att vara mer exakt. 969 st går till medlemmarna - varav 23 st utomlands - och 21 st är friexemplar som går till andra amatörbyggarorganisationer och myndigheter. Av dessa får vi ett antal exemplar i retur, vi vet att ett antal helt enkelt försvinner på vägen och tro det eller ej, men det finns medlemmar som låter tidningen gå öppnad direkt i pappersåtervinningen.

EAA-portalen innehåller samtliga 969 medlemmar och 448 av dessa medlemmar har totalt 566 aktiva projekt. Av dessa 448 medlemmar med projekt har en tredjedel - 148 st - aldrig varit inloggade i EAA-portalen och tittat på sitt/sina projekt eller använt den obligatoriska bygghandboken. Drygt ett år efter lanseringen har endast hälften av medlemmarna varit inloggade någon gång!

Hemsidan [www.eaa.se] har lite drygt 500 registrerade medlemmar - d v s som kommer åt all medlemsinformation, anmälningsformulär till kurser o s v. Sidan besöks av c:a 150 st unika användare i veckan, varav ett knappt 50 tal är registrerade (medlemmar).

Facebook-gruppen har varit rejält ifrågasatt genom åren, men undertecknad har framhårdat i att det är ett bra sätt att synas och förenkla diskussioner och utbyte. Gruppen är öppen för alla som via ansökningen kan visa något sorts

intresse för flyg och har i skrivande stund 1697 medlemmar. Av dessa är uppskattningsvis 400 st medlemmar i EAA Sverige och övriga 1300 är alltså potentiella medlemmar.

Och det är lite så vi får se Facebook-gruppen: Som ett skyltfönster där vi kan visa vad vi sysslar med.

En postning i Facebook-gruppen är dessutom ganska effektiv: Ett nytt inlägg läses av c:a 500 gruppmedlemmar redan de första timmarna efter att det har postats.

E-post, telefon och vanliga brev använder vi förstås också i stor utsträckning, speciellt i riktad kommunikation från/till kansliet. Detta förutsätter dock att vi har korrekta medlemsuppgifter registrerade - varje medlem ansvarar för att kansliet har korrekt information. Tyvärr brister det, med studsande e-post, returnerade brev och obesvarade telefonsamtal som resultat.

EAA-portalen ger oss mycket bra möjlighet att skicka ut s k kampanjer till specifika grupper via e-post eller SMS. Detta har vi provkört under året, i form av fyra(!) påminnelser via e-post på obetalda medlemsavgifter. Systemet ger oss väldigt bra inblick och lite förvånande är att bara 70% av den e-post som levereras faktiskt öppnas! Vi har t ex ett antal medlemmar med utfärdade tillstånd som fortfarande inte har betalat medlemsavgiften eller som vi hört av på annat sätt.

Sammantaget kan vi konstatera att föreningen aktivt använder alla tillgängliga fysiska och digitala kanaler, men att vi trots detta inte når fram till alla medlemmar.

Vi skulle därför vilja be om ett par ganska enkla saker:

- Först och främst, logga in på EAA-portalen och kontrollera att dina uppgifter stämmer. Ladda upp bilder på dig och ditt projekt. Bekanta dig med innehåll och funktioner.

- Ta sedan till vana att ge tidningen du håller i din hand den tid den förtjänar, titta regelbundet in på hemsidan och läs och svara på din e-post.

- Och varför inte ansluta dig till Facebook-gruppen "EAA Sverige"? Det är gratis, snabbt, enkelt och otvunget.

Och stökar det med någonting så kan du alltid höra av dig till [webmaster@eaa.se]!

Mattias Jönsson



Team 50 kom till fly-in'et och visade upp sig i sina SAAB Safir.

EAA FLY-IN 2023

Foto: Lennart Öborn

I år hade vi tur med vädret, över 140 flygplan kom på vårt flyin som vanligt välarrangerat av Falbygdens flygklubb. Ett antal seminarier och presentation höll. Middagen var lite tidigare i år så fler stannade kvar och deltog i denna och kunde ändå komma hem innan mörkret lagt sin på. SFF delade ut sitt veteranpris till GV-38 med Le Blond stjärnmotor. Det finns både asfalsbata och grässtråk så alla flygplanstyper kunde landa och start utan problem. Ett lyckat arrangemang så det är bara att tacka Falbygdens flygklubb.

FLY-IN 2024

Se sid 3!



Michael Törnberg, Vice Flygchef i EAA Sverige flyger bland annat denna RV-8A



Vår Tekniska Chef, Sven Kindblom, som han kom till Falköping i sin Wag-Aero Super Cuby.

Sven-Erik Pira kommer alltid till vårt fly-in. Erco Ercoupe 415-D heter flygplanet.



Johan Löfström och Calle Bjurström kom i sin RV-6 som nu genomfört flygutprovningen.



Vår Ordförande Magnus Lundström kon i sin MFI-9, till vardags flyger han Airbus.



Bland alla utländska besökare fanns dessa två Alfa HB 207.



Återkommande besökare från Schweiz, Dan Ruiters, som flugit till Alaska med sin RV-6.



Ovan en en KZ III från Danmark.

Nedan: Gamla bekanta ses på fly-in.



Kungsbacka UL klubb besöker Oshkosh 2023

Härlig uppslutning från Kungsbacka UL klubb, 8 man. Kom även medlemmar från Varberg flygklubb och Falkenberg/mMorup. Rekordbesök från Sverige detta året enl statistiken från EAA.org detta gör vi om nästa år. Vi var där i 7 dagar och hann inte med att se och göra allt vi ville. Följ med nästa år!

Mikael Blomkvist, Kungsbacka UL klubb



Selfie framför portalen.



Mikael Blomkvist och Henrik Martinsson KULFLYG. se flyger Bell 47 jag hade faktiskt 1/4 av kroppen utanför hela flygturen!



Flygning i Ford Trimotor. Notera motor instrumenten på motorn. Enda sättet piloten vet status på motorn.



Fanns inga avspärningar i huvud taget. Gick o klämma o känna på allt. Även denna fågel. Annorlunda mot Sverige där vi spärrar av och hindrar intresse-rad.



Kurs i vingbalks byggnation. 1400st kurser hölls denna vecka!



Vad Tommy såg på Oshkosh 2023

Tommy Särnblad har varit i Oshkosh. Här är ett urval av vad Tommy såg och fotograferade.



Flygtur till EHMZ MIDDELBURG/Midden-Zeeland och Kjula



Av Lennart Öborn
Foto: Helena och Lennart Öborn

ESSB 021020Z 30009KT 8000 -DZ
BKN007 14/13 Q1010

Den här lördagen hade jag tänkt flyga till Eskilstuna men som vanligt denna sommar är inte vädret riktigt med på noterna. Tur då att det i juni hölls sig fint och flygbart både för vårt eget flyin i Falköping och även helgen efter. Då passade jag och Helena på att flyga till ett flyin på EHMZ MID-DELBURG/Midden-Zee-land i Holland. Dom kallade det FUN flyin och enligt rv-pilots.eu skall det komma många RV-flygplan dit. Dessutom lockade dem med fria drycker! Varmt väder och inga moln på hela sträckan varken dit eller hem!



Nijmegen och floden Waal i Holland

Start från Skå-Edeby/ESSE kl. 11:15 på fredagen, första etappen gick till EDWQ Ganderkesee. Färdplanering hade gjorts i SkyDemon, och rutten skickats över till Dynon SkyView. Efter att färdplanen aktiverats och vi fått klart till FL85 var det bara att aktivera autopiloten och övervaka att allt fungerade som förväntat och njuta av vyerna. Färdtillstånd fick vi efterhand av Östgöta, Kristianstad och Malmö innan vi kom in i tyskt luftrum över Östersjön. Där var det E-luft resten av sträckan och inga som helst konstigheter. Vi passerade Hamburg på södra sidan under Hamburg TMA på 4000ft. Sen var det inte långt kvar till EDWQ

Ganderkesee väster om Bremen som anropades och fick information om att bana 08 användes.

Flygplatsen har en restaurang med en uteterrass och precis nedanför den parkerade vi efter en blocktid på 3 timmar och 40 minuter och 522nm. Nice!

Vi hade bokat rum på hotellet vi flygplatsen så vi checkade in, nyrenoverat och fint. Vi tog en fika i restaurangen och gick en sväng i omgivningarna. Middag intogs också på restaurangens terrass och bara tio meter från vårt bord

stod flygplanet förankrat och täckt inför natten

Nästa morgon avfärd mor EHMZ. Efter frukost och tankning betalade vi det vi skulle uppe i tornet. Så iväg på den 212nm flygningen till målet. E-luft hela vägen och i Holland även TMZ, Transponder Mandatory Zone. Vi tuffade fram på 5000ft, vid passage in i Holland anropade vi Dutch Mil och fick en ny transponderkod. När vi kom närmare EHMZ anmälde vi oss på radion och ombads anmäla bas bana 09. Så gjorde vi och landade på ett absolut slätt gräsfält efter 1 timme och 26 minuter i luften.

Efter att vi bekantat oss med vad gällde tog vi förstås en ankomstöl, att den var gratis stämde! Cyklar fanns att hyra så vi hann med en cykeltur in till Middelburg. På återvägen visade det sig att det var elcyklar, bara man

trycke på ON-knappen...

Jag skulle uppskatta att det var mellan 150-200 flygplan på besök. De kom från alla kringliggande länder, England, Tyskland Schweiz, Frankrike, Belgien o.s.v. förutom Holland förstås. Från Sverige kom dock bara ett flygplan! Så det var många fina kärror att kolla in, och många RV som vi är extra intresserade av.



På kvällen blev det grillning så det var samling runt grillarna samt prisutdelning för olika grenar, en var längsta flygsträcka och ingen hade flugit få långt som vi!

Många övernattade i tält bredvid flygplanen, så även vi. På söndagsmorgonen frukost i flygplatsresturangen och sedan dags för hemfärd. Eftersom jag slarvat bort min dragstång i Ganderkesee så fick hemfärden bli som utresan reverserad. Så iväg till Ganderkesee där min dragstång fanns, det var också lämpligt att tanka där så vi hade bränsle hela vägen till Skå-Edeby.

Start från Ganderkesee och efter att kommit fritt från Bremen klass C meddelar jag ATS att vi stiger till FL95, E-luft, "no problem" svarar trafikledaren. Flyger söder om Hamburg genom en TMZ där man ställer in en bestämd transponderkod och lyssna på en bestämd kanal. Ute från TMZ så anropas Langen Control och vi få en ny transponderkod. Sen är det inget mer förrän vi skifta till Sweden över Östersjön. Sweden vill ha oss på FL90. Vi får ett byte av transponderkod lite senare som vi inte uppfattar mer än de sista siffrorna, xx73, ber om repetition men samma sak igen, varken jag eller Helena uppfattar de två första siffrorna, ber om repetition igen och nu säger trafikleda-



På plats i Midden-Zeeland med vår Van's RV-7A, SE-XLL

ren siffrorna tydligt, dock lite irriterad... vi knappar in koden och kör vidare. Två skogsbränder passeras och vi hör

på radion att de redan är upptäckta, meddelar dock vad vi sett men vår hjälp behövs inte. Efter 3 timmar och 36 minuter i luften landar vi på Skå-Edeby kl. 17:10. Allt funkade fint, VFR väder hela tiden, helt fantastiskt.

ESSB 030950Z 27010KT 240V310 9999
FEW027 16/10 Q1018

Till Eskilstuna flög jag istället på söndagen då vädret blivit bättre. Där fanns klubbmedlemmar som grejade fika och hamburgare och andra besökare som alla firade klubbens 50-år på ESSU. Mycket trevligt! Flygtiden hem från Eskilstuna blev 14 minuter

Bilderna till höger:

PH-FLG, Piper PA-18-95 Super Cub.

G-RVFT Van's RV-8.

PH-MNX Van's RV-7 med ULPower 520iSA. Förlängd nos då motorn är lättare än en Lycoming.

HB-YMM Van's RV-8, troligen är ägaren kunnig i programmering att döma av texten på nosen.

PH-ABM 1957 Cessna 172



Kontroll att allt stämmer, Gedser i Danmark till vänster och i fjärran till höger Rügen i Tyskland, som på kartorna!



VETERANFLYG

av Kjell Franzén

Luftfartyg av kulturhistoriskt värde

Det är nu lite drygt 2 år sedan ”Transportstyrelsens föreskrifter om luftfartyg av kulturhistoriskt värde” (TSFS 2021:44) trädde i kraft den 1 juli 2021. Konsekvensutredningen till remissen räknade med att ett hundratal ägare/brukare skulle ansöka om att få sitt luftfartyg klassat som ”luftfartyg av kulturhistoriskt värde”. I förhandsdiskussionerna talades det om uppemot 200. Hur har det då gått?

Under dessa två år har det beviljats 53 ansökningar, d.v.s. bara hälften av det antal som Transportstyrelsen räknade med, men det finns det ca 15 obehandlade ansökningar liggande hos Transportstyrelsen. Ett av kriterierna är individens ålder på 75 år så kommer fler och fler luftfartyg att komma ifråga. Dessutom finns det ett antal luftfartyg, som platsar i kategorin ”tidigare aktivt tjänat i Sveriges försvarsmakt”, där ägaren/brukaren inte ansökt.

Hur ser det då ut om man skärskådar materialet något?

Fördelningen är så här:

43 luftfartyg står under EAA S tillsyn
10 under Transportstyrelsens tillsyn

31 luftfartyg återfinns inom ålderskategorin, d.v.s. är äldre än 75 år
16 luftfartyg har gjort aktiv tjänst i Sveriges krigsmakt
2 luftfartyg har ”aktivt har bidragit till samhällets utveckling i stort”
4 är nybyggda kopior av historiska luftfartyg

52 stycken är flygplan
1 är helikopter

Vilka typer är vanligast?

Vanligaste typen är SAAB 91 Safir om man räknar ihop de olika versionerna. Därefter följer Piper J3C (Lill-Cub) och DeHavilland DH 82A Tiger Moth med 7 ex vardera. Sedan följer en lång rad typer med två eller en individ vardera. Sammantaget är det 21 typer eller 24 om räknar de olika Safir-versionerna som egna typer vilket de faktiskt är formellt sett. Alltså en stor spännvidd på typer och även på storlek från ensitsigt flygplan till tvåmotorigt trafikflygplan. Från kultur- och flyghistorisk synpunkt är det mycket glädjande med den stora spridningen i antalet typer och ännu större kommer den att bli när alla

liggande ansökningar har behandlats.

Typlistan

SAAB 91 Safir
Piper J3C-65 (L-4)
DeHavilland DH 82A
Scottish Aviation Bulldog
Aeronca
Klemm Kl 35D
Luscombe 8
de Havilland DHC-2 Mk 1 (Beaver)
Andreasson BA-6
Focke-Wulf 44 J (Stieglitz)
Fokker D.VII
CVM Ö1 Tummelisa
Fokker DR.1
Bleriot XI
Pfalz D VIII
Piper PA-18
Fairchild-24 W-41
Miles M.65
Douglas DC-3
Stinson 108
Ercoupe 415-D
Kawasaki KV 107
Stampe SV 4C



Miles M.65 är en veteran. Foto :ichael Törnberg

Transporthistoriskt Nätverk

Även om vi för veteranflygets del har nått viss framgång genom TSFS 2021:44 (luftfartyg av kulturhistoriskt värde) så finns det fortfarande inget lagskydd för historiska transportfordon utom för fartygsvrak när de legat 100 år på botten. Transporthistoriskt Nätverk (ThN) har nu jobbat och lobbat i drygt 10 år med frågan om något som helst lagskydd för historiska transportfordon genom press, uppvaktningar av regering och riksdag och inte minst deltagande i politikerveckan i Almedalen i Visby. Det har resulterat i några utred-



ningar och ett antal positiva uttalanden från kulturministrar och nu senast i år av kulturutskottets ordförande Amanda Lind vid ThN seminarie i Almedalen.

Som jag skrev i förra EAA-nytt var tanken att ha en temadag för historiska fordon i Stockholm i samband med riksdagens inledning. Tillstånd hade ordnats, lokaler bokats och mycket planering var gjord när det mot tidigare besked plötsligt planerades en partiledardebatt just samma dag. Många riksdagsledamöter prioriterade debatten framför att höra på ThN:s bekymmer varför temadagen sköts på framtiden. Troligen görs ett nytt försök till

senvåren 2024.

Kulturarvsdagen

Vi är på flygsidan dåliga på att utnyttja de möjligheter som samhället erbjuder för att synas (och i förlängningen få bidrag och bättre bemötande lokalt). Men med beteckningen ”kulturhistoriskt värdefullt luftfartyg” bör det finnas goda möjligheter att delta i samhällets kulturarvsliv.

Varje år den andra helgen i september är det dags för evenemanget Kulturarvsdagen i Sverige. Alla som kan bidra med lokala eller digitala arrangemang, där kulturarv och kulturmiljöer står i



fokus och allmänheten bjuds in är välkomna att medverka – såväl kulturarvsaktörer som privatpersoner. Tema 2023 är ”Levande kulturarv” vilket skulle ha passerat oss som handen i handsken. I år är det försent när Du läser detta men läs gärna vidare på Riksantikvarieämbetets hemsida och fundera på detta till nästa år.

Arbetslivsmuseum

Det finns drygt 1 500 arbetslivsmuseer i Sverige, varav 630 är organiserade i Arbetslivsmuseernas Samarbetsråd (ArbetSam). Resterande 900 är allt från stora organisationer till privatpersoner med ett objekt eller en miljö. Intressant är att det nämns här och där i



utredningar och informationsmaterial att ett arbetslivsmuseum skulle kunna bestå av en person med ett flygplan. Man utropar sig själv till arbetslivsmuseum men så vitt jag vet har ingen gjort detta på veteranflygsidan.

Är man organiserad i ArbetSam så finns olika kurser och andra stöd att ta del av men vilken nytta man har av att utropa sig till ett oberoende arbetslivsmuseum återkommer jag till när jag luskat ut mer.

Flygbilderna är från Freddy Stenboms arkiv.
Klemm 35
Götaverken GV-38
Miles M.65
SAAB 91 Safir
Fairchild 24 W41

Återupprättandet av Chapter 222

Återupprättandet av Chapter 222 fortskrider. Vi har haft möten och gemensamt bestämt vad som skall stå i ansökningshandlingarna. Man måste vara minst tio medlemmar för att kunna bilda ett chapter, och vi är nu 15 på listan och kan därför skicka in handlingarna. Vi skall dock först gå igenom de från USA föreslagna stadgarna och se till så att det inte finns något som inte fungerar i svenska förhållanden. Avsikten är att skapa en ideell förening som bas för Chapter 222. Mötena har beslutat att en interimsstyrelse driver ansökan mot USA fram till dess att ett årsmöte hålls, under hösten.

Vi har en e-postlista med adresser till alla de som visat intresse av Chapter 222. (Man behöver inte vara medlem i Chapter 222 för att vara med på e-postlistan). När vi har gått igenom stadgarna skickar vi ut dem till alla på listan för påseende, och sedan skickas handlingarna in till EAA USA.

Deltagandet i mötena är alldeles för Östergötland-centrerat, vi vill gärna att fler från andra delar av landet deltar! Vi skickar ut kallelser med distansmöteslänk på EAA Facebook samt på e-postlistan. Vill du vara med på e-postlistan, skicka ett mejl till eachapter222@gmail.com!

Två personer från Linköping deltog på AirVenture/Oshkosh i sommar, och representerade arbetsgruppen på plats. De kommer förhoppningsvis att berätta allt om det vid nästa Chapter 222-möte!

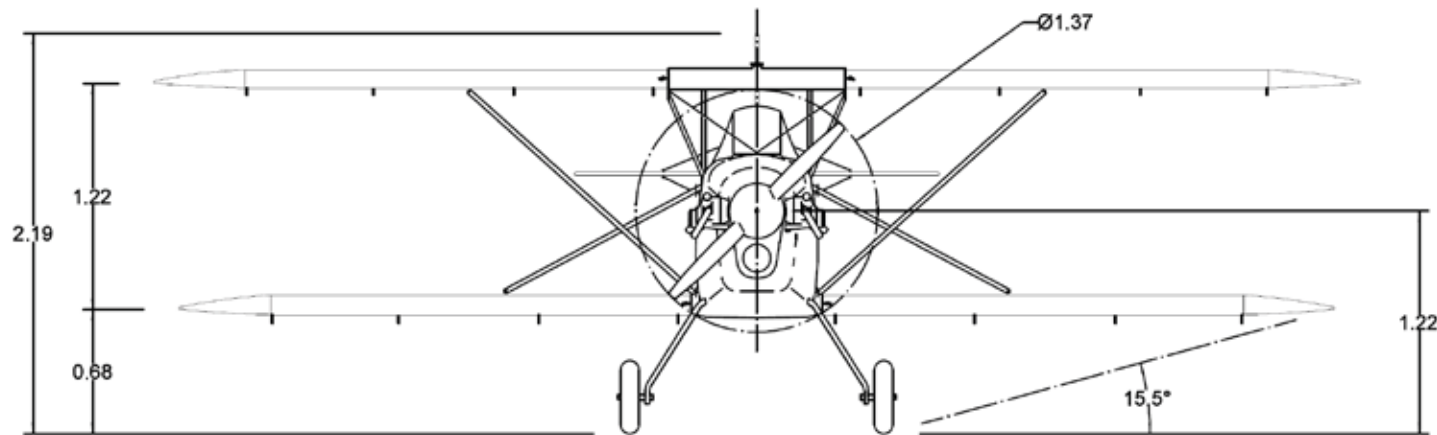
Arbetsgruppen för återupprättandet av Chapter 222
/ Anders Wallerman och Björn Rystedt



Broom F58

Anteckningar flygplansprojekt 1

Del 15 i Josef Melins berättelse



Status 2023-06-18
Allt går fort den här tiden på året, projekt på jobbet skall hinna bli klara innan semestern och alla kommande nöjen stockar sig i kalendern.

Sommaren kommer med värme, träffar, festivaler, midsommar osv. tills det blir kortslutning av roliga saker i almanackan.

Det blir svårt att känna den där känslan som flygplansbyggarlust växer bäst i. Jag svetsade ett par timmar ikväll. Det var svalare än på länge.

/

Status 2023-09-03.

Återupptog flygplansbygget förra veckan, har inte gjort mycket på det under sommaren, men en hel del annat. Tex. tågluffat i Europa med min fru och varit ledig hela 4 veckor i ett sträck! (även från verkstaden).

Byggtillståndet har förlängts, 5 år till...



Tillverkade ett 90° svetsblock för fixering av rör, diameter ¾ och neråt.



Det blev först ett enkelt block som spändes fast med svetsstänger.

Tängerna var i vägen och lossnade för lätt, så det blev en stunds behandling i fräsen och svarven. Kompletterade med ett par spännhakar.



Tillverkade även en "Stödpinne". Ett stålrör med påsvetsade snedställda pinnar och en gummifot. Mycket användbar.

Varför jag inte tillverkat detta tidigare förstår jag inte, har ju behövt det hela tiden!



Skall tillverka en ställbar version av svetsblocket nästa gång behov uppstår.

Total byggtid så här långt: 423 timmar fördelat på 156 byggtillfällen.

/



Till höger:
N3514A, 1953 Piper PA-22-135 Tri-Pacer på ett flygfält någonstans i Europa.





deHavilland DH 60 Moth flygs här av Henrik Idensjö



Saknar Du AVGAS - JET på ditt flygfält? Här är hjälpen - Hjelmcotanken



Cistern med "köl" och miljölåda

Inbyggt tankningsskåp

Inbyggt dräneringsskåp

Specifikation: Volym 3,000 liter, inbyggda tank- och dräneringsskåp, enfas 220V elpump kapacitet 45 liter/min, mikrofilter (smuts- och vattenavskiljande), kröningsbar litermätare, 15 meter slang, jordningskabel, tryck- och vacuumventil, 12-års besiktningsintervall.

EN HELT KOMPLETT FLYTTBAR FLYGBRÄNSLEANLÄGGNING I GODKÄNT UTFÖRANDE
LAGRINGSTILLSTÅND ERFORDRAS EJ (förutsatt att tanken ej placeras inom område som utgör vattentäkt)
INVALLNING ERFORDRAS EJ. INBYGGD MILJÖLÅDA FÖLJER MED

VI LÅNAR UT DENNA ANLÄGGNING PÅ FÖLJANDE VILLKOR:

1. Du hämtar tanken själv på vår uppställningsplats i Eksjö alt. Västerås. (vikt c:a 600 kg - passar bra på lätt bilsläpkärra modell längre).
2. Som säkerhet för tanken samt kreditleveranser av flygbränsle deponerar Du 25,000 kr hos oss.
3. Du åtar Dig att underhålla tanken på egen bekostnad dvs. köpa, byta filter, reparera ev. fel, måla vid behov o. dyl.
4. Du köper enbart flygbränsle från Hjelmco Oil AB till denna cistern.
5. Du köper minst 5,000 liter flygbränsle av samma sort per 12 månaders period från oss. (Kan Du inte uppfylla volymkravet utgår en hyra på 3,000:- kr om den köpta volymen är $\leq 4\,000$ liter. Om den köptavolymen är 4,001 – 4,500 liter är hyran 2,000:- kr och 4,501–4,999 liter 1,000 kr per 12 månaders period.
6. Du åtar Dig att medverka till att övriga som önskar flygbränsle ur Din tank har möjlighet att köpa detta från Dig. (Du får naturligtvis själv bestämma Ditt försäljningspris). På detta sätt medverkar Du till att flygbränsle kan fås på fler flygplatser i Sverige.
7. Du åtar Dig att på egen bekostnad återtransportera tanken till uppställningsplats i Eksjö/Västerås-området om affärsförhållandet mellan Dig och Hjelmco Oil AB av någon anledning avslutas.
8. Hjelmco Oil AB har godkänt placeringen av cisternen bland annat med hänsyn till att vi kan ge god leveransservice samt vårt önskemål om att få en regional fördelning av våra cisterner.

SÅ HÄR GÅR DU TILLVÄGA:

VÄLJ UT LÄMPLIG PLATS PÅ DITT FLYGFÄLT FÖR CISTERN
BE MARKÄGAREN ATT SKRIFTLIGT GE SITT TILLSTÅND TILL PLACERINGEN AV CISTERN
RING HJELMCO OIL AB 08-626 93 86 OCH BESTÄLL CISTERN
MEDDELA BRAND- OCH MILJÖMYNDIGHETEN DINA AVSIKTER (särskild blankett finnes hos din kommun)
OBS! BEGRÄNSAT ANTAL CISTERNER





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

Motorseglare Slingsby 61 A/C SE-TMD (Licensbyggd Motor Falke)



Nu ska vi avyttra vår kära brittiska motorseglare SE-TMD detta på grund av vår egna höga ålder. Det experimentklassade flygplanet har helrenoverad kropp (nydukad) med nytt hjulställ med skivbromsar samt ny instrumentering. Den s.k. störtbågen i huvens bakkant har förstärkts. En ny bränsletank med större volym har monterats in (från 32 liter till nu 50 liter). Vingspetsarna har kapats 300 mm vilket tillsammans med kraftigare motoreffekt ger 50 kg ökad tillåten flygvikt.

I nosen sitter en konverterad luftkyld VW-motor som ger ca.80 hk (tidigare motor 42 hk). Motorn har elektronisk tändning med bränsleinsprutning, fullflödes oljefilter, termostatregerad oljekylning. Cowlingen är ännu inte fullt komplett inför besiktning. Flygplanet finns i Eskilstuna.

Motorseglaren kan bli Din för en summa motsvarande materialkostnaden som är nedlagd i renoveringen.

Intresserad? Ring 070-3794450, Bo Eriksson, gärna förmiddag tisdagar eller torsdagar.

Säljes

Jodel DR 10-50 Ambassadeur



SE-XGG, TT 2346h, good condition - stored in hangar, under Swedish X-reg since 1985.

3 seats or 2+2, ideal for timebuilding due to low fuelconsumption 20lit/h. Runs on AVGAS 100LL / 91-96 and also MOGAS, Fuel fuselage front 55 liter + fuselage rear 55 liter +Possible extra fuel 20 liter Gives a total of 130 liter!

Continental O-200, 100hp 20R962, 671h SMOH, 1129h remaining. Alternator 12 Volts B&G Speciality low weight alternator, Magnetos New Slick. Propeller Hoffmann HO-14- 170 S 133 139h since NEW installed 2012 Speed-prop.

Weights Basic Empty Mass BEM 393 kg, Max Take Off Mass MTOM 750 kg. Interior Blue 9(10), Exterior White/ blue

stripes 9(10). NEW XPDR mode-S Trig TT-31 ADS-B out visible in FlightRadar24, NEW COM Trig TY96, 8.33 kHz spacing Price € 49,000 VAT free.

Kent Sylven
kent.sylven@gmail.com
0705 366905



Säljes

Jodel D18



SE-XTG, färdigbyggd 2003, TT 160h Motor Jabiru 2200A från 2009, TSN 115h

Motorn uppgraderad enligt Jabiru highly recommended JSL014-5 med dubbla ventilfjädrar mm.

Flygplanet utrustat med standardinstrument, Talos Avionics Aeolus Sense som sänder EFIS till Ipad, Radio Trig TY91 8,33Mhz, Transponder Trig TT21 ADS-B.

Går att flyga på AVGAS eller MOGAS, 12-15 liter/h

Marschfart 85-90 knop.

Tomvikt 274kg, MTOW 499kg.

Baserat på Varberg/Getterön ESGV

Går att klassa om till UL

Pris 199.000 Skr

Henrik Martinsson

0705-573487

henrik68martinsson@hotmail.com



Säljes

Formar till spinner



ca 260 mm i diameter, inkl. fästplatta, bakkåpa (för pusher) och div. mallar. 500:- + fraktkostnad.

lennartpersson28@gmail.com

Säljes

Motor WV Aaerovee 2100cc 80 hk



endast körd ca. 4 tim, med aeroinjektor. Propeller till motorn 68". Gascolator med brandskottgenomföring.

Kompass, höjdmätare, fartmätare,



svängindikator, variometer, CHT. Bälte axelrem och höftrem 2 st. Allt nytt. Alla instrument för experimental. För info. Ring tel. 0708929588 Åge

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



Mycket har hittat nya glada ägare genom en annons i EAAntt!

HÄR FINNS PLATS FÖR
DIN ANNON.

Ikarus Flying Center



Den bästa klubbkärren enligt expertis!



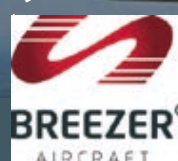
Ikarus C42. Europas ledande skol & klubbmaskin, tillverkad i Tyskland i över 1800 ex!

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



Svensk och Norsk agent

Tel. + 46 (0)70 583 23 82

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

FLYGFÖRSÄKRING

VIA

CHRISTIAN ADOLFSON



Rätt Flygförsäkring till rätt premie!

Privat - Kommersiellt - Flygklubb

Pilot & Försäkringsmäklare

+46 73 042 61 53

Christian.Adolfson@Hjerta.se

www.Braflygforsakring.se

**ALLA TYPER AV
LUFTFARTYG!**

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

POSTTIDNING B

AVSÄNDARE: EAA Sverige,
Hägerstalund, 164 74 Kista
Ej retur

VI HÅLLER DIG FLYGANDE

**Vi gratulerar Sjöbo Flygklubb
till den nya tankanläggningen med
HJELMCO AVGAS 91/96UL ®.**

Tankvolym 10.000 liter.

Nyckelräkneverk - fjäderdriven slangrulle.



Runskogsvägen 4 B * 192 48 SOLLENTUNA

TELEFON 08-626 93 86

ORDERTELEFON 021-12 31 76