



EAA

 nytt

#2/2024

MEDLEMSTIDNING FÖR EAA SVERIGE • ÅRGÅNG 57



- Fly-in information
- Byggen
 - Gaz'aile
 - COOT
 - Broom F58
- Friedrichshafen, Aero 2024
- Veteranflyg
- Chapter 222
- Flygplanslistor
- Underhåll
- Flygsäkerhet
- Och lite till





Flygkalendern

2024:

EAA Sverige fly-in, Borlänge, ESSD,
31maj - 2 juni

Öppet hus & Rally 2024 på Herning
flygplats, EKHG.
14. -16. June

FLYIN Saint YAN 2024, LFBK
28 - 29 - 30 juni

EAA AirVenture Oshkosh
July 22 - July 28

Kräftstjärtsvängen, Siljansnäs
3-4 augusti

Visingsö flyin 30 år. ESSI
2-4 Augusti

2024 LAA Rally will be held at Leicester
Airport, EGBG, over the weekend of
30th August to 1st September 2024

2025:

EAA AirVenture Oshkosh
July 21 - July 27

I DETTA NUMMER:

- 3** Ordföranden
- 4-5** Kansliet, flygsäkerhet, Chapter 222
- 6-9** Fly-in information
- 10** Underhåll
- 11** Inbjudan Float Plane Splash in
- 12** Gaz'aile 2, träbygge
- 14** COOT, amfibiebygge i trä, glasfiber och metall
- 16** flysto.net, flygningen görs om vid skrivbordet
- 18** Friedrichshafen Aero 2024, rapport
- 20** Broom F58, lågfart
- 22** Veteranflyg
- 24** Flygplanslistor
- 28** Hangaren, köp och sälj

Omslagsbilden



Fly-in dags! BA-6 fotgraferad vid
Visingsö fly-in.
Foto:Lennart Öborn

Har du ett avstannat projekt?

Någon vill överta det, få det i luften!

Sätt in en annons i EAAntytt så når du alla hembyggare och renoverare
av X-klass plus många fler!

Du annonserar gratis som EAA-medlem!

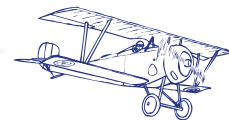
Skicka in din annons till eea-nytt@eea.se

Senaste datum för material för kommande nummer.

Nummer 3-2024, 2 september

Nummer 4-2024, 4 november

email: eea-nytt@eea.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: eaakansli@aaa.se

HEMSIDA: www.aaa.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.

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, 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



April, vaknade upp till ytterligare en morgon med snöblandat regn, men meteorologen säger att om, i skrivande stund, 48 timmar börjar grillsäsongen! Hänger grill och flygsäsongen ihop? Vissa börjar tidigare och vissa slutar senare, vissa är mer aktiva, andra mindre.

Klart är dock att ökningen av högen med flygtillståndsan-sökningar följer intensiteten med vilket grilloset tilltar, d.v.s. lite längre handläggningstider än om du skulle vara den enda den veckan, och vårservicen tar också oftast lite längre tid på flygplanet, i alla fall om vi är så noggranna som vi ska vara.

Vad innebär Experimental / X-klass? Är det upp till flygplanägaren vad vi vill göra? Transportstyrelsen är klara i sitt direktiv: För en fabrikstillverkad produkt gäller dess normala gång- och kalendertider liksom tillhörande LVD:er o.s.v.

Vad är då X-klass?

Det är möjligheten att nå ett bredare utbud av flygplan, att kunna hålla äldre flygplan luftvärdiga. Att efter tillstånd få underhålla mitt flygplan om jag har erforderlig kunskap och lämplighet. Det kan vara att göra större reparationer och t.ex. motorarbeten efter specifikt tillstånd, m.m. X-klass innebär inte att jag gör som jag vill! Det är inte bara att dra ut grillen och tända på.

Likadant gäller vid flygutprovningen. Det är inte bara att sätta igång motorn och flyga. Vi har flygträningsprogram och ett flygutprovningsprogram som ska användas. Denna tid på året sker det olyckor där vi inte riktigt i flygtrim. Se till att du är i flygtrim innan du drar i gång utprovningsprogrammet.

Sköter vi oss då? Ja, det vill jag säga att vi till största delen gör. Vi ser av förklarliga skäl en större kunskap och förståelse hos de som byggt sitt flygplan än den som just köpt ett, att bygga kunskap tar tid. Börja med att se ditt flygplan som ett EASA-flygplan och sen kan du börja undersöka vilka lättnader du kan finna, för i grunden gäller samma regler.

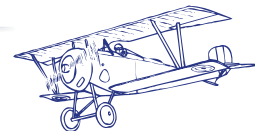
Vad har då hänt under våren? Årsmöte med omstruktureringar i styrelsen, Lennart Öborn har tackat för sig som sekreterare men är kvar som redaktör, Tack Lennart! Lite rundvandring på poster men in kom Sami Häkkel som jag ska be presentera sig till nästa nummer, Sami har tidigare bl.a. hållit underhållskurs men har mycket mer att tillföra. Nya styrelsen har hunnit ha första mötet, inga revolutionerande frågor. På agendan stod mest Fly-In:et mer om det på annan plats. Arbetet med EAA-portalen går vidare, allt rörande ditt flygplan finns nu sen, vill jag minnas snart 2 år tillbaka digtalt, vilket innebär att du alltid kan finna kopior på dina inskickade handlingar och se statusen på dem.

I förra veckan gick resan till Friederichshafen av stapeln, många kända EAA ansikten ombord på den chartrade Airbus A320 från BRA som tog oss tur och retur, ett mycket välordnat arrangemang. En dag är kort men efter ett antal besök så har man alltid sina guldskor och "missions", så även i år. I år var vädret lika hemskt som hemma, annars brukar det vara skönt att komma ner till våren och få avnjuta en wienerschnitzel och en öl på Bodensjöstranden men detta år fick det vara.

Nu laddar styrelsen för styrelsedag den 31/5 innan vi börjar vårt efterlängtade Fly In och sen hoppas vi få se och prata med så många av er som möjligt i Borlänge.

/Magnus

PS. Glöm inte bort vad jag brukar avsluta med!



Nya medlemmar

5710 Jarmo Hakala, Nurmijärvi/Finland
5711 Dimitrii Bokarev, Hyssna
5712 Per Lindquist, Torslanda
5713 Michael Carlsson, Sävar
5714 Bo Olsson, Halmstad
5715 Peter Lindqvist, Skellefteå
5716 Peter Dottax, Idre
5717 Anders Niklasson, Kullavik
5718 Lars Karlstam, Sysslebäck
5719 Anders Hjort, Vänersborg
5720 Michael Savbäck, Hällestad
5721 Stig Nilsson, Luleå
5722 Thomas Solder, Uddevalla
5723 Henrik Borg, Västerås
5724 Jörgen Andersson, Göteborg
5725 Robert Osakarsen, Södra Sunderbyn
5726 Bo Berglund, Bjuv

Nya Byggtillstånd

1649 Sling 4 TSi
Patrik Jonsson, Sundsvall

1651 Van's RV-10
Peter Dottax, Idre

1652 EuroFOX 2K Tow
Nils Jönsson, Stockholm

Övertagna byggtillstånd

1291 Rans S-6S Coyote II
Mårten Hagardson, Stenhamra

Nya Flygutprovningstillstånd

Inga

Ang årsrapporterna

Ni som har pågående byggtillstånd och flygutprovningstillstånd och ännu inte skickat in årsrapporten måste göra det snarast möjligt. Tänk på att din kontrollant även ska signera den. Blanketterna kan ni ladda hem från portalen.

Gå gärna in i portalen och kolla att era uppgifter stämmer vad gäller adress, telefonnummer, e-postadress mm. Ni kan själv ändra dessa uppgifter. Eller så kan ni mejla till kansliet så ändrar jag.

Ann-Lis

Årsmötet 2024 hölls den 6 mars

Närvarande på kansliet var 16 medlemmar och online via Teams 26 medlemmar.

Protokollet finns på EAA Portal.

Ordförande, kassör och ledamot med udda nummer väljs udda årtal.
Vice ordförande, sekreterare och ledamot med jämnt nummer väljs **jämna årtal**.
Suppleant väljs varje år.

Valberedningens föreslog för verksamhetsåret 2024:

Ordförande: Magnus Lundsström
Vice ordförande: Sven Kindblom, omval
Kassör: Hans-Olav Larsson
Sekreterare: Magnus Dahlberg, nyval (tidigare suppleant)
Ledamot 1: Mattias Jönsson
Ledamot 2: Mårten Hagardsson, omval
Ledamot 3: Michael Thörnberg
Ledamot 4: Bengt Bergström, omval
Ledamot 5: Vakant
Suppleant 1: Carin Strand, omval
Suppleant 2: Sami Häkkilä, nyval
Suppleant 3: Vakant

Förslaget godtogs av mötet och styrelsen har följaktligen ovanstående sammansättning för 2024.

Chapter 222

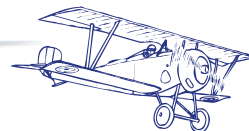
Chapter 222 återbildades strax innan årsskiftet, så att det nu är ett formellt chapter inom EAA USA! Vi har även haft ett konstituerande styrelsemöte efter det, och har därmed valt styrelsen för chaptret. Vi har också fått ett dokument-kit från USA med bl.a. namnskyltar för medlemmar m.m. Allt finns tillgängligt i ett skåp avdelat för Chapter 222 i Linköpings Flygklubbs lokaler.

Styrelse valdes enligt:
Ordförande: Anders Wallerman
Vice ordförande: Björn Martinsson
Sekreterare: Björn Rystedt
Kassör: Lars Theodorsson

Nu avser vi hålla en mötesserie för att bland annat undersöka intresset för att åka till Oshkosh i sommar, och för andra gemensamma aktiviteter som vi kan tänkas hitta på. Mötena utannonseras via Facebook samt en e-postlista med de som anmält särskilt intresse. Mötena hålls även digitalt i den mån det är möjligt, och är öppna för alla medlemmar i EAA S också, oavsett om man är medlem i chaptret eller ej.

Vi nås på eaachapter222@gmail.com,
eller den nyare mer officiella adressen chapter222@eaa.se!

Hälsar
Styrelsen Chapter 222



Incidenter, tillbud, haverier och flygsäkerhet

En lägesrapport för 2024

Årets första haveri inträffade 2024-02-18 med SE-XUH en SAAB MFI-15 på Holmsjöns is som ligger nära Norrtälje flygfält. Innan flygningen hade flygplanägaren kontrollerat isens bärighet med sin fyrhjuling. Ca 200 meter efter landningen sjunker vänster huvudhjul genom ett övre lager av is. Flygplanet vrids moturs och blir stående framåtlutande med propeller och vänster vinge mot isen. Flygplanet fick plåtskador på vänster vinge, samt skador på nosställ och motorfundament.

Lägesrapport 2024-04-29 från Staffan Ekström

Rapport från Allmänflygsäkerhetsrådets första möte för året

I slutet av mars hölls Allmänflygsäkerhetsrådets första möte för året hos Transportstyrelsen i Norrköping. EAA var representerat tillsammans med KSAK, Svensk Flygsport, AOPA, Segel och Sjöflygförbunden mm. Vid detta tillfälle diskuterades specifika flygsäkerhetsfrågor relativt sparsamt däremot så informerades om den pågående remissrundan gällande förslaget om förändringar i det undre luftrummet.

Ett förslag är att kontrollzoner skall minskas till ytan och att luftrumsklassen skall ändras från C till D. Enligt uppgift skall detta medföra lägre krav på separation av VFR trafik som i sin tur skall ge ökad tillgänglighet för allmänflyg.

Ytterligare ett förslag är att sänka det generella kontrollområdet i södra Sverige från idag FL95 till 4500 ft, området däremellan ska då få luftrumsklass E med krav på transponder (TMZ) men inget krav på klarering eller radio. Beträffande drönarflygning och U-space så pågår ett intensivt utredningsarbete delvis internationellt men ännu har inga konkreta förslag lagts fram, vi får vänta ytterligare en tid på detta.

Bengt Bergström

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 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 2024 önskar Staffan Ekström



EAA Fly-in av Borlänge Flygklubb 31 maj - 2 juni



Vi är glada att ha fått förtroendet att anordna Fly-In, till att börja med!

Vi har försökt förutse allt som kan tänkas behövas för att göra träffen till en trivsamt dag/helg för alla som vill besöka oss. För att försöka få allt att fungera har vi tagit fram ett anmälningsformulär som du når via nätet.

Anmälningsformuläret innehåller bl.a. önskemål om slot och gäller som PPR till grabbarna i tornet i och med att du fått en bekräftelse på anmälan.

Länk till anmälan: <https://forms.office.com/e/v4uKi389cE?origin=lprLink>

Du når den även via denna QR-kod - som även fungerar på mobilen:



Se även vår hemsida eaa.se för senaste informationen.

Länkar kommer även att finnas både på EAA hemsida och i

facebookgruppen.

Vi har gjort detta för att allt ska gå så smidigt som möjligt och för att se till så att frukost, lunch och middag mm finns till alla som vill ha. Om du tycker det krånglar med webformuläret får du självklart gärna höra av dig till mig via mail magnus.dbg@gmail.com eller telefon 076-0055149 så löser vi det!

Tornet öppnar kl. 8, vilket betyder att om du hunnit komma och är "på backen" innan dess tar vi i klubben även då hand om dig för dirigerings och parkering. Frukost kommer att finnas mellan 8-9 på lördag till självkost-

nadspris.

Vi startar grillen runt kl. 11:30 för att grilla hamburgare till lunch.

Vi har planerat in ett besök av JAS, som beräknas anlända runt lunchtid för att sedan parkera på plattan vid tornet - piloten är angelägen om att få besöka träffen så hemfärd sker senare.

Seminarium kommer att gå av stapeln i hangaren, där också middag kommer att serveras kl. 17.

Menyn blir **Lågtempererad biff med balsamicosky och potatiskaka med västerbottenost, sallad, smör och bröd. Därtill kaffe och hembakad kaka.** Vegetariskt alternativ, **Palsternacksbiffar med skysås och potatiskaka** finns, liksom anpassning för ev. gluten- eller laktosintolerans. Middagen kostar **295 :-** per person och för att vara säkra på att mat finns bokas och betalas den i förväg, Swischnummer är 123 675 54 82.

Sista anmälningsdag för middag är onsdag 26 maj.

Det kommer även att finnas en bar med servering till självkostnadspris.

Övernattning

Den som vill får sova "under vingen", vi kommer att ha folk på plats under natten mot söndag.

Vill du bo bekvämare har du några alternativ nedan (bokas dock genom egen försorg):

- Quality hotel Galaxen, Telefon: 0243-21 60 00,
Mail: g.galaxen@strawberry.se

- Elite hotel Brage, Tel: 0243-423000,
Mail: info.brage@elite.se

- Borlänge vandrarhem, Telefon: 0243-227615,
Mail: info@borlangevandrarhem.se

- Gylle hotell & restaurang Telefon: 0243 - 22 99 00,
Mail: info@gyllehotell.se



EAA Fly-in: Sus och Stix, grabbarna i ESSD tornet

Sus, Jan Hedén:

"Min första steg inom flygbranschen gick via modellflyg; plastmodeller och radiostyrda flygplan. F o m 1975 permanentades ett modellflygfält på Dala Airport för RFK Viggen. Längre ut på fältet flög BFK med segelflygplan, så 1981 började jag flyga Bergfalke. Första EK utan radio som 15-åring är ett minne för livet.

Därefter blev det motorseglare TMG från 1982, segelflyglärarkurs 1987.

A-cert togs 1988 och B-cert 1992. Flög mestadels segelflygbogsering och fallskärmshoppare samt FFK för att uppfylla dåtidens timkrav för B-certet. Därefter ett tiotal år som fotoflygare med Cessna 172 för skogsbolagen och snedbild för vykort och gårdar.

Flög även under några år i slutet av 1990-talet min egen SE-XFR, Viking Dragonfly. 1999 började jag flyga med Pierre och Jacob Holländer, först AN-2 och sedan 2004 G164 "Catwalk", SE-KXR. Detta har inneburit flygning i ett antal länder i Europa och Kina, Kurdistan/Irak, Indien, UAE samt Australien.

Jobbet inom ATS påbörjades som AFIS-tjänsteman 1986 i Borlänge, med kortare inlån till ATS Ludvika, Växjö samt Vilhelmina. En säsong som snöröjare på Dala Airport avverkades före flygledarutbildning som påbörjades 1994 och 1996 var jag tillbaka vid ATS Borlänge. Under FL-utbildningen ingick ett militärt flygskede på F5/Ljungbyhed där jag hade förmånen att flyga Sk61 och Sk60 samt fick typinflygning på SK61 i samband med flygning åt PAR-skolan i Ronneby vid praktiktjänstgöring.

Utöver ovan nämnda ATS har det gjorts korta inhopp som FL i Kina vid bl.a. ATS Pucheng samt Taiyuan i samband med flyguppvisningar".

Stix, Johan Schödin:

"Min första kontakt med flyget är från BFK, där jag som 16-åring började flyga Bergfalke. Minns mycket väl min första EK. Jag sjöng hela svängen på 12-15 minuter från start till landning.

När jag började flygledarutbildningen 1983 på Ljungbyhed fick jag även utbildning på SK61 Bulldog fram till A-cert, (som det hette på den tiden).

Fortsatte flyga civilt med PA-28 och C-172 i från Östersunds flygklubb på Optand och därefter med Luleå flygklubb i några år innan jag "släppte" mitt flygcert.

Eftersom jag är reservofficer i Flygvapnet har jag fått möjlighet att flyga flera pass i Sk60 som "flyspanare/navigatör" och för ökad förståelse för militär luftfart. Bästa och häftigaste upplevelsen är ett pass i baksits på Sk37, Viggen. 800km/h på väldigt låg höjd över de norrbottniska skogarna är oslagbart!

Min yrkeskarriär som flygledare är snart 40-årig och givit mig många fina, glada och minnesvärda upplevelser. Jag har tjänstgjort på ett antal krigsbaser under 80-90 talet, varit stationerad på F4 Frösön och F21 Kallax. En kort sejour i Kosovo på Pristina Airport och en något längre period i Förenade Arabemiraten och Al Ain flygplats"

EAA Fly-In, ESSD, by Borlänge Flygklubb, 31/5–2/6 2024



Allmänt

Dala Airport är en kontrollerad flygplats. Som pilot har du en asfaltbana 14/32 och en gräsbanan 12/30 att välja mellan. Längden på asfaltbanan är 2313 meter och gräsbanan 720 meter. Trafikvarvshöjd finns ej publicerat, men cirka 1500ft AMSL rekommenderas.

OBS! Flygplatsen har krav på VHF-flygradio för landning/start på fältet. Detta innebär att du som vill komma med ett icke flygradioutrustat luftfartyg kommer att behöva "samåka" i en grupp och ledas av ett flygplan utrustat med flygradio (gruppen betraktas av ATC som en enhet). Avsikten är att göra flygningarna till Borlänge från två uppsamlingsplatser; Avesta/Rembo (ESVA) i sydost samt Gagnef/Himmelslätta (ESVG) i nordväst. Från dessa fält får ni guidning med radioförsatt flyg till ESSD. Dessa ankomster kommer att ske mellan 08:00–08:30 (lokal tid). Kontakta EAA/Ulf Höglén 070-478 45 74 för frågor om detta.

Förhandsbesked

Vi begär förhandsbesked av alla inkommande flygplan. Detta för att kunna planera allt från flödet in i kontrollzonen till parkeringar på marken.

Vi avvecklar i grundplaneringen 5 luftfartyg/15 minuter men ankomsttiderna ger oss större möjlighet att hantera "gummibandet" som blir i verkligheten. När du anmäler dig till träffen får du önska en slottid/ankomsttid. "Först till kvarn!" gäller. OBS! 08:00–08:30 är reserverat för ankomst av grupperna med radiolösa flygplan.

Lufttrum

- **Kontrollzonen (CTR)** har vertikal utsträckning från marken till 2500 fot/750m AMSL.
- **Terminalområdet (TMA)** börjar på 2500 fot/750m AMSL och/eller 4500 fot/1350m AMSL beroende på vilket väderstreck du kommer flygande från.

M.a.o. flyger du på 2500 fot AMSL eller lägre, så berör du enbart kontrollzonen

ATS-färdplan

Vi ser gärna att du skapar en färdplan, men det är inget krav. Känner du dig lite ovan med inlämnandet, så är tipset att ringa "proffsen", dvs. Briefing Officers på Flight Planning Center (FPC) som är till för oss, tel. 08-797 63 40, så hjälper de dig att ta emot och vidarebefordra dina uppgifter angående din flygning till Borlänge.

OBS! Vid önskemål om tankning, notera detta i FPL, fält 18; "RMK/REQ FUEL AVGAS 100LL [alternativt 91/96UL]". Detta är viktigt då tankanläggningarna är på olika sidor av flygfältet.

ATS öppethållning

NOTAM kommer att publiceras för ATS öppethållning under evenemanget (*tider nedan lokala*).

Endast ankomster med PPR/"slot" tillåts under ATS-öppethållningstid.

- Fredag 31/5 08:00–17:00
- Lördag 1/6 08:00–17:00
- Söndag 2/6 15:00–18:00

Anm. Flygplatsens ansvarige föredrar att du flyger hem före öppethållningen under söndagen (pga ankomst/avgång med charterflygplan).

Övriga planerade hålltider för evenemanget:

- Lördag 1/6:
 - 13:00–16:00 seminarier
 - 16:00–17:00 träningstid för AVA. Kontakta Magnus Dahlberg 076-0055149 för "slot".
 - 17:00 Middag.

Ankomst

Normala inpasseringspunkter, position/koordinater enligt VAC i AIP (se bilaga 1 och 2).

När du närmar dig ropar du i god tid på vår frekvens 127,305 MHz för klarering i kontrollzonen (CTR), eller terminalområdet (TMA), beroende på din flyghöjd.

- För **bana 14** gäller för trafik från **söder och väst**; från inpasseringspunkt "**Ulvsjön**" fortsätt mot **höger** medvindslinje till bana 14 (eller stråk 12).
- För trafik från **norr och öst** gäller att du flyger via inpasseringspunkt "**Skedvi**" mot **vänster** medvindslinje bana 14 (eller stråk 12).
- För **bana 32** gäller för trafik från **söder och väst**; från inpasseringspunkt "**Murbo**" fortsätt mot **vänster** medvindslinje till bana 32 (eller stråk 30).
- För trafik från **norr och öst** gäller att du flyger via inpasseringspunkt "**Ornäs**" mot **höger** medvindslinje bana 32 (eller stråk 30).

Anm. 1. Då vi har bana 14 i användning och flera samtidigt ankommande kommer vi att använda oss av den f.d. militära taxibanan (som går parallellt med bana 14/32, mellan gräsbanan och asfaltbanan) för taxning tillbaka efter landning, till parkering.

Anm. 2. Givetvis kan saker och ting hända (väder/trafik etc.) som gör att det blir ändrade planer. Dvs. följ senast av ATC givna klarering och om du anser dig behöva ändrad klarering, så fråga då om det!

Bränsle

Det är möjligt att tanka Air BP 100LL på flygplatsen vid terminalplattan (Air BP carnet med "självservering" eller med kortbetalning under AB Dalaflygets öppethållning). 91/96UL vid klubbplattan (Swish eller kontant betalning).

Att tänka på:

- Undvik överflygning av bebyggelse i flygplatsens närhet under 2000 fot (se streckade områden på VAC nedan).
- Säg till på tornfrekvensen **127,305 MHz** om du beställt tankning och vilken sort AVGAS 100LL eller 91/96UL. Så att du guidas till rätt sida av fältet.
- Efter landning och eventuell tankning guidar funktionärer i gula västar till parkering vid sidan av gräsbanan 12/30, på anmodan av Borlängetornet kontakter du dem på **123,400 MHz**.
- Titta gärna på kartunderlaget i AIP så att du hittar exv. "fd militär taxibana". Se även nedan!

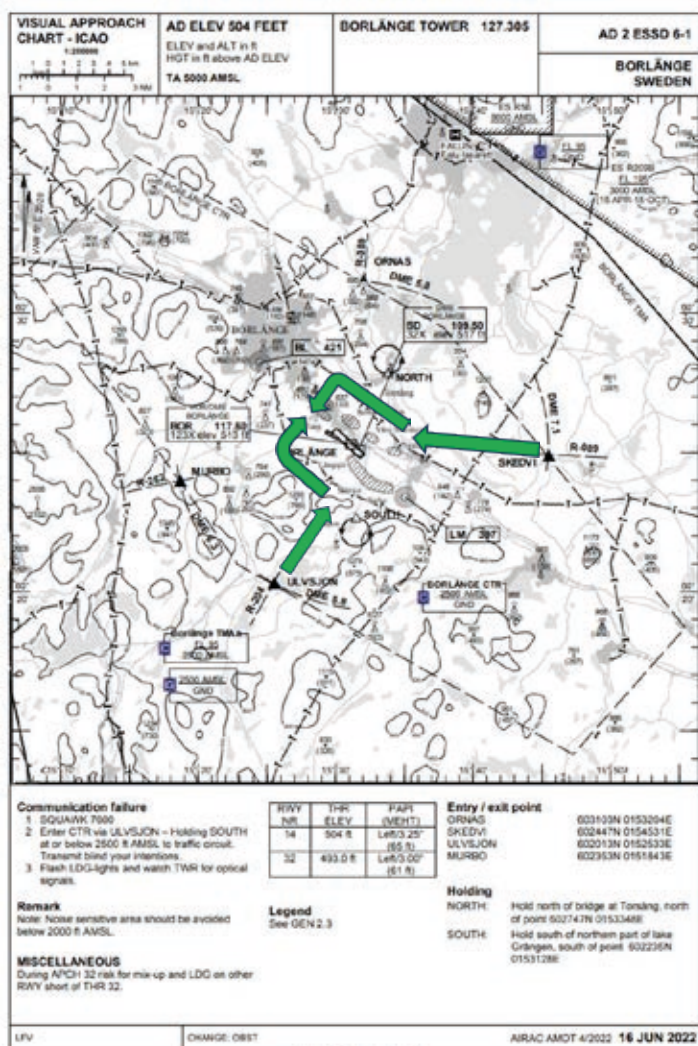


• Vid tveksamheter såväl i luften som på marken – våga fråga! Borlängetornet är till för dig!

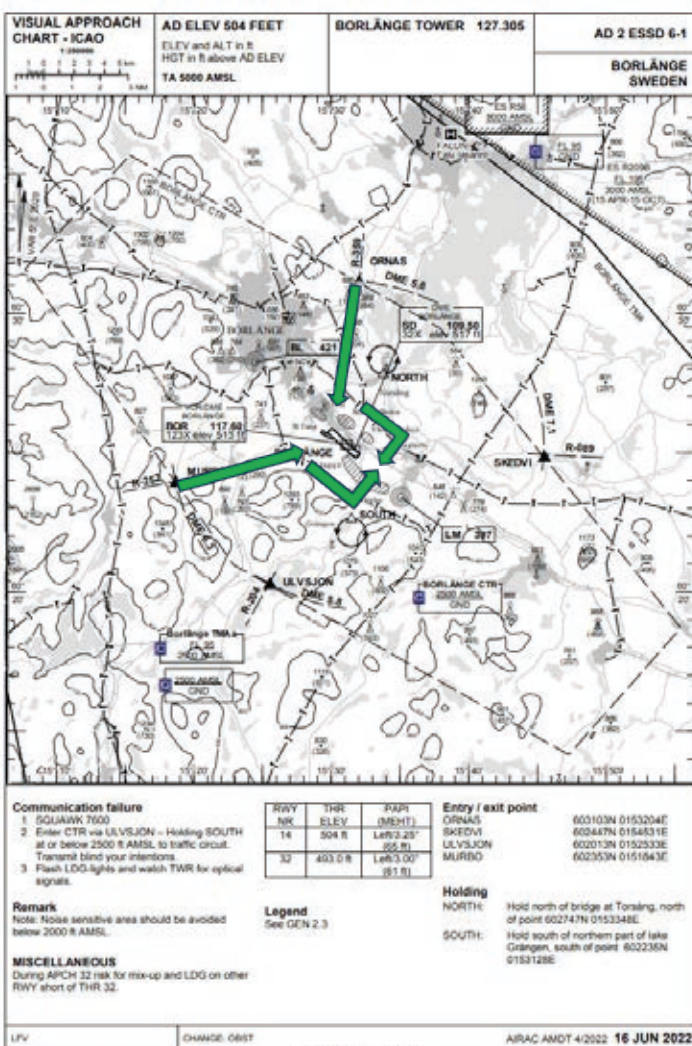
• Då vi hoppas på en olycksfri helg är vår önskan att taxning i närheten av folk och flygplan sker i låg hastighet och med hög uppmärksamhet.



Landning med bana 14/stråk 12 i användning



Landning med bana 32/stråk 30 i användning



Underhåll



Av Michael Törnberg

När man hämtar sin bil efter service så får man ett serviceprotokoll som talar om vilka punkter som gjorts enligt serviceplan. För våra kärror kan man säga att serviceprotokollet motsvarar en tillsynslista och serviceplanen motsvarar luftfartygets underhållsprogram.

I remissen "Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om underhåll och reparation av luftfartyg", vilken är kommande regelförslag som ska tillämpas på X-klass, står det att allt underhåll ska vara beskrivet i flyghandboken (FHB) kapitel 8.

Anger man här tillsynslistor för respektive underhållsåtgärd (t.ex. 50,100 tim. eller årlig) och ett underhållsprogram så uppfyller man i stort sett ovanstående krav och får då samtidigt ett hjälpmedel för att organisera sitt underhåll. Idag kan man ibland se att det står till exempel 50 tim. utförd i tekniska journalen utan någon referens till vad man gjort. Det här duger alltså inte.

Enklast blir att i kapitel 8 referera till en bilaga för respektive tillsynslista och underhållsprogram i stället för att skriva direkt i FHBn. Tillsynslistan får inte underskrida minimal inspektionsnivå och denna lista finns också i remissen och specificerar sig i stort sett på EASA:s Minimum Inspection Program (MIP). Observera att denna lista är en mall och den ska anpassas för varje individ. Det kan finnas punkter som behöver tillföras och de saker som inte gäller din individ ska tas bort. Vi kommer att ha mallar på portalen, men dessa finns i sin grundform på TS hemsida under checklistor och manual exempel fortsatt luftvärdighet Del-ML.

Har man dessutom specifika underhållsmanualer för till exempel motor eller propeller så anges de också i kapitel 8. I underhållsprogrammet anges intervaller när olika saker ska överses eller kontrolleras. Här bestämmer man om tillverka-

rens rekommendationer ska följas eller om man har avsteg från detta. till exempel kanske tillverkaren rekommenderar 6 år mellan översyn på propellern och då ska man tänka att de har worst case scenario i huvudet (parkerad utomhus nära saltbemängd havsluft). Du själv har din parkerad i fuktfri miljö inomhus i det inre av Norrland och anger därför att skicket få avgöra när det är dags för översyn däremot kanske du behåller tillverkarens rekommendation på 2000 tim. mellan översyn. Underhållsprogrammet styr alla dessa avsteg och det är du (ägarer eller operatör av icke komplext luftfartyg som används privat) som bestämmer vilka avsteg som görs. Man ska även ge en god förklaring varför du gör dessa avsteg. Det vanliga är att skicket efter en grundlig inspektion får avgöra när något ska bytas ut.

Observera dock att man inte kan göra avsteg från nationella regler som t.ex. fart och höjdmätarkontroll.

Det här kallas ägardeklarerat underhåll och godkänns även av ägare eller brukare och det kan heller inte ifrågasättas av någon annan. Nu kan man frestas att tro att man kan göra vad som helst här men betänk, ett allt för liberalt underhållsprogram kan göra att EAA eller motsvarande camo, nlo inte vill befatta sig med kärran.

När det gäller gångtider mellan översyner så kan man ta sig en funderare om man till exempel använder en icke certifierad Lycoming, vilket får anses vara det normala när man beställer sin byggsats, och den har då ett Y eller X framför ordinarie beteckning t.ex. YIO 360 M1.

De här motorerna är custom built och innehåller delar som är icke certifierade. Lycoming anger att rekommenderade gångtider inte gäller för dessa motorer d.v.s. man får själv hitta på hur man ska hantera det. Själv kör jag "on condition" från start, d.v.s. jag förlänger motorns gångtid med 100 tim. efter varje 100 tim. eller årlig tillsyn. Vilket jag har förklarat i underhållsprogrammet.





FLOAT PLANE SPLASH IN 27-29 JUNI 2024

Denna sommar ordnas ett sjöflyg-fly-in i vackra Dalarna, närmare bestämt i Oresjön strax utanför Furudal, inte fullt 3 mil norr om Rättvik.

Uppsamlingen är fredagen den 28 juni då vi landar in på sandstranden, sätter upp våra tält strax intill kärrorna, eller tar in i någon av de förbokade stugorna som också ligger ett stenkast från stranden.

Platsen vi valt är sedan gammalt känd för sjöflygverksamhet.

I Oresjön ordnades i mitten på 1990-talet stora sjöflyg-fly-in som drog många kärror, inte minst tack vare den "centrala" belägenheten i "mitten" av landet; de långa fina sandstränderna, stugorna, tältplatsen, restaurangen och inte minst den mycket vackra omgivningen.

Vi hyr en grillstuga vid stranden, men ordnar även ett lägerbål vid den del av tältplatsen som reserveras för oss flygare, närmast kärrorna.

I nuläget finns ett halvdussin mindre stugor (lagom för två personer) kvar att hyra under fredagsnatten. Lördag finns det även massor av lediga stugor för 2 eller 4-6 personer för de som vill stanna kvar i Dalarna under hela helgen.

Tältplatser finns det förstås gott om.

I nuläget kan vi inte lova tankmöjligheter, men för de som kan flyga på 98 oktan är båthamnen i Vikarbyn, inte fullt en mil väster om Rättvik vid Siljans strand, ett lämpligt ställe för påfyllning. Där finns för övrigt även en bryggrestaurang väl värd ett besök.

Annars går det förstås att som vanligt förbeställa 100 LL i fat från www.Flygbensin.nu.

Cubflygaren och tidigare helikopterpiloten PG Johnsson, Älvdalen, kommer med sin hjulförsedda tankvagn utrustad med pump, filter etc för att det ska gå lätt att pumpa bränsle med 20 meter slang.

Inte minst vill vi presentera den dolda pärlan "lilla Hawaii" vid sjön Amungens strand.

Som vanligt gäller att var och en ordnar för sitt (boende, bränsle, mat etc) men vi samlas för gemensamma aktiviteter på land och i luften. Det finns massor av fina stränder att utforska i närheten och vi vill gärna visa er några av de bästa.

Mikael Östling i Mörsil från har förvarnat att han kan komma nerdundrande från Jämtland tillsammans med ett kanske uppemot ett tiotal kärror, innan man gemensamt startar färden norrut som inledningen på den beryktade och omsusade fjällflygveckan runt Årrenjarka.

Söderifrån räknar vi med att i stort sett alla sjöflygmaskiner som kan flygas kommer hit.

De som vill bo i någon av de tillgängliga stugorna rekommenderas att boka omgående genom www.furudalsfritidsby.se

Det kan vara så att det inte går att boka via hemsidan eftersom det rör sig om ett eller ett par dygns övernattnin-gar. Ring eller maila i så fall receptionen så bokar de in er manuellt.

Stig Dahlström

oppidalom@gmail.com

Gaz'aile 2 - fortsättning



Per Isacson, april 2024

Arbetet med Gaz'ailen fortskrider. Under juldagen hann jag klä in underdelen av kroppens skelett med tunn okuméplywod och kunde därefter "vända på kanoten". Det är roligt att se att det mer börjar likna ett flygplan. Jag har även tillver-

kat spantens överdel samt förstärkt kroppen invändigt med furulister som passas in mellan spanten vilket innebär ganska



mycket småpyssel. Enligt byggbeskrivningen är den normala arbetsgången att därefter fästa fenan, invändigt ferna

ssan samt limma på klädseln på kroppens överdel. Det som avhåller mig från att göra det nu är att kroppen då kommer bli ganska skrymmande. Vårt drygt sex gånger fyra meter stora garage har hittills räckt till väl men i takt med att flygplanet växer minskar arbetsytan. Min äldste son har dessutom fyllt 15 och införskaffat en stor crossmoped som också måste få plats; gärna med lite extra utrymme runt omkring som tillåter "okoordinerade roderutslag vid taxning" av mopeden från en morgontrött tonåring utan att Gaz'ailen stryker med. Strategin är därför att arbeta vidare med andra delar för att sedan



kunna montera ihop kroppen när en större del av dessa är färdigställda.

Detta har bitvis lett till lite "paralysis by analysis": ska jag tillverka rodersystemet? Då måste jag ha exakta dimensioner mellan styrspak och höjdroder? För att få det måste jag montera höjdrodret men för att montera höjdrodret måste jag fästa beslagen för det. För att veta exakt var beslagen ska fästas vore det bra att kunna mäta in mot kroppen med fenan på plats...

Jag tror dock att jag hittat en bra väg framåt som innebär att



jag på sistone ägnat den mesta tiden till att tillverka olika beslag och aluminiumdelar. Man kan köpa de mer komplicerade delarna från byggarföreningen i Frankrike men mycket måste man såga, slipa, bocka, borra och även svarva själv. Eftersom garaget börjar bli fullt och det inte är särskilt många moment som kräver en svarv har jag inte kunnat motivera inköpet av en metallsvarv (även om det är väldigt lockande).



Jag har dock hittat en förening i Stockholm, Makerspace, där medlemmar kan använda ett stort antal olika maskiner och kunnat utnyttja både svarv och metallfräs där. Det är en trevlig atmosfär men jag har insett att man får vara lagom oprecis om vad det egentligen är man jobbar på för att inte drunkna i nyfikna frågor. Några av delarna jag tillverkat är stångändar för att koppla ihop höjdroderhornet med stötstangen som går fram till styrspaken. På frågan om det var något till en gardinstång jag svarvade kändes det enklast att svara "ja, det kan man säga..." utan närmare utläggningar.

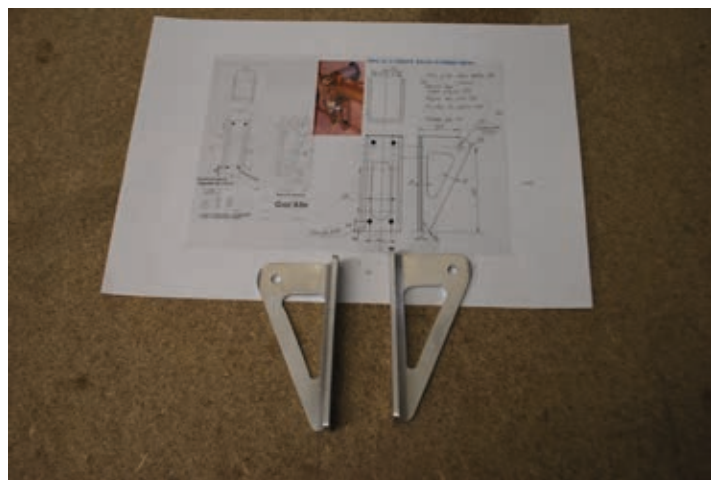


Något som också gör att saker tar lite längre tid nu är att byggbeskrivningen för t.ex. rodersystemet inte är lika utförlig som för höjdroder, fena och kroppens "kaross". Jag misstänker att konstruktören har fått mest frågor om och lagt mest krut på att förklara de inledande momenten i bygget. Har man lyckats färdigställa bakparti och kropp har man antagligen blivit tillräckligt varm i kläderna för att klara av fler moment utan detaljhandledning. Det finns såklart ritningar på allt men för att inte göra onödiga misstag vill man gärna fundera igenom arbetsordningen i förväg för att inte i efterhand inse att en viss



del som enligt ritningen skulle vara 500 mm behövde vara 503 mm just på mitt bygge och att jag enkelt hade upptäckt det om jag bara tillverkat delarna i en annan ordning.

Jag hoppas kunna få större delen av höjd- och sidrodersystemet på plats under de kommande månaderna för att därefter börja jobba med stolar och tank som ska tillverkas av epoxilaminerad kol- och glasfiber. Om man bor i Frankrike finns det former att låna av byggarföreningen men det verkar vara en rätt komplicerad affär att få upp dem till Sverige så sannolikt får jag tillverka mina egna former.



En färdig Gaz'iale 2



Sooper COOT, rapport från Ingvar, byggaren



Min andra byggrapport.

Den första byggrapporten publicerades i EAA nytt för ungefär 40 år sedan men den beskrev mina vedermödor med ett JODELbygge. Jodelen blev färdig 1987 och vi hade ett rikt liv tillsammans i 30 år.

För drygt 20 år sedan blev det dags igen nu med en amfibie som jag hittade i en artikel i Populär Mekanik. Den skulle man kunna bygga färdig på 1500 timmar med endast handverktyg! Lockande! Jag nämnde detta för min goda vän Bernt Björkman när vi träffades på Kräftstjartsvängen i Siljansnäs 1999. Bernt hade påbörjat ett COOTbygge (EAA byggtillstånd nr 2 1974). Delarna som Bernt färdigställt, huvudbalk till vingarna samt en del metallbeslag erbjöd han mig. Sagt och gjort saken var klar bara att hämta hem grejorna och köra igång. Nu var det bara 1400 timmar kvar till flygutprovning!

Optimist skall man vara. Ritningarna var med så det blev att sätta igång med kroppsspant och spryglar. Kroppen kunde byggas av trä eller glasfiber. Stjärtpartiet i aluminium 2024. Genom Bernt fick jag kontakt med COOT byggare i USA. Richard Steeves som byggt och ägt två COOTar ger ut newsletter 4 ggr per år, det har han gjort nu i 50 år! Richard har blivit en god vän och även besökt mig på Visingsö. Richard tipsade mig om att det fanns ett glasfiberskal till kroppen i Danmark. Jag och min kära hustru drog till Danmark och lastade släpet fullt. Väl hemkommen var det "bara" att placera spanten i skalet. Nu börjar det likna något! Anders Ljungberg (mycket saknad) kom på besök med sin lilla "husbil" och välsmagade bygget!

Det ovan skrivna får betraktas som förord till "COOT romanen".

Byggstatus nu.

För Jodelbygget gick det åt 13 år. COOT bygget är tre gånger så komplicerat så hittills har det gått över 20 år! Men förhoppningsvis skall jag klara det under 39 år!

Nuläget är som följer.

Vingar av trä och duk klara, stabbe, fena, roder av alu 2024 klara. Motor, instrument och inredning monterat. Pågående arbete är cowlings och baffles.

Motorn är en Continental IO360 grundöversedd och jag monterar en Sensenich 4-bladig på marken omställbar propeller.



Landningsställens infällbara är ett speciellt kapitel. Det har provats olika varianter, mekaniskt, hydrauliskt eller pneumatisk mekanism. Jag har fastnat för det senare. Fungerar utmärkt.





Nu börjar vi närma oss slutet på detta äventyr.
Jag har provmonterat alla komponenter så flygplanet har varit
hopmonterat och utställt i trädgården till alla förbipasserandes
stora förvåning!

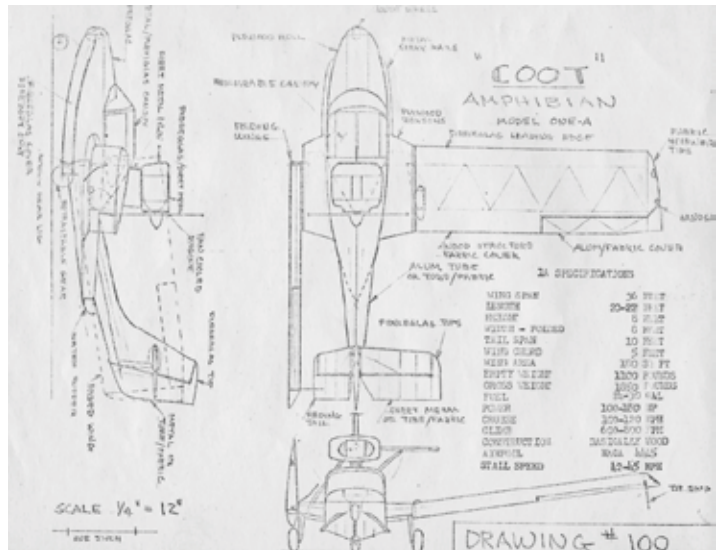


Sammanfattningsvis vill jag säga att bygga flygplan från scratch efter handritade ritningar med tummåt är inte det lättaste, men tusan vad man lär sig mycket. Och inte minst vad trevliga vänner man får från alla håll!

PS 1. Den som vill får gärna höra av sig till mig med frågor eller tips.

PS 2. Jag har en hel del överblivet från bygget och det finns i separat annons i EAAnytt.

Ingvar Lif
Mobil 0370628834



Redaktörens tillägg:
En COOT från Australien och treplansskiss, internetresurser.

Lennart Posth är fotografen av denna bild vilket redaktören missade att ange i förgående nummer.

Alf Ingesson Thoor startar med sin Safir från Bottensjöns is Karlsborg vid ett fly-in han arrangerat i januari -24.



Skrivbordsflygning

Under parollen "Flying stories you can trust" erbjuder det nederländska företaget FlySto en tjänst som tar begreppet "skrivbordsflygning" till helt nya höjder!

Baserat på flygdata från EFIS eller enklare loggfiler från t ex SkyDemon visualiseras din flygning i detalj: Grafiskt i kartvy, satellitvy, 3D och cockpitvy. Med eller utan detaljerade grafer för utvald data.

Väder från historisk radardata kan läggas på och annan trafik kan visas, baserat på historisk ADS-B-information.

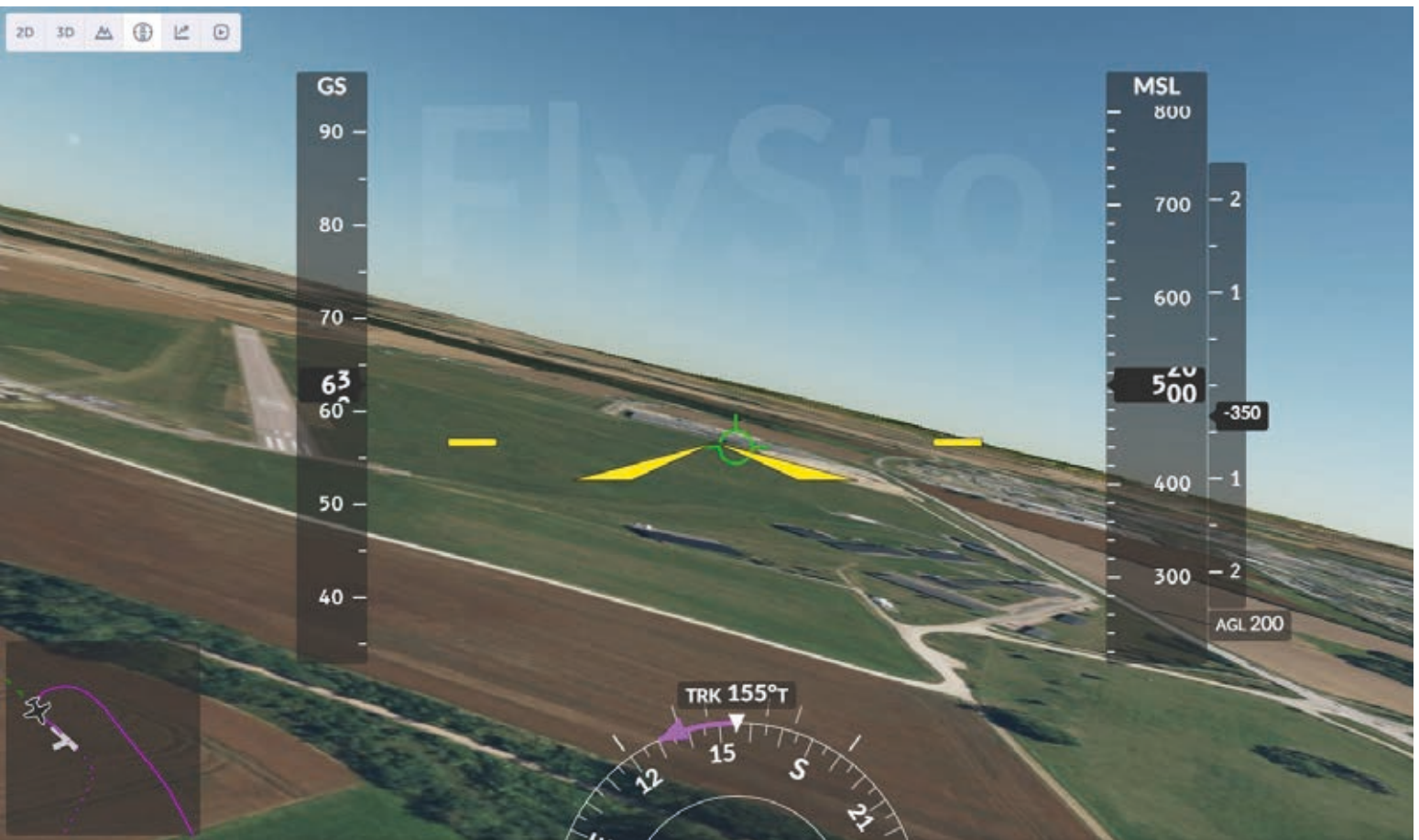
Den som har motordata från EIS kan även lägga in detta i presentationen och få en närmast komplett översikt över flygningen, sekund för sekund.

Med begränsad tid för utvärdering verkar detta vara ett riktigt bra hjälpmedel för att följa upp t ex flygutprovning eller om man helt enkelt bara vill nördä ned sig och återuppleva flygningen till årets EAA-flyin i Borlänge!

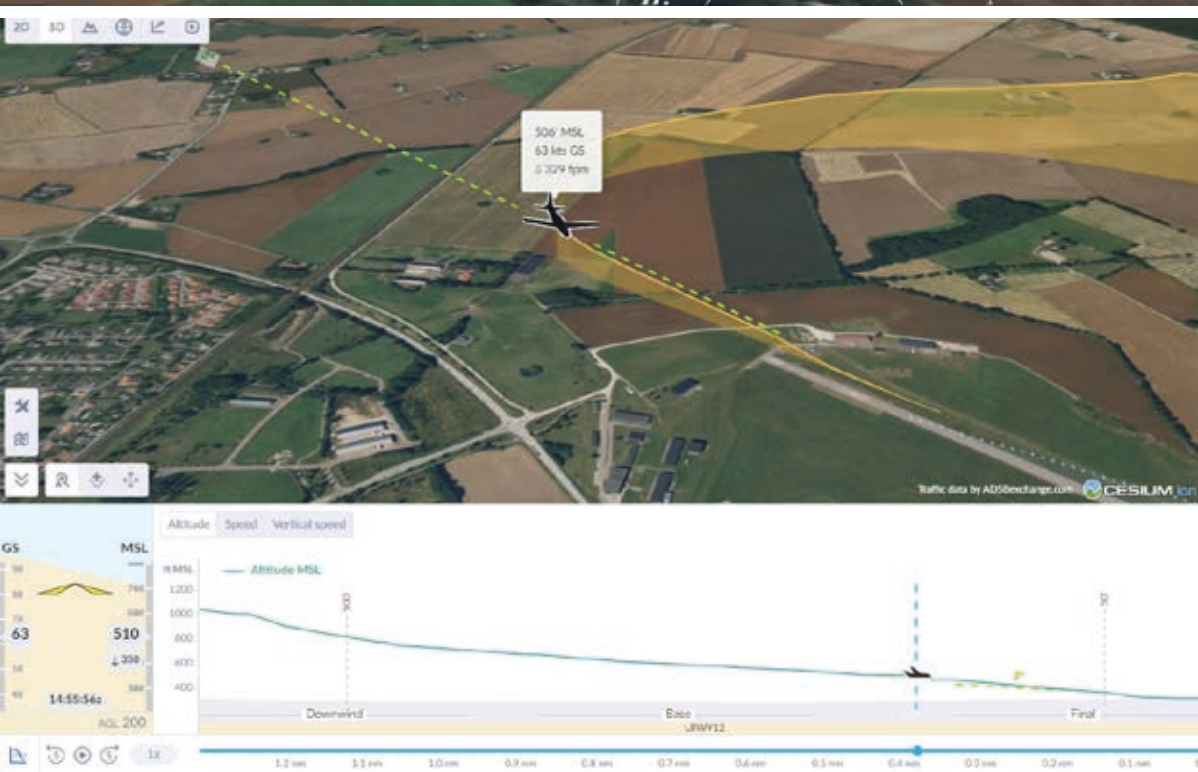
Enligt uppgift siktar FlySto primärt in sig på kommersiella användare och erbjuder oss småflygare majoriteten av funktionerna helt kostnadsfritt, upp till "a generous amount of flight hours per year".

Gå till [flysto.net] eller googla "flysto" så hittar du dit!

Mattias Jönsson



Cockpitvy - sväng in på final till Eslöv/ESME



3D-vy - sväng in på final till Eslöv/ESME

FLYG SÄKERT - du är viktig!



 TRANSPORT
STYRELSEN

Flyg säkert - du är viktig!

Att vara befälhavare ombord på ett luftfartyg är en svårslagen frihetskänsla, det innebär också ett stort ansvar där flygsäkerheten alltid är högsta prioritet.

Grunden till säker flygning ligger i förberedelserna. Besök Transportstyrelsens allmänflygguide för tips och råd kring färdplanering och säkrare flygning.

Vänliga hälsningar
/Transportstyrelsen



Scanna QR-koden med din mobilkamera eller
gå till transportstyrelsen.se/allmanflygguiden

Friedrichshafen, Aero 2024

Jag var i år på Aero-mässan för 4:e gången och varje år har man kunnat känna olika trender. Ett år många nya flygplansmodeller, ett annat el och hybrider, drönare, simulatorer, mjukvaror o.s.v. I år firade mässan 30 år vilket på annonserats stort och skapat förväntningarna om det extra men i mina ögon presenterades en ganska slätstruken mässa och jag var inte ensam om åsikten.

Utmärkte sig gjorde däremot arrangemanget. En väl ordnad resa där vi hälsades ombord på BRA:s Airbus A320 utav Kapten Claes Martinsson med besättning. Claes som stolt påannonserade att han för säkerhets skull tagit med sin gamla flyglärare och tillika mamma Inger så att klagomål kunde framföras direkt ifall han inte skötte sig! Jag tror aldrig du fick några klagomål Claes, Tack väl genomfört uppdrag!

I Friedrichshafen gick shuttlebussarna kontinuerligt mellan terminalen och mässentrén, en trip på 15 minuter och sen var vi där. Själv hade jag en agenda med 2 privata möten, Garmin, uAvionix, EasyVFR, EASA och AVEO och mellan dessa monstrar körde jag "powerwalk" upp och ner för alla gångar. På de 6 timmar vi var på mässan fick jag min agenda avböckad, jag passerade alla (utom drönar- och segelflyghallarna) montrarna, avnjöt en fläkschnitzel och senare en svensk fika!

Som jag inledde, kändes inte som något riktigt utmärkte sig, snarare som om gångarna var lite bredare och montrarna lite större för att det inte skulle bli tomt någonstans. Men visst finns det kul saker att se och köpa. Ryktet sa att någon ombord hem köpt ett flygplan! Anade dock inget av handbagaget. Med de orden låter jag snarare bilder och bildtexter tala.

/Magnus Lundström

FlySto, en intressant gratisprogramvara, så intressant att Mattias under vårt senaste styrelsemöte laddade ner den och avslutade mötet med en Demo. Websidan kan rekonstruera din flygning med hjälp av diverse data, projicerar sen ut den med Googlemapskartan som bas och kan få dig att flyga runt i satellitbilden med aktuella höjd, fart, m.fl. data. Utan att försökt är min uppfattning att du ur datan kan mäta ut rullsträcka, sträcka till 50ft och motsvarande i landning! Bör kunna vara till stor nytta vid t.ex. flygutprovningen. (Se annan artikel)



Allt var inte nytt, De Havilland D.H. 83 Fox Moth från 1933, havererat och brannvid en kollision på marken 1982, återställt (redaktörns text)..



Flera Rotaxdrivna replikor som dessa Miles, Stampe och Pietenpolflygplan.



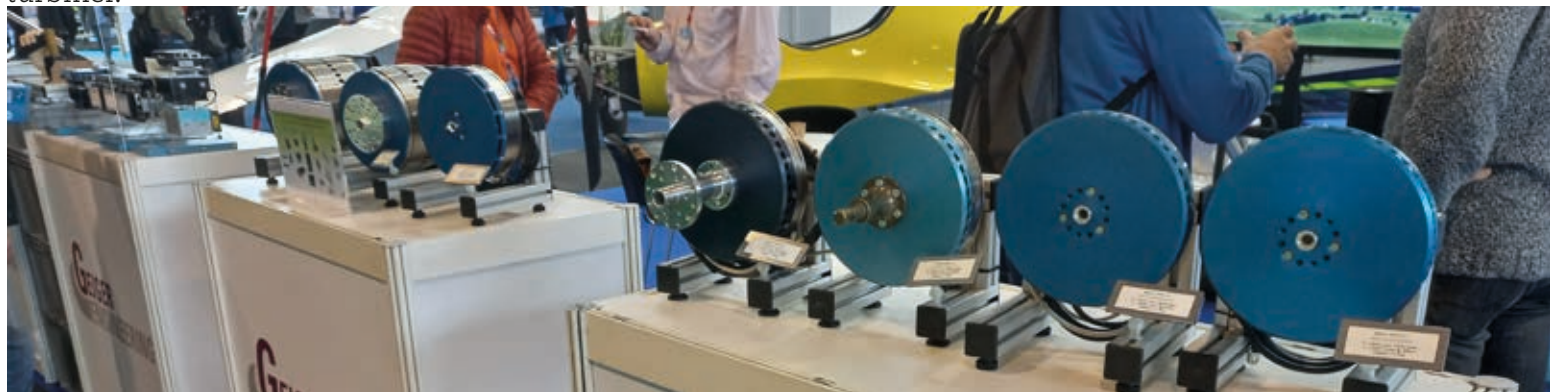


Det fanns helikoptrar, små och fina.



"Need for speed", denna Risen med VNE 205-238kt slogs på toppen tillsammans med vår svenska Black-Wing som stod i en grannmonter.

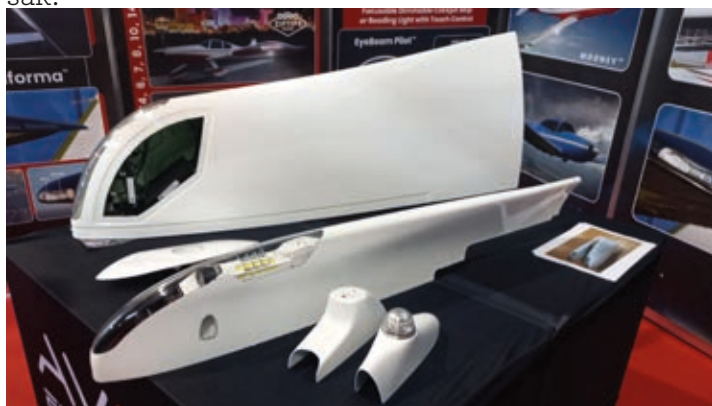
Och visst fanns det el även i år, och turbiner.



Den sista och kanske märkligaste skapelsen hittade jag strax innan hemfärd, denna multikopter tingest!



AVEO:s vingspetsar för Vans flygplan, typisk vill ha sak!



Till slut vår A320 som står redo att ta oss hem.

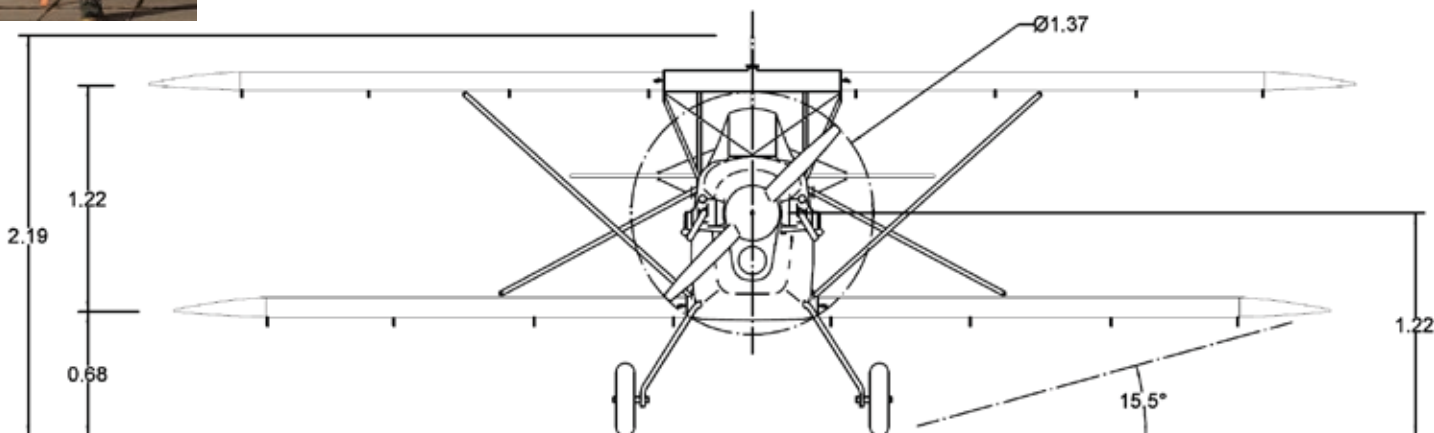




Broom F58

Anteckningar flygplansprojekt 1

Del 17 Josef Melins berättelse



Status 2024-02-14

Idag tog jag finskåret på en lång plastdetalj, (jobb-relaterad detalj), i långa svarven. Förberedde med en stol och mobilen för att ha något att göra medan svarven gick, måste vara på armlängds avstånd och beredd om något händer.

Kontaktade min kontrollant och planerade ett besök. Skickade också en uppdatering till min flygläkare angående en pinne i hjulet när det gäller mitt flygtillstånd. En egen historia med förhoppningsvis god utgång. Skäret tog 36 minuter.

Status 2024-04-30

Har tagit en paus i flygplansbyggandet. Kom av mig en aning pga. ovan nämnda pinne i hjulet, men tänker bygga vidare oavsett hur det slutar.

Pysslar om min gamla Buick från 1949 så länge, den behöver bl.a. ny bensintank.



VI HÅLLER DIG FLYGANDE

**Hjelmco Oil gratulerar Säve flygplats
till ny tankanläggning med
HJELMCO AVGAS 100 LL.**

**Tankvolym 20.000 liter, elektrisk slangrulle
samt kopplad till kontokort för VISA/MASTERCARD.**



På bilden: Från vänster William Swenson och Erik Tunared



Runskogsvägen 4 B * 192 48 SOLLENTUNA

TELEFON 08-626 93 86

ORDERTELEFON 021-12 31 76

VETERANFLYG

av Kjell Franzén

Luftfartyg av kulturhistoriskt värde

Jag redovisar nu de luftfartyg som under de senaste 10 månaderna blivit beviljade viss avgiftsbefrielse efter att de uppfyllt kraven för "Luftfartyg av kulturhistoriskt värde". Av listan jag fått från Transportstyrelsen (TS) framgår inte om EAA S eller TS har tillsynsansvaret men en överslagskoll gör gällande att endast 6 flygplan denna gång tillhör EAA-familjen. Ett tio-tal återfinns i Swedish Airforce Historic Flight (SwAFHF) men jag tycker det finns intresse för EAA-nyttas läsare att få se hela listan.

Det finns några andra kommentarer att göra. Bucker Jungmann i listan är en relativt nybyggd kopia (1995) och PA-18-150 är en f.d. Armé-cub, W 39. Ägare till en "vanlig" super-cub ska alltså inte göra sig besvär med att söka om avgiftsbefrielse. OBS att listan är direkt kopierad från TS översända "logg" med de varierande typbeteckningar och ev. felaktigheter som denna logg innehåller!

PIPER J3C-65
Cessna 140
Saab AJS37 Viggen
Bücker T-131 P. Jungmann
Saab J29F Tunnan
Saab J35J Draken
PIPER J3C-65
J32B Lansen
J32B Lansen
Saab J32B Lansen
Saab SK60E
Scottish Aviation SK61
Noorduyn Aviation NORTH AMERICAN AT-16A
Aeronca Aircraft Corporation AERONCA-7AC
North American Aviation AT-16 (SK16)
Piper PA-18-150
Noorduyn Aviation Ltd. North American Aviation SK16A
Koninklijke Maatschappij "De Schelde", SAAB 91B

ThN träffar riksdagen: När kommer lagskydd för rörliga kulturarvet?

Transporthistoriskt Nätverk lyfter det rörliga kulturarvet i riksdagen och behovet av ett lagskydd för bevarandet och användandet av historiska transportmedel.

Transporthistoriskt Nätverk, där EAA Sverige ingår, träffade den 10 april ett 20-tal riksdagsledamöter under ett lunchmöte i Riksdagshuset för att berätta om det rörliga kulturarvet och behovet av ett lagskydd för bevarandet och användandet av historiska transportmedel. Värddar för mötet var Marlène Lund Kopparklint (M) och Isak From (S).

Riksdagsledamöterna som deltog representerade, såvitt jag kunde se, alla riksdagspartier men några hade inte anmält sig till lunch utan kom och gick. Antalet deltagare kanske inte låter så imponerande men ser vi till hur många ledamöter som faktiskt sitter i bänkarna en "vanlig" dag så var det mer än vad vi räknat med.

Vi hade dessutom med på mötet tf. Riksantikvarie Susanne Thedéen samt från Statens Maritima och Transporthistoriska Museer, överintendent (chefen) Lars Amréus, och avdelningsschef Sophie Nyman. Deltog i mötet gjorde också Jan Larsén från Stiftelsen Maritimt Kulturarv.

Hänsynsregel i Kulturmiljölagen saknas

Utöver möjligheten att presentera sig och sitt arbete med lagskyddsfrågan påminde nätverket om den utredning som Riksantikvarieämbetet rapporterade 2018 och i vilken de föreslår en hänsynsregel i Kulturmiljölagen. Syftet med hänsynsregeln är att ge myndigheter ett författningsstöd för att ta generell hänsyn till det kulturella värdet av historiska transportmedel vid utarbetandet av till exempel nya regelverk.

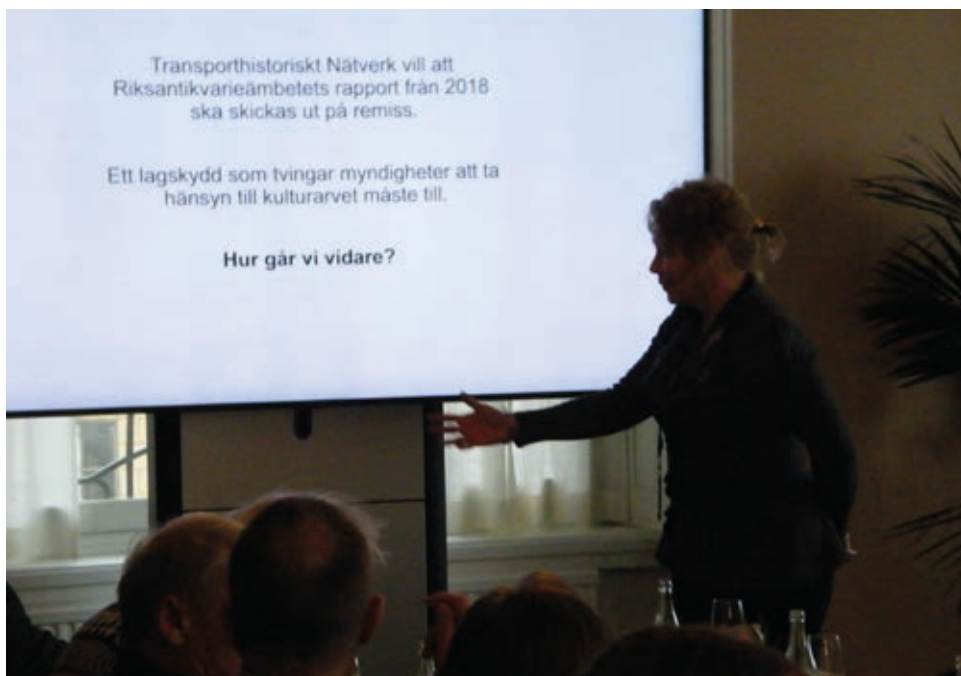
Swedish Airforce Historic Flights (SwAFHF) veteran J 35J Draken startar.
Foto: Lennart Öborn



Under mötet presenterade Transporthistoriskt Nätverkets representanter exempel på problem på de olika områdena. För flygsidans del så visade jag på Transportstyrelsens förslag till ny BCL-M 5.2, som omöjliggör att amatörrestaurera veteranflyg i framtiden. Dessutom tog jag upp Flygande Veteraners svårigheter med bl.a. flygförbud för DC-3 Daisy på Bromma och TS ohemula krav på utrustning och organisation.

Rörliga kulturarvet engagerar

Vid diskussionen som följde uppfattade nätverket ett stort engagemang för det rörliga kulturarvet och en förståelse för önskemålet om att Riksantikvarieämbetets rapport ska sändas på remiss, vilket ju hittills inte skett. Samtidigt ställdes intressanta frågor om hur lagskyddet kan fungera i praktiken och på vilka olika sätt man kan arbeta med ett skydd för det rörliga kulturarvet. ThN ser nu fram emot att frågan kommer upp på riksdagens bord och en fortsatt dialog genom kommande aktiviteter, närmast i Almedalen där nätverket genomför ett seminarium med ännu så länge okända beslutsfattare och andra inflytelserika personer på Campus Gotland den 27 juni klockan 14.00. Nätverket hoppas på stort åhörare-deltagande från intresserad allmänhet.



Vår egen chans att träffa och påverka en riksdagsledamot

En av värdarna vid mötet i riksdagen, Marlène Lund Kop-parklint (M) uttryckte till mig en stark önskan att bli inbjuden till vårt kommande fly-in och då få stifta närmare bekantskap med levande veteranflyg, d.v.s. i praktiken att se stifta bekantskap med EAA S, se och ta på veteranflygplan, snacka med ägare och om möjligt få flyga veteranflygplan. Guidning klarar jag av men själv äger jag inte längre något luftvärdigt veteranflygplan och har dessutom inte heller något aktivt certifikat, varför jag hoppas på att någon annan ställer upp med ev. flygning för den goda sakens skull. Ställer Du upp med flygning så är det bra om Du hör av Dig till mig i förväg så jag kan läsa på!



TH träffar riksdagen

Från Transporthistoriskt Nätverk deltog denna gång (från vänster): DanThorell, Båthistoriska Riksförbundet, Anders Svensson, Järnvägshistoriska Riksförbundet, Per Englund, Museibanornas Riksorganisation, Kjell Franzén EAA Sverige, Malin Erfeldt och Kurt Sjöberg, Motorhistoriska Riksförbundet, Christer Ericson, Sveriges segelfartygsförbund och Anders Svensson, Sveriges ångbåtsförening. **Bakom kameran Helena Törnqvist**, Arbetets museum och ordförande i ThNs styrgrupp.

X-klassade luftfartyg, flygande Luftvärdiga experimentklassade flygplan

Vi reserverar oss för eventuella felaktigheter i listorna.

SE-XSU	320 Mark 2
SE-BKB	Aeronca 65CA
SE-BKA	Aeronca 7AC
SE-CLM	Aeronca 7AC
SE-XYV	Aerospool WT-9 Dynamic
SE-XDS	Aerosport Scamp A
SE-VKR	Aerotechnik EV-97 Eurostar
SE-XDK	Andreasson MFI-11
SE-XJZ	Andreasson MFI-9HB
SE-ARR	Auster VJ2
SE-CMF	Auster V
SE-XXY	Aviat Eagle II
SE-XJX	Avid Flyer
SE-BXX	BA-6
SE-XHK	Beagle-Auster-6A
SE-ELF	Beagle 6A Tugmaster
SE-ELG	Beagle 6A Tugmaster
SE-BEP	Beach 35 Bonanza
SE-XTF	Bristell NG5
SE-ZHF	Brita Varmluftsballong
SE-ZIV	Brita Varmluftsballong
SE-XCP	Brügger MB2 Colibri
SE-XCR	Brügger MB2 Colibri
SE-XMR	Brügger MB2 Colibri
SE-XVH	Brändli BX2 Cherry
SE-BMN	Bücker Bü-181B-1 Bestmann
SE-XPS	Bücker Jungmann T-131 P
SE-CMY	Cessna 140
SE-ESC	Cessna 140
SE-CNA	Champion 7EC
SE-XRC	Christensen Opus-3
SE-XKC	CP-301 S
SE-XLH	CP-301 S
SE-XZL	CZAW Sportcruiser
SE-AMO	De Havilland DH-60 Moth (Repl)
SE-AMG	De Havilland DG-82A Tiger Moth
SE-AMI	De Havilland DH-82A Tiger Moth
SE-AMR	De Havilland DH-82A Tiger Moth
SE-AMY	De Havilland DH-82A Tiger Moth
SE-BYL	De Havilland DH-82A Tiger Moth
SE-CHG	De Havilland DH-82A Tiger Moth
SE-FNP	De Havilland DHC-1 Chipmunk
SE-GRK	De Havilland DHC-1 Chipmunk
SE-XKU	De Havilland DHC-1 Chipmunk
SE-XXC	Dyn 'Aero MCR 4S
SE-XXE	Dyn'Aero MCR 4S
SE-FGZ	EAA Beagle B 121 Series 1
SE-XID	EAA Bo-208C
SE-CXE	EAA Cessna 172
SE-EAW	EAA Cessna F172F
SE-GMF	EAA F150 M
SE-LCF	EAA Opus 280
SE-CRK	EAA PA-22 STOL
SE-ECC	EAA Piper PA-25 Pawnee
SE-ECG	EAA Piper PA-25 Pawnee
SE-EOH	EAA Piper PA-25 Pawnee
SE-EPB	EAA Piper Pa-25 Pawnee
SE-FLA	EAA Piper Pa-25 Pawnee
SE-FVZ	EAA Piper PA-25 Pawnee

SE-GBF	EAA Piper Pa-25 Pawnee
SE-KSL	EAA Piper Pa-25 Pawnee
SE-KDH	EAA Piper Pa-25 Pawnee
SE-GSY	EAA Robin HR 200/100
SE-XNI	EAA ST10 Diplomate
SE-GTO	EAA TSC-1A2 Teal II
SE-XIR	EAA WA-40A
SE-XHU	EAA Wassmer WA-41
SE-XFP	EAA Zlin Z226
SE-XLA	EAA Zlin Z2526F
SE-XLB	EAA Zlin Z526F
SE-ETX	EAA-C 150D
SE-XZS	Echo Charlie LLC-12
SE-XHC	Emeraude CP301C
SE-BFX	Ercoupe 415D
SE-XHV	Evans Volksplane VP1
SE-XIZ	Extra 300
SE-AWS	Fairchild F-24W-41 Forwarder
SE-XXA	Falkonar SAL P-51 D Mustang
SE-XRY	Fisher Celebrity
SE-XVO	Fokker D.VII
SE-XXZ	Fokker DR.1
SE-FTZ	Gardan GY-80-180
SE-XFU	Glasair SH-2
SE-XIN	Glasair SH-2
SE-XUK	Glasair SH-2 RG
SE-XXS	Glasair SH 2 RG
SE-XTX	Glasair Sportsman GS-2
SE-XYG	Glasair Super II RG
SE-AHG	Götaverken GV-38
SE-XUC	Hamilton SH-1 Glstar
SE-XVF	Hamilton SH-1 Glstar
SE-XYJ	Hamilton SH-1 Glstar Sportsm.
SE-XFK	Hamilton SH-2 Glasair
SE-XNY	Hamilton SH-2 Glasair FT
SE-XLX	Hamilton SH-2 Glasair II RG
SE-XVD	Hamilton SH-2 Glasair III
SE-XVI	Hamilton SH-3R Glasair III
SE-XRJ	Highlander
SE-VVJ	ICP Savannah S
SE-XTZ	ICP Savannah S
SE-CII	Jodel D112
SE-XDH	Jodel D112
SE-XRE	Jodel D112
SE-XEV	Jodel D112
SE-XEX	Jodel D112/108
SE-XDX	Jodel D113
SE-XDA	Jodel D113-3
SE-XDE	Jodel D113-3
SE-XDO	Jodel D113-3
SE-XPT	Jodel D117
SE-XED	Jodel D119
SE-XEK	Jodel D119
SE-XFZ	Jodel D120
SE-XGK	Jodel D120
SE-XMF	Jodel D18
SE-XTG	Jodel D18
SE-XFL	Jodel DR100
SE-XDF	Jodel DR1050 Ambassadeur
SE-XGG	Jodel DR 1050
SE-XLP	Jodel DR 1050
SE-AKN	Klemm Kl-35D
SE-BPT	Klemm Kl-35D
SE-BPU	Klemm Kl-35D

SE-XJN	Lancair 320	SE-CEB	Piper Pa-18A Super Cub 150
SE-XZB	Laser	SE-CKE	Piper Pa-18A Super Cub 150
SE-XHB	Laser-Acro	SE-EZZ	Piper PA-18A Super Cub 150
SE-XLE	Long-EZ	SE-GCH	Piper Pa-18A Super Cub 150
SE-AZU	Luscombe 8A Silvaire	SE-ICZ	Piper PA-18A Super Cub 150
SE-CPG	Malmö Flygindustri MFI-9	SE-IVO	Piper Pa-18A Super Cub 150
SE-ENC	Malmö Flygindustri MFI-9 B	SE-FAH	Piper Pa18A Super Cub 205
SE-EFO	Malmö Flygindustri MFI-9B	SE-KPS	Piper Pa-19 Super Cub
SE-ENE	Malmö Flygindustri MFI-9B	SE-CSU	Piper Pa-20 Pacer
SE-XXSY	MERA-01	SE-CUR	Piper PA-22 Caribbean
SE-XIY	Meta Sokol L40	SE-XUF	Piper PA-22 Caribbean 160
SE-EBS	MFI-9B	SE-CZF	Piper Pa-22 Colt 108
SE-EFS	MFI-9B	SE-CZU	Piper PA-22 Colt 108/150
SE-ENG	MFI-9B	SE-XVN	Piper PA-22 Colt 150
SE-FID	MFI-9 B	SE-CLA	Piper Pa-22 Tri-Pacer 150
SE-FIF	MFI-9B	SE-XZE	Pitts S-1S
SE-EFF	MFI-9 Junior	SE-XEO	Pitts S-1S
SE-EUB	MFI-9B	SE-XGU	Pitts S-1S
SE-XDM	MFI-9HB	SE-XPE	Pitts S-1S
SE-XHD	MFI-9HB	SE-XYK	Pitts S-1S
SE-XHG	MFI-9HB	SE-XZH	Pitts S-1S
SE-XIS	MFI-9HB	SE-FTY	Pitts S2A
SE-AYM	Miles M.65 Gemini	SE-FTY	PZL - 104 Wilga 35
SE-XPR	Murphy Rebel	SE-XRO	Rans S-6S Coyote II
SE-CPL	Navion A	SE-XTJ	Rans S-6S Coyote II
SE-XOP	Neico Lancair 320	SE-YYE	Rans S6
SE-XUS	Neico Lancair 360	SE-XRG	Rans S-7 Courier
SE-BMA	Nieuport 28C-1	SE-XTI	Rans S-7 Courier
SE-XFY	NILZ-1	SE-XVV	Rans S-7 Courier
SE-XZA	November 862 Tango 12	SE-XSV	Replica Pa 18-150 HPD
SE-XOZ	Pereira GP3 Osprey 2	SE-XZN	Replica Pa 18-150 HPD
SE-XZY	Pfalz D.VIII	SE-XPU	Reynolds Wildcat
SE-XRI	Piaggio P149D	SE-XRZ	Rutan Vari-Eze
SE-AMK	Piper J3C-65 Cub	SE-BNN	SAAB-91A
SE-ASP	Piper J3C-65 Cub	SE-IGL	SAAB-91B
SE-ASU	Piper J3C-65 Cub	SE-IGO	SAAB 91B
SE-ATL	Piper J3C-65 Cub	SE-IIL	SAAB-91B
SE-ATO	Piper J3C-65 Cub	SE-KRF	SAAB-91B
SE-ATT	Piper J3C-65 Cub	SE-KVS	SAAB-91B
SE-AWL	Piper J3C-65 Cub	SE-KVX	SAAB 91B
SE-AWW	Piper J3C-65 Cub	SE-KYD	SAAB 91B
SE-BEC	Piper J3C-65 Cub	SE-LAR	SAAB 91B
SE-BEG	Piper J3C-65 Cub	SE-KGZ	SAAB 91B Safir
SE-BEL	Piper J3C-65 Cub	SE-LDD	SAAB 91B Safir
SE-BEV	Piper J3C-65 Cub	SE-KYA	SAAB-91C
SE-BFD	Piper J3C-65 Cub	SE-MEF	SAAB-91C
SE-BMC	Piper J3C-65 Cub	SE-KVY	SAAB 91C Safir
SE-BNI	Piper J3C-65 Cub	SE-KZN	SAAB 91C Safir
SE-CET	Piper J3C 65 Cub	SE-IKK	SAAB 91D
SE-IER	Piper J3C 65 Cub	SE-CRS	SAAB 91D Safir
SE-BEI	Piper J3C-85 Cub	SE-KFD	SAAB 91D Safir
SE-BCS	Piper Pa-12 Super Cruiser	SE-LYH	SAAB 91D Safir
SE-BED	Piper Pa-14 Family Cruiser	SE-MCM	SAAB 91D Safir
SE-XPY	Piper Pa-18 L21B Replika	SE-FIO	SAAB MFI-15 200 A
SE-BCZ	Piper Pa-18A Super Cub 150	SE-XMH	SAAB MFI-15 200 A
SE-BIB	Piper Pa-18 Super Cub	SE-XNP	SAAB MFI-15 200 A
SE-CTG	Piper PA-18 Super Cub	SE-XUH	SAAB MFI-15 200 A
SE-EPF	Piper PA-18 Super Cub	SE-XUL	SAAB MFI-15 200 A
SE-GTZ	Piper Pa-18 Super Cub	SE-XYF	SAAB MFI-15 200 A
SE-IMF	Piper Pa-18 Super Cub	SE-EFR	Saab-Scania AB MFI-9 B
SE-FVS	Piper PA-18 Super Cub 95	SE-UGM	Saab Safir
SE-XMD	Piper Pa-18 Super Cub 95	SE-XJL	SE.5A (Replica)
SE-XUR	Piper Pa-18 Super Cub 95/150	SE-XYI	Searey-LSX
SE-BYR	Piper Pa-18A Super Cub 150	SE-XJR	Sequoia F.8L Falco

SE-XUT	Shaw Europa XS	1632	Bücker Bü 181 Bestmann
SE-XVT	Shaw Europa XS	13	Cassut III M
SE-XYA	Shaw Europa XS	920	Cassutt III M
SE-XVY	Shaw Europa XS	1633	Coltina Starlight
SE-XYH	Slepcev Storch	1606	DD-Stol-Electric
SE-XTD	Sportman GS-2	956	De Havilland DH.82A Tiger Moth
SE-MKS	Sportstar RTC Experimental	851	Denney Kitfox IV
SE-BEM	Stampe SV4C	1251	EAA Cessna 172 B Chevy V6
SE-XHL	Steen Skybolt	687	EAA Cessna FRA 150L
SE-BCM	Stinson 108-1 Voyager	1224	EAA SF 25 B Falke
SE-XHO	Stolp SA-700 Acroduster I	1571	Ercoupe-415 c/d
SEVZA	Super Petrel-LS	1646	EuroFox 2K Tow
SE-IVK	Taylorcraft F-21B	1652	EuroFox 2K Tow
SE-XGA	Thorp T-18	1062	Fisher Youngster V
SE-XIP	Thorp T-18	1587	Gaz'alle 2
SE-XTH	Thorp T-18	1631	Gaz'alle 2
SE-XXP	TL2000UK Sting Carbon S4	1565	Glasair Sportsman 2+2
SE-XIM	WagAero Super CUBy	1039	Hamilton SH-1 Glastar
SE-XLM	WagAero Super CUBy	1642	JetsonOne
SE-XGI	Van 's RV-3A	1098	Jodel D18
SE-XOL	Van 's RV-4	1098	Jodel D18
SE-XPB	Van 's RV-4	717	Jodel DR1959 M1 Sicile Record
SE-XZT	Van's RV-4	1645	JustAircraft Highlander
SE-XZV	Van 's RV-4	1508	Kiebitz B
SE-XNM	Van 's RV-6	1602	Kitfox 4
SE-XOI	Van 's RV-6	1437	KTH X1
SE-XOM	Van 's RV-6	1532	Lancair 360
SE-XRV	Van 's RV-6	1555	LN-3-A Seagull
SE-XUA	Van's RV-6	1559	LN-3-A Seagull
SE-XUO	Van 's RV-6	1614	MFI-9B
SE-XYB	Van 's RV-6	1199	Mignet HM14 TF290 Loppan
SE-XZU	Van's RV-6	1432	Monnett Sonex
SE-XUV	Van 's RV-6A	1527	Murphy SR3500 Moose
SE-XZO	Van 's RV-6A	1636	NA-55 Helikopter
SE-XUX	Van 's RV-7	1252	Norberg LN-3 Seagull
SE-XJC	Van 's RV-7A	1240	Nordic 580
SE-XJO	Van's RV-7A	645	North American NA66-4 Harvard
SE-XLL	Van 's RV-7A	915	Olofsson HB-3
SE-XYM	Van's RV-7A	1127	Orion G-802
SE-XZF	Van's RV-7A	1093	Pietenpol Air Camper
SE-XTT	Van's RV-8A	1191	Pietenpol Air Camper
SE-XZG	Van's RV-8A	1325	Piper J3C-65/90 Cub
SE-XTB	Van 's RV-9A	1615	Pitts S1-11B
SE-XTE	Van's RV-10	152	Practavia Sprite
SE-XTO	Van's RV-14	1051	Rahm Vision
SE-XTA	Velocity 173 FG	1635	Rans S-21
SE-XYZ	Zenair CH300 Tri-Z	1647	Rans S-21
SE-VZJ	Zenair CH701	783	Rans S6 Coyote typ II
SE-XDD	Zenair-Zenith CH200	1291	Rans S-65 Coyote II
SE-VUD	Zenair Zodiac CH65EI	1426	Rans S-65 Coyote II

Pågående flygplansbygge och renoveringar

Pågående projekt med gällande bygg-/reparationstillstånd

Byggnr	Flygplantyp
922	Anglin J6-B Karatoo
1528	Asso V Champion
1622	Auster J56
936	Auster V
1005	Bellanca 7ECA
1582	Broom F58
1311	Bush Rallye
520	Bushby Midget Mustang II

1632	Bücker Bü 181 Bestmann
13	Cassut III M
920	Cassutt III M
1633	Coltina Starlight
1606	DD-Stol-Electric
956	De Havilland DH.82A Tiger Moth
851	Denney Kitfox IV
1251	EAA Cessna 172 B Chevy V6
687	EAA Cessna FRA 150L
1224	EAA SF 25 B Falke
1571	Ercoupe-415 c/d
1646	EuroFox 2K Tow
1652	EuroFox 2K Tow
1062	Fisher Youngster V
1587	Gaz'alle 2
1631	Gaz'alle 2
1565	Glasair Sportsman 2+2
1039	Hamilton SH-1 Glastar
1642	JetsonOne
1098	Jodel D18
1098	Jodel D18
717	Jodel DR1959 M1 Sicile Record
1645	JustAircraft Highlander
1508	Kiebitz B
1602	Kitfox 4
1437	KTH X1
1532	Lancair 360
1555	LN-3-A Seagull
1559	LN-3-A Seagull
1614	MFI-9B
1199	Mignet HM14 TF290 Loppan
1432	Monnett Sonex
1527	Murphy SR3500 Moose
1636	NA-55 Helikopter
1252	Norberg LN-3 Seagull
1240	Nordic 580
645	North American NA66-4 Harvard
915	Olofsson HB-3
1127	Orion G-802
1093	Pietenpol Air Camper
1191	Pietenpol Air Camper
1325	Piper J3C-65/90 Cub
1615	Pitts S1-11B
152	Practavia Sprite
1051	Rahm Vision
1635	Rans S-21
1647	Rans S-21
783	Rans S6 Coyote typ II
1291	Rans S-65 Coyote II
1426	Rans S-65 Coyote II
1557	Republic SeaBee
1203	Republic RC-3 Sea-Bee
878	Republic RC-3 Sea-Bee
1225	Republic RC-3 Sea-Bee
994	Rotorway Exec 90
1590	SAAB 91C
1603	SAAB 91 D
1182	Safari Helicopter
1618	SD-1 Minisport
1641	Searey LSX
944	Shaw Europa
975	Shaw Europa
1649	Sling 4 Tsi
2	Sooper Coot A

25	Steen Skybolt
684	Stinson 108-1
1521	Ståhl typ A
1529	Titan T-51D Mustang
967	Van´s RV-4
896	Van´s RV-6
921	Van´s RV-6
965	Van´s RV-6
793	Van´s RV-6
1059	Van´s RV-6A
1520	Van´s RV-7
1545	Van´s RV-7
1312	Van´s RV-7
1612	Van´s RV-7
1640	Van´s RV-7
1629	Van´s RV-7A
1511	Van´s RV-8
1382	Van´s RV-8
1570	Van´s RV-8
1595	Van´s RV-8
1608	Van´s RV-8
1112	Van´s RV-8A
1651	Van´s RV-10

1617	Van´s RV-14
1643	Van´s RV-14
1406	Zenair CH701 STOL
1544	Zenair CH701 STOL
1161	Zenair CH701 STOL
1558	Zenith 701

X-klassade luftfartyg med gällande flygutprovningstillstånd Flygplan som är under flygutprovning efter nybygge eller renovering

SE-CNC	Champion 7EC
SE-AGC	Corben Junior Ace Mod. 6
SE-YYH	Fisher Youngster V
SE-VUO	FK 14 Polaris
SE-AHC	GV-38
SE-XJU	Pitts S-1S
SE-XOU	Rand KR2
SE-XNX	Rans S-10 Sakota
SE-XJJ	Van´s RV-4
SE-XTN	Van´s RV-8

Några Piper fotade på Barkarby, Arlington WA, Höganäs, Håtuna, Eslöv, Tullinge, Sundbro, Visingsö, Siljansnäs, Perth Skottland, Sywell UK, Falköping Skå-Edeby. Foto: Lennart Öborn



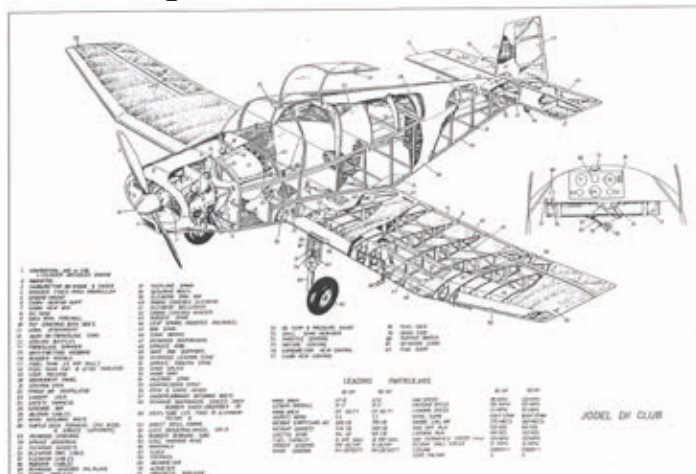


Information om radannonsering i EAA-nytt

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 Jodel D113



Jag har ett avstannat bygge som jag vill sälja. Det är en Jodel D113 som jag köpte 2004 och inte byggt på något själv. Kom med bud.

Med vänlig hälsning
Stefan Lundström
stefan@soksbo.se
070/3254140

Säljes Flytväst



SWITLIK AV-35 i förseglad påse översedd av FOLA Air-Safe, men tidsutgången. Finns i Sundsvall, sex stycken, 500 kr/st.

Jag har även till salu
King KN77 VOR/LOC Converter
KNI 520 VOR/LOC/GS
EDO-AIRE kursgyro

Ge ett bud. Fungerande vid urmontering ur PA34.

Lennart Bergström
bergstrom.lennart@gmail.com
070 6734760

Säljes Hangar/garagerensning

Jag har en hel del överblivna motordelar och annat till flygplan.

Continental IO360:

Motor delvis demonterad alla delar finns utom startmotor med växelhus och alternator. Dessutom vevaxel, vevstakar, ventillyftare, cylindrar, vacumpump, oljekylare mm.

Övrigt: Gamla instrument, kamaxel (4 cyl.) pitotrör, sporrhjulsgaffel, sporrhjul (alufälg), glödlampor (28V), AN bult (grövre dim.), tändstift (30 st), bränslekran, bränsletank Cessna 150, gamla magneter, bromsbelägg Cleveland och Goodyear, tändningskablage 4 cyl och 6 cyl.

Allt i varierande skick från nytt till brukat (inga papper).

Ring gärna om något är av intresse!
Ingvar Lif
Mobil 0730-628834
email ingvar.lif@gmail.com

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 Speedprop.

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 € 39,000 VAT free.

Kent Sylven

kent.sylvén@gmail.com

+46 0705 366905

Säljes

WINDEX 1200 A/1400 SE-XSM



Tillverkad år 1992

Flygtid: 399 timmar

Spännvid: 12 m (med vingspetsförlängning 14,6 m)

Säljes

Hangar 25 till Salu, Skå-Edeby!



- 14 x 14m betong golv,
- Över 4m fri höjd, klarar allt från Cessna 206 med amfibie floats till P51 Mustang! eller upptill 3st GA flygplan
- 3 fas El
- Vatten uttag
- Lyftanordning lyfter mer än 1 ton
- Byggår 2002
- Försäkrad hos länsförsäkringar
- Säljes genom fastighetsmäklare
- Bud genom handpenning
- Villkor kan ändras utan föregående varsel

Kent Sylven

Lövvägen 8

16345 SPÅNGA

Tel +46 0705 366905

kent.sylvén@gmail.com



Bränsletankar: 2x15 L plus samlingstank 3 L

Glidtal: 33/1

Motor: König Motorenbau SC 430 med ställbar propeller

Bokserkoppling

Infällbara stödhjul

Instrument: fartmätare k/h, höjdmätare i meter, variometer el, svängindikator, varvräknare, cylindertemp

Radio: King KX99

Transponder: TRT250 mod C encoder AT3000

Täkt transportvagn

Extra motor

Pris 350 000:-

Hans-Olav Larsson

Hans.olav.larsson@gmail.com

070 425 84 36

SKRUVS KEMITEKNIK AB

Håller Ert flygplan på att tappa färgen?

Vi löser det!

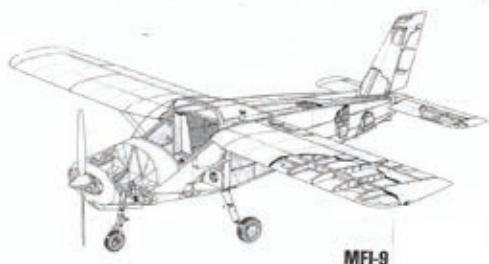
Vi är proffs på färgborttagning!

Köp RAPID Färgborttagare Trögflytande
direkt i vår webshop på www.skruvskemiteknik.se

Nytt tel.nr 0760-222774

Säljes

Reservdelar till MFI9B och
standarddetaljer



Bult, skruv nit, cherrynit, elkabel, plåt, Hi-Lok
mm.

Hör av dig med vad du söker.

Hans Olofsson

0706520305

7074hans@gmail.com

Ikarus Flying Center



Den bästa klubbkärren
enligt expertis!



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

www.comco-ikarus.de

Breezer B400 UL



Sportigt touring-UL
med stor tillförlitlighet.



Breezer B400 UL

Finns även som EASA godkänd
LSA maskin för 600 MTOW

Easa nr.: EASA.A. 598 www.breezeraircraft.de

Nu även
representant och agent
för:

JUNKERS

Räddningsfallskärmar
för flygplan



www.junkers-profly.de

ELLTECH

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

AVGAS 100 LL

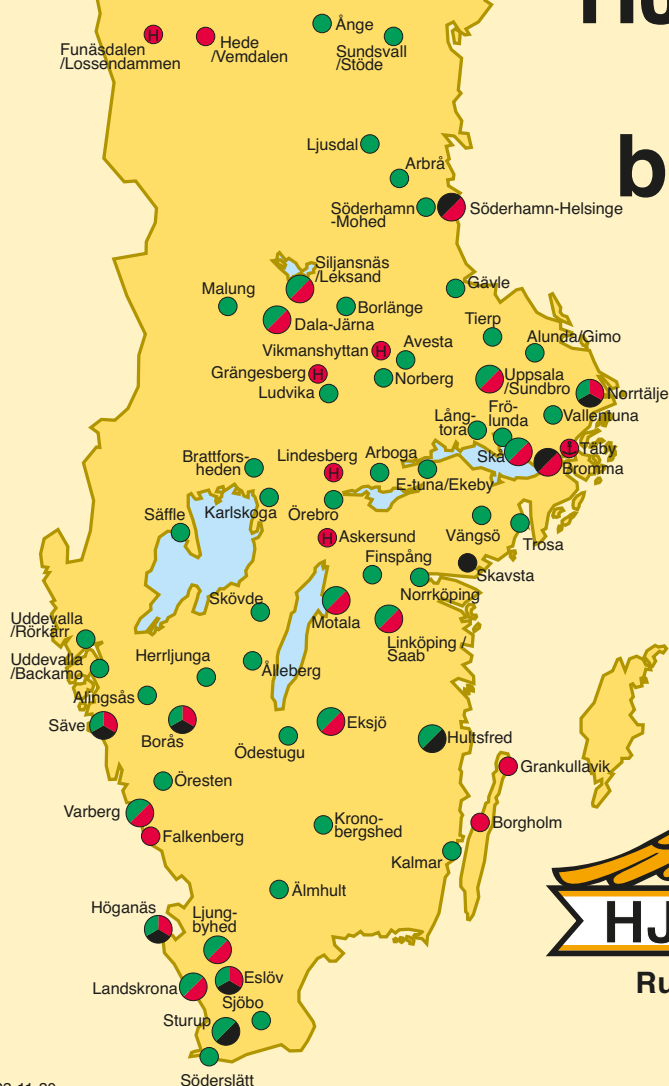
HJELMCO 91/96 UL

JET-A1

HJELMCO OIL AB

Mycket mer än
bara flygbränsle!

- AVGAS 100 LL
- HJELMCO 91/96 UL
- JET-A1
- ⚓ Sjöflyg
- H Helikopterplatta



Runskogsvägen 4 B 192 48 SOLLENTUNA

TELEFON 08-626 93 86

ORDERTELEFON 021- 12 31 76