



EAA nytt

#2/2025

MEDLEMSTIDNING FÖR EAA SVERIGE • ÅRGÅNG 58



- Fly-in information
- SK 12, Niclas Amén har renoverat
- Chapter 222 60 år, så starade det
- Broom F58, sidroder och höjdroder
- Rapport från AERO 2025
- Flygplanlistor
- och det vanliga...



Flygkalendern

2025:

6-8 Juni: EAA Fly-In. Borlänge Flygplats
ESSD

EAA AirVenture Oshkosh
July 21 - July 27

1-3 augusti: Visingsö Fly In

I DETTA NUMMER:

- 3** Ordföranden
- 4** Kansliet, Årsmöten
- 6** Fly-in Borlänge, läs och var förberedd
- 8** EAA Chapter 222 60 år, hur det började
- 10** Sk 12 Stieglitz, Niclas A har renoverat
- 14** Broom F58, sida och höjd
- 17** Det har gått på kurs
- 18** Rapport från AERO 2025
- 20** Flygplanlistor, alltid i nr. 2
- 24** Hangaren

Omslagsbilden



Foto: Peter Liander
Stieglitz användes som skolflygplan i det svenska flygvapnet och var då baserat vid Krigsflygskolan i Ljungbyhed. Niclas Amréns Stieglitz från 1939 flyger igen efter en omfattande renovering som blev klar förra året. Innan dess hade det inte flugits sedan 1965.

Har du ett avstannat projekt?

Någon vill överta det, få det i luften!
Sätt in en annons i EAAnytt 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 3-2025, 1 september
Nummer 4-2025, 3 november

email: eea-nytt@eea.se

ORDFÖRANDEN HAR ORDET



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 eaanytt@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.

Föreningservice

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.



Hej Igen

Det känns som om ledarna duggar tätt just nu när det är dags att skriva igen. Våren är här och det är en händelserik tid. Vi har avverkat EAA-nytt nummer 1/25, årsmöte, själv har jag gjort både Sun 'n Fun och AERO-mässan i Friedrichshafen, framför oss står vårt Fly in och själv har jag lyckats få in några event till! En diger almanacka.

I EAA rullar styrelsearbetet på, inga stora saker men mycket smått händer. Det sker små uppdateringar av portalen vilken fler och fler använder, något som med tiden kommer att bli ett måste. Vi har hittills haft en skadefri säsong vilket är glädjande och något jag hoppas fortsätter. Vi skulle ha varit hos Transportstyrelsen på ett Allmänflygsäkerhetsrådsmöte, ett möte som blev inställt pga sjukdom men nytt datum är satt och vi hoppas att det då blir av, alltid kul att bli uppdaterad. Vi har just nu en bra kontakt med TS men vi märker av deras hårt pressade personalsituation vilket visar sig bl.a. genom att vi har svårt att få svar i vissa frågor eller att det tar tid att få svar.

Apropå uppdatera så är det AERO-mässan man ska besöka, lite mer om den på annan plats, men där träffar man många av dem man vill möta, allt ifrån representanter och säljare till EASA och TS personal, och inte minst möter man många av våra egna medlemmar som man aldrig ser här hemma.

Jag blev vald till Ordförande i ytterligare 2 år, ett förtroende jag tackar för. Min valkampanj var inte så tung och inte heller så ekonomiskt krävande men det känns som om även jag kommit till stadiet av förvaltande. Det kommer mail med erbjudanden och idéer men kraften räcker inte allt till att ta tillvara på alla dessa idéer även om vi nu har klarat ut alla juridiska ärenden, inga tvister och inga copyrightmål på bordet just nu. EAA är lite av en självklarhet för oss men det är dags att tänka till, vad vill du med ditt flygande? Är EAA en del av detta eller till och med ett krav? Vi har stora förmåner från TS i Sverige, vad händer om vi förlorar dessa? Hur kan jag bidra till att vi kan leva kvar som vi gör? Om jag vill det? Eller är jag beredd att betala mer för den service EAA idag står för? Vi har svårt att få ihop material till vår tidning, ska vi ha den kvar? Kostnaden idag är inte betungande för föreningen men allt arbete att jaga material!

Vad händer då i leden? Vi ser demografin i föreningen börjar slå igenom. Vi mister ca 30-40 medlemmar i år jämfört med förra året, delvis för att medlemmar slutar flyga pga ålder, vi ser att våra seniora börjar sälja sina flygplan och vi hör om problem med medical, en tråkig men ändå naturlig utveckling, och en utveckling som till stor del ligger i paritet med hela allmänflyget.

Just nu sitter jag och försöker få ihop vårt Fly In, något som tagit en positiv riktning i veckan och jag ser fram emot ett förhoppningsvis väldigt intressant och lite annorlunda seminarium och kanske lite andra aktiviteter på plats. Jag vill inte berätta just nu men jag välkomnar er alla till ett förhoppningsvis intressant jubileums-Fly In nu när EAA fyller 60 år!

Och så slutar jag som jag brukar, "Tänk efter före" och flyg försiktigt!

Eder Ordförande



Nya medlemmar

5759	Morgan Jonsson, Sandared
5760	Oscar Håkansson, Åkarp
5761	Niclas Mathson, Viken
5762	Thomas Nilsson, Skene
5763	Jan Buisman, Sollentuna
5764	Johan Hesselstedt, Diö
5765	Pontus Westergren, Nykvarn
5766	Christer Kronstedt, Söderala

Övertagna bygg tillstånd

783	Rans S6 Coyote Typ II Marcus Abrahamsson Månsson, Åsele 2025-03-03
759	Rans S-7 Marcus Lidman, Piteå 2025-03-17

1:a flygutprovningstillstånd

SE-XXO	Van's RV-8 Dennis Isaksson, Gällivare 2025-04-28
SE-XVX	Van's RV 6 Stig Holm, Ørsta/Norge 2025-05-01

1:a flygtillstånd

SE-XSJ	KTH-X1 Ulf Ringertz, Stockholm 2025-04-17
SE-XDJ	Rans S-21 Thomas Lindow, Västerfärnebo 2025-05-04

Ändring från Transportstyrelsen

I förra numret av EAA-Nytt redogjorde jag för Transportstyrelsens syn på flygutprovning. EAA har hela tiden motsatt sig reglerna för flygutprovning i den nya föreskriften. Vi hade ett möte med Transportstyrelsen 18:e februari då en vändning i frågan kom. Vi lägger nu till följande text i amatörbyggnadstillståndet **"Tillståndet gäller även för markprov upp till 50% av stallfarten för luftfartyget"**. Med detta tillägg blir det ingen förändring av proceduren gentemot hur det var med BCL 5.2.

Vi har säkert nämnt det tidigare, det högfartsprov som tidigare fanns med i utprovningen har utgått. Högfartsprovet är ganska riskfyllt, och inte sällan händer det att det blir en oönskad flygning. Då man mentalt är inställd på att inte flyga är det stor risk att piloten omedelbart tvingar ner flygplanet, med en ibland misslyckad landning. Jag har gjort det själv, visserligen med felfri landning, men det var tur att det fanns lite yta kvar att rulla på efter banans slut.

TC / EAA

Rapport från vårens möten med Transportstyrelsen

Henrik Idensjö, verksamhetsledare
Under våren har EAA haft ett antal möten med Transportstyrelsen. Vi har diskuterat många olika frågor mellan teknik och ekonomi. Vi har en bra dialog med Transportstyrelsen vilket inte innebär att vi får allt som vi vill men Transportstyrelsen ser oss som en viktig samarbetspartner och lyssnar på våra synpunkter. Vi EAA medlemmar måste förstå att de har sina regelverk som de skall följa och att alla våra förslag inte alltid kan tillgodoses. Ibland finns gråzoner i regelverken och det är oftast här vi får de längsta diskussionerna. Nedan redogörs kort för några ämnen som behandlats.

Omklassningar

Det tidigare generella beslutet att Safirer och MFI-flygplan går att omklassa till exklass när man så önskar är enligt Transportstyrelsen inte giltigt längre med den nya bestämmelsen 2024:55. De Safirer och MFI flygplan som redan har bygg tillstånd från EAA anses vara omklassade redan nu. Generellt är det inte möjligt att omklassa normalklassade flygplan till exklass.

Ekonomi

EAA har redan fått ersättningen för 2025 vilket är bra. Årets ersättning blev samma summa som förra året. Detta motsvarar i princip de luftvärdighets pengar som betalas in för alla våra flygplan under året. Pengarna betalas till Transportstyrelsen som Ni alla vet men förs tillbaka till EAA via ett äskningsförfarande.

Instrument kontroll

EAA har arbetat med att öka 2-års intervallerna för instrumentkontrollen. Transportstyrelsen är positiva till detta men det finns ett hinder i gällande regelverk som de måste reda ut innan de kan ge grönt ljus. Vi hoppas de kan hitta en väg som gör att vi kan få ett ökat intervall. Detta kommer mest troligt vara på prov i ett 6 år om det går igenom. Efter provperioden kommer en utvärdering ske.

IFR

Denna fråga har diskuterats under lång tid med Transportstyrelsen. Tyvärr så är det knepigt att hitta en väg framåt. Ovan nämns vissa gråzoner i regelverket och IFR för exklass är ett typiskt exempel. Det finns inget direkt förbud men det finns också en hel del krav som skall uppfyllas. EAA jobbar vidare med denna fråga tillsammans med Transportstyrelsen.

Byte av inspektör

Vi har under de senaste åren haft Jerry Köhlström som inspektör men det har nu skett ett byte till Niclas Friberg. Samarbetet med Jerry har varit mycket bra och vi känner Niclas sedan tidigare och är övertygade om att detta samarbete kommer fortsätta i positiv anda. Båda två jobbar på samma avdelning så detta är ingen stor ändring för EAA.



Vid årsmötet 2025

valdes styrelsen enligt nedan.

Ordförande Magnus Lundström, Sigtuna, omval
 Vice ordförande Sven Kindblom, Sollentuna
 Kassör Hans-Olav Larsson, Järfälla, omval
 Sekreterare Magnus Dahlberg, Svärdsjö
 Ledamot 1 Mattias Jönsson, Lund, omval
 Ledamot 2 Mårten Hagardson, Stenhamra
 Ledamot 3 Michael Törnberg, Skivarp, omval
 Ledamot 4 Bengt Bergström, Stockholm
 Suppleant Carin Strand, Össjö, omval
 Suppleant Sami Häkkilä, Västerås, omval

Revisor Inga Cederberg, nyval
 Revisorsuppleant Valentin Buhus, Stockholm, omval

Mötet hölls den 6 mars 2025 i kansliet på Barkarby samt även deltagande via internet. Årsmötet följde agendan och genomfördes effektivt med Magnus som ordförande.



EAA Chapter 222

Den 24/2 hölls årsmöte i Chapter 222, det andra årsmötet efter nybildandet. Under mötet valdes en ny styrelse, så att styrelsen nu består av:

Ordförande: Anders Wallerman
 Vice ordförande: Björn Martinsson
 Sekreterare: Anders Forslöf
 Kassör: Magnus Brege

Chapter 222 har ett tjugotal medlemmar, intresset har varit ganska stort för att vara med. Verksamheten har dock inte varit så intensiv, den har mest varit inriktad på att vara en samlingspunkt för de som skall åka till Oshkosh, men intresset har varit lågt. Vi kommer att kalla till några fler möten innan/ under sommaren inför Oshkosh - skall du åka dit, så var gärna med på mötena! Det spelar ingen roll om man är medlem i chapteret eller ej. Kallelser kommer ut på EAA Facebook, och är givetvis även digitala. Meningen är att det skall bli en chans att få veta vilka andra som skall åka dit, så att man kan träffas på plats!

Styrelsen för Chapter 222

EFTERLYSNING- PROPELLERBALANSERARE



EAA har köpt in två av dessa mätare och nu saknas den ena av dessa. Märket är DynaVibe, se bild. Ni som vet något om vem som har denna mätare kontakta kansliet omgående så att vi kan fortsätta låna ut dessa till de som har behov. EAA förmånen att få möjlighet att låna/hyra utrustning bygger på att alla även ser till att återlämna utrustning snarast efter att de har använt den.

EAA Fly-In 6/6–8/6 2025

Välkomna till Borlänge!



Vi har beställt bra väder och hoppas på en fantastisk helg med många deltagare. Västerås har ett Fly-In på fredagen, ett tips är att hälsa på där och sen flyga vidare upp till oss och sova över. Antingen "under vingen" eller annat alternativ! Sus och Stix bemannar tornet precis som förra året, det tackar vi särskilt för. Hamburgare, fika mm kommer att finnas under dagen och klockan 17 blir det middag i hangaren – precis som förra året. Middagen kostar 320 kr och då ingår en alkoholfri öl/läsk. Starka humlebaserad dryck kommer också att finnas att köpa separat.

Middagen bokas o betalas i förväg, precis som förra året.

Vi är lite mer tillbakalutade i år och räknar med att lösa eventuella, lite udda frågor separat – t ex om du vill flyga upp utan radio. Eller om du behöver skjuts till hotell! Tveka inte utan ta kontakt med någon av oss så löser det.

Magnus & Uffe

Allmänt

Dala Airport är en kontrollerad flygplats.

Som pilot har du en asfaltbana 14/32 och en gräsbanda 12/30 att välja mellan. Längden på asfaltbanan är 2313 meter och gräsbanan 720 meter.

Trafikvarvshöjd finns ej publicerad, 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 guidas av ett plan med radio. Kontakta Ulf Höglin på tel. 070-478 45 74 så planerar vi det tillsammans!

För att undvika att alla kommer samtidigt behöver vi fördela ankomsterna. Vi skapar en lista så att du kan se när det finns "lediga platser" - den når du via QR-koden nedan. Schemat är uppdelat i 15-minutersblock och när du anmäler dig via formuläret anger du när du vill anlända ESSD.

Precis som förra året har vi alltså ett anmälningsformulär, men nu har vi kompletterat med en planering – dels för att vi då undviker att du hamnar i väntläge - men det underlättar såklart även för Sus och Stix i tornet. Länk till anmälningslistan finns här i form av QR-kod, men också i på EAA hemsida och i Facebook-gruppen (där kommer även "vanliga" länkar att finnas). Får du problem med anmälan hör du såklart av dig till Uffe 070-478 45 74 eller Magnus 076-00 551 49!

QR-kod till listan med ankommande flyg:



QR-kod till anmälningsformuläret:



Luftrum

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

ATS öppethållning

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

Endast ankomster med föransökan garanteras plats i kön för landning under ATS öppethållningstid.

- Fredag 6/6 08:00–17:00
- Lördag 7/6 08:00–17:00
- Söndag 8/6 15:00–18:00

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

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

Styrelsen har beslutat att bjuda alla **inflygande medlemmar** på lördagsmiddag på årets EAA Fly In i Borlänge med anledning av vårt 60-år jubileum.

Anmälan görs lämpligen tillsammans med ankomstanmälan senast 2/6 så att vi kan garantera mat till alla. Med vänlig hälsning Styrelsen

Meny: Örtstekt kycklingfilé, serverad med gräddig pepparsås och rostad färskpotatis. Sallad, smör/bröd. Därefter serveras kaffe och hembakt kaka!

Alkoholfri dryck ingår i priset 320:-, det kommer att finnas möjlighet att köpa mer alkoholhaltiga alternativ på plats. **Se www.eaa.se för Swish-nummer.**

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 före detta militära taxibanan (som går parallellt med bana 14/32, mellan gräsbanan och asfaltbanan) för taxning tillbaka efter landning, till parkering.

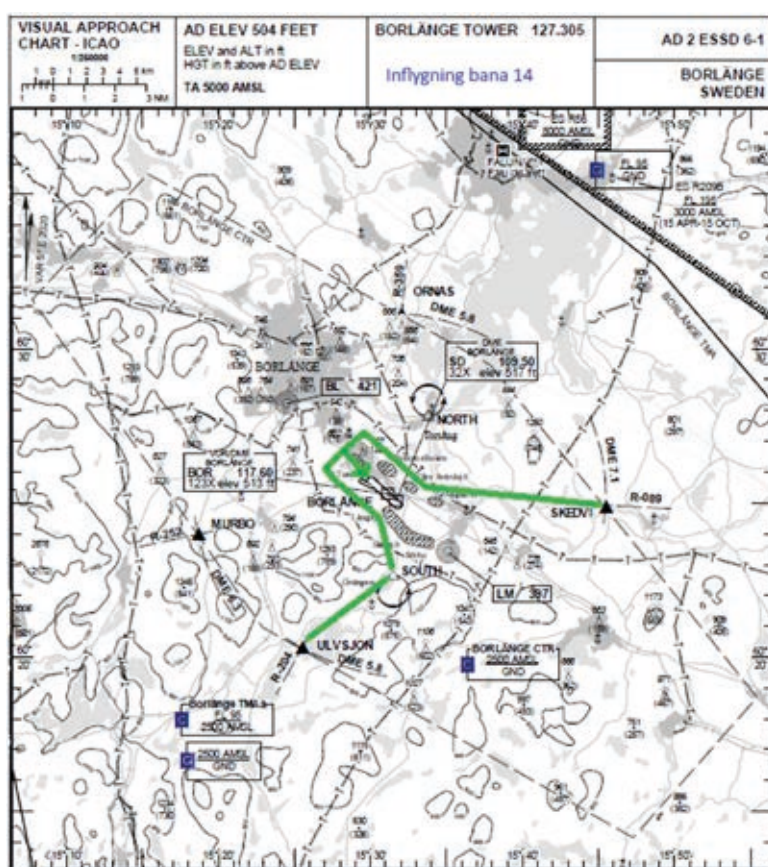
Anm. 2. Givetvis kan saker och ting hända (väder/trafik etc.) som gör att det blir ändrade planer. D.v.s. följ senast av ATC givna klarering och om du anser dig behöva ändrad klarering, så fråga då om det!

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 AVGAS 100LL så får du klarering direkt till tankstation.
- Efter landning och eventuell tankning guidar funktionärer i gula västar till parkering vid sidan av gräsbanan 12/30, du kontaktar parkeringspersonalen på 123,400 MHz.
- Titta gärna på kartunderlaget i AIP så att du hittar exv. ”f.d. 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.



COMMUNICATION FAILURE	RWY	THR	PAR	ENTRY / EXIT POINT
1. Squawk 7000	14	504 ft	MEHT (55 ft)	ORNAS 602103N 0153204E
2. Enter CTR via ULVSJON – Holding SOUTH at or below 2500 ft AMSL to traffic circuit. Transmit blind your intentions.	32	403 ft	LA3300' (51 ft)	SKEDVI 602447N 0154531E
3. Flash LDG-lights and watch TWR for optical signals.				ULVSJON 602013N 0152533E
				MURBO 602353N 0151943E

Remark: Note: Noise sensitive area should be avoided below 2000 ft AMSL.

MISCELLANEOUS: During APCH 32 risk for mix-up and LDG on other RWY short of THR 32.

Legend: See GEN 2.3

Holding:
NORTH: Hold north of bridge at Torsång, north of point 602747N 0153348E
SOUTH: Hold south of northern part of lake Orängen, south of point 602235N 0153128E



COMMUNICATION FAILURE	RWY	THR	PAR	ENTRY / EXIT POINT
1. Squawk 7000	14	504 ft	MEHT (55 ft)	ORNAS 602103N 0153204E
2. Enter CTR via ULVSJON – Holding SOUTH at or below 2500 ft AMSL to traffic circuit. Transmit blind your intentions.	32	403 ft	LA3300' (51 ft)	SKEDVI 602447N 0154531E
3. Flash LDG-lights and watch TWR for optical signals.				ULVSJON 602013N 0152533E
				MURBO 602353N 0151943E

Remark: Note: Noise sensitive area should be avoided below 2000 ft AMSL.

MISCELLANEOUS: During APCH 32 risk for mix-up and LDG on other RWY short of THR 32.

Legend: See GEN 2.3

Holding:
NORTH: Hold north of bridge at Torsång, north of point 602747N 0153348E
SOUTH: Hold south of northern part of lake Orängen, south of point 602235N 0153128E

EAA Chapter 222 fyller 60 år!

EAA Chapter 222 fyller 60 år! I år fyller EAA Chapter 222, som är grunden till att möjliggöra flygning med amatörbyggda flygplan i Sverige, 60 år! Hur gick det då till? I en tidigare artikel i SFT nr 5 2023 och EAA-Nytt nr 4 2023 i samband med EAA



att ärendet inte fick någon högre prioritet. Under tiden försökte jag leta upp andra entusiaster, villiga att starta ett chapter av EAA i Sverige. Hugo Ericsson gav mig det bästa stöd men i övrigt var det underligt nog inte så lätt att få tag i de tio personer som fordras för att

70-årsjubileum så beskrev jag historiken bakom EAA och även dess tillblivelse i Sverige. Andy Ljungberg var en viktig faktor i detta. 1985 i samband med EAA Chapter 222 20-årsjubileum så skrev Andy Ljungberg en artikel i EAA-Nytt nummer 5 1985 som beskrev starten på EAA Chapter 222 mer i detalj.

"Hur kom då verksamheten över till Sverige? Ja, själv flyttade jag tillbaka 1960 efter ett pompöst avsked från USA. Jag hade nämligen äran att få flyga Paul Poberezny's egenhändigt byggda flygplan Pober Sport på en noggrant planerad turné runt hela USA med besök hos de flesta chapter i den ständigt ökande skaran. Det blev 13.000 miles eller drygt 20.000 km på en månad - och massor av uppmärksamhet. Det var för övrigt den längsta flygning som då företagits med ett amatörbyggt flygplan. Väl tillbaka till Sverige vandrade jag upp till Kungliga Luftfartsstyrelsen vid Västerbropplan och visade vad EAA i gott samarbete med myndigheterna CAA (Civil Aeronautics Administration) utträttat i USA när det gäller amatörbygge. Vad fanns det för möjligheter att göra liknande i Sverige? Chefen för materielsektionen, Gösta Backman, lät inte helt avvisande med det visade sig att svenska lagparagrafer satt en hel del hinder i vägen. Hur som helst lovade man att undersöka saken men det var uppenbart

starta upp ett chapter.

Samtidigt med EAA höll även Aircraft Owner's and Pilots Association, AOPA, på att introducera sig i Sverige. Det var en annan svensk, som tillbringat några år i USA och nu återvänt, nämligen Carl Olof Olsson, som arbetade med det. Olsson tillsammans med SAS-kaptenen Jan Christie, som jag tidigare nämnt, besökte EAA och Paul Poberezny 1964 och återvände fulla av entusiasm. Med deras hjälp ordnade vi ett interimsmöte i Bromma den 18 december 1964 och beslutade att bilda ett chapter av EAA. Vi var då ca 17 personer och det räckte väl för att söka chapterprivilegier, vilka senare anlände i februari 1965. Ordförande i den svenska gruppen blev ganska självskrivet Hugo Ericsson från Tandsbyn. Själv blev jag placerad som sekreterare och kassör.

Nu hade vi en organisation men inte det helt lätta arbetet med att övertyga våra myndigheter att skapa reglerna för amatörbygge kvarstod. Till att börja med översatte jag de amerikanska bestämmelserna ord för ord och lämnade dessa som förslag. Det visade sig att svensk lagstiftning på ett antal punkter förhindrade dessa som förslag så en ny upplaga utarbetades med samma andemening men med tillrättaläggande för de svenska lagarna.

Nu började man förstå på luftfartsstyrelsen att vi menade allvar och en ny chef för materielsektionen, Gunnar





Antvik, började på allvar att diskutera regler för amatörbygge. Viss hjälp hade vi faktiskt haft av att KSAK tidigare fått igenom en byggverksamhet av flygplantypen Jodel. Detta var dock en typgodkänd konstruktion och tillverkningen bedrevs som licenstillverkning.

Den verkliga puffen kanske kom när Paul Poberzny kom över från USA i maj 1966 och själva i ord och bild presenterade EAA:s verksamhet uppe på luftfartsstyrelsen i Höganäshuset vid Bromma.

Vi fick som resultat Speciella Bestämmelser för Civil Luftfart nr 142 med titeln "Amatörbygge av luftfartyg under medverkan av EAA". Nu var vi igång och det ena tillståndet efter det andra beviljades och när resultaten så småningom visade sig gjorde de inte myndigheten besvikna.

Efter elva år som kontrollchef vid AB Nyge-Aero flyttade jag över till luftfartsinspektionen 1971 och nu sysslar jag ironiskt nog själv till viss del med amatörbyggnad – som myndighetsperson. Jag måste dock säga att verksamheten ganska friktionsfritt styrs av Chapter 222, Stockholm, Sweden och myndigheternas övervakning innebär inte några större problem.

Chapter 222 råkade för övrigt bli det första chapter av EAA utanför Nordamerika. Idag finns dessa chapters i de flesta civiliserade länder men det är nog roligast att varit med så gott som från början.

Amatörbyggnadsverksamheten är nu väl etablerad i Sverige. De första bestämmelserna, SB-142, har ersatts 1976 med permanenta bestämmelser som Bestämmelser för Civil Luftfart, BCL -M5.2. Antalet byggare har ständigt ökat och chapter 222 räknar idag ca 1.500 medlemmar varav omkring 400 bygger eller restaurerar flygplan. Vilken utveckling! – tänka sig 400 verkstäder runt om i landet där flygplan av alla de slag växer fram. Av landets totalt 1.600 motordrivna flygplan är det redan idag ett hundratal som tagits fram av så kallade amatörer. Det största felet med hela den här verksamheten är fak-

tiskt namnet. Större delen av de som sysslar med amatörbygge är nämligen allt annat än amatörer på området. Vi räknar i medlemskåren de mest professionella konstruktörer och tillverkare vi har och de utnyttjar här möjligheten att materialisera sina egna drömmar.

Andy Ljungberg”

1999 utkom en revision av BCL-M5.2 som innebar långgående delegering av verksamheten. EAA fick t.ex. rätt att utfärda Flygtillstånd och Miljövärdighetsbevis efter godkänd besiktning. Moderorganisation EAA i USA och dess Chapters har inte en sådan roll i amatörverksamheten och därför tvingades en separat svensk organisation, EAA S, att bildas för att följa det svenska regelverket. Chapter 222 föll härigenom i träda.

För ett par år sedan, när ett antal svenska hemmabyggare skulle åka över till Oshkosh i USA, så väcktes tanken på att återuppstarta EAA Chapter 222. En interimsstyrelse bildades 2023 och 2024 var EAA Chapter 222 återuppstartat igen! Styrelsen tilldelades gamla Chapter 222 nålar som Kjell Franzén hittat i sitt förråd och från EAA i USA kom styrelsebadges.

När är då EAA Chapter 222 officiella födelsedag?

18 November 1964 hölls det första styrelsemötet, men chapterdiplomet tilldelades chapter 222 först den 20 januari 1965. Exakt 60 år efter detta så samlades därför ett antal hemmabyggare i Linköping för att fira starten av EAA Chapter 222 med ett litet tårtkalas! Grattis EAA Chapter 222!

Foton:

Björn Rystedt, EAA Chapter 222 badges, februari 2025
Ingmar Hedblom, Pober Sport, Oshkosh 2003

Renoverad Stieglitz flyger igen - Flygvapnets sista dubbeldäckare



Att veteranflygplan från 1930-talet renoveras till flygande skick tillhör inte vanligheterna i Sverige. Men Niclas Amrén flyger efter tusentals arbetstimmar i verkstaden nu en Focke-Wulf Stieglitz från 1939. Ett tyskt skolflygplan som i Sverige benämndes Sk 12.

Av Peter Liander (text & foto)

Det dubbeldäckade skolflygplanet Focke-Wulf Fw 44 Stieglitz skapades av konstruktören Kurt Tank och flögs första gången 1932. Dess fina flygegenskaper gjorde den snabbt populär bland Tysklands främsta konstflygare, som framgångsrikt flög den i tävlings-sammanhang. Men främst kom den att användas till flygutbildning inom uppbyggnaden det tyska flygvapnet inför och under Andra världskriget. Totalt tillverkades cirka 1.900 exemplar, varav ungefär 1.700 för det tyska flygvapnet. Resten exporterades, därutöver skedde licenstillverkning i bland annat Sverige. Med början 1936 skedde en markant satsning på utveckling av det svenska flygvapnet. För att utbilda tillräckligt antal piloter behövde

Som skolflygplan är Stieglitz med dubbelkommando, men den flygs från den bakre sitsen.

10 EAA-NYTT #2/2025

Niclas Amréns Stieglitz från 1939 flyger igen efter en omfattande renovering som blev klar förra året. Innan dess hade det inte flugits sedan 1965.

Krigsflygskolan på Ljungbyhed flera och modernare skolflygplan. En tysk Stieglitz demonstrerades 1935 på Ljungbyhed och året därpå beställdes två flygplan med beteckningen P 2 för utvärdering. Det resulterade i en första beställning av 14 flygplan av typen Fw 44J som levererades 1937 och då fick beteckningen Sk 12. Vid Krigsflygskolan användes Sk 12 till flygelevernas grundläggande flygutbildning och med tiden beställdes ytterligare 71 exemplar.

Till flygklubbar

Sk 12 Stieglitz utgick ur flygvapnets organisation 1953 och en parentes i sammanhanget är att typen



samtidigt blev Flygvapnets sista dubbeldäckare. Av de 85 flygplanen hade några kasserats av tekniska orsaker medan drygt 40 procent förlorats i haverier och det återstod cirka 35 flygplan. De flesta såldes till civila flygklubbar och användes som skolflygplan och som segelflygbogserare samt till nöjesflygningar. Studier av dessa flygplans öden visar att många av dem drabbades av mer eller mindre allvarliga haverier och bara ett fåtal fanns kvar några år in på 1960-talet. Många skrotades, men en del såldes i varierande skick till civila ägare i dåvarande Västtyskland.

Niclas Amréns flygplan är ett av de 37 Stieglitz som licenstillverkades vid Flygvapnets Centrala Verkstad (CVV) i Västerås och levererades till F 5 i Ljungbyhed under 1939. Det lämnade Krigsflygskolan 1953 för att i fortsättningen flygas civilt vid närbelägna Skånes Flygklubb i Ängelholm, med registreringsbeteckningen SE-BXI.

Nio år senare blev Landskrona flygklubb ny ägare. Under 1965 var det slutfluket, flygplanet ställdes undan och avregistrerades men blev aldrig skrotat.

Drömflygplan

Efter att under alla år alltid ha varit baserat i Skåne hamnade flygplanet för drygt 40 år sedan i Stockholmstrakten, där en ny ägare inledde en renovering till flygande skick. Men arbetet avstannade och det skulle dröja några ägarskiftet till innan arbetet återupptogs. Stefan "Steppen" Sonestedt, en pensionerad stridsflygare med stort intresse för gamla flygplan, köpte Stieglitzen 2011. Han ägde då en brittisk Tiger Moth, som var föregångare till Sk 12 i flygvapnet, men Stieglitz lockade starkt så Mothen såldes.

– Jag hade inte råd att köpa en flygbar Stieglitz men tänkte att lyckas jag inte med renoveringen kan jag köpa en Tiger Moth igen, det finns gott om dem, säger Stefan Sonestedt.

"Steppen" började med ett att renovera vingarna. Arbetet pågick under några år men andra engagemang inom veteranflyget i

kombination med förändrade förutsättningar ledde till att Stefan beslöt att avbryta sitt projekt. Tanken på en egen Tiger Moth lockade igen och det visade sig att veteranflygaren Niclas Amrén hade ett exemplar, samtidigt som han var sugen på en Stieglitz och de enades om en

Motorn Siemens-Halske Sh 14A4 är en luftkyld sjucylindrig stjärnmotor på 150 hästkrafter, tillverkad av BMW Brandenburgische Motorenwerke GmbH i Berlin.

bytesaffär.

Även för Niclas handlade det om att realisera en länge närd önskan om en Stieglitz. Han har flugit ett flertal samtida tyska skolflygplanstyper och hade



Flygplanet är målat och märkt som ett av de två Stieglitz som användes för utvärdering under 1935.

hört att Stieglitz var trevlig att flyga, men i likhet med "Steppen" inte trott sig ha råd att köpa en. – När tillfället dök upp var beslutet enkelt. Jag ska ha den, säger Niclas Amrén.

Bra förutsättningar

Niclas har under de senaste 25 åren etablerat sig som en av landets mest erfarna och flitiga renoverare av veteranflygplan. Han tog hem flygplanet alla delar till sin verkstad i Skåne och kunde konstatera att utgångsläget för det fortsatta renoveringsarbetet var gynnsamt.

Flygkroppens fackverkskonstruktion av stålrör var röntgad men saknade klädsel, landställarna var klara, olje- och bränsletankarna var trycktestade med dokumentation, kranarna var genomgångna och





Stefan "Steppen" Sonestedt inledde renoveringen av Stieglitzen för 14 år sedan.

klara för montering. Dessutom fick han överta en uppsättning originalverktyg från en tidigare verkstadskollega på Arlanda.

Motorn är en ofta kostsam del i ett renoveringsprojekt. Stieglitz drivs av en luftkyld, sjucylindrig Siemens-Halske på 150 hästkrafter som tillverkats av BMW Flugmotorwerke i Berlin. Men i det här fallet hade Stefan Sonestedt låtit renovera motorn i Tyskland, så den var redan klar och konserverad.

Dukningen av flygkroppen gick planenligt, men det visade sig bli avsevärt mera arbete med vingarna. "Steppen" hade gjort klart vingbalkarna och spryglar, samt detaljer och beslag av metall. Men när Niclas jämförde spryglarna till vingarnas främre del med originalspryglarna, upptäckte han att de sistnämnda var något större. Förklaringen visade sig bero på att ritningsunderlaget krympt, troligen vid kopieringar, så det blev till att börja tillverka nya. - Jag limmade drygt 200 nosspryglar. De är två decimeter långa och består av elva delar vardera,



Niclas Amrén är en av landets mest erfarna renoverare av veteranflygplan. Han har lagt ner cirka 4.000 arbetstimmar på att få sin Stieglitz i flygande skick.

säger Niclas.

Ursprungligen var cirka tre fjärdedelar av vingen klädd med fernissad plywood och resten med spännlackad textilduk. För att minska vikten valde Niclas nu att i stället duka hela vingen, även över plywoodorna. När vingarna var klara summerade han den nedlagda tiden till cirka 4.000 arbetstimmar.

För att ytterligare minska flygplanets tomvikt beslöt Niclas Amrén att välja bort gamla radioapparater, stora tunga batterier samt instrumentflygutrustningen.

Flygvapnets Sk 12 var alla målade på samma sätt, mörkt pansargrå flygkropp med vingarna i orange. Men Niclas Amrén har målat sin Sk 12 i det färgschema som de två provflygplanen hade 1936, silvergrått med flygkroppens övre del i svart. Det traditionella blågula nationalitetsembellet infördes först 1940, så i det här fallet har emblemet korrekt tre svarta kronor på en vit cirkel.

Instrumentpanelen i den bakre sittbrunnen, som är förarplatsen.





Niclas Amrén passerar över sin hangar med sin nyrenoverade Focke-Wulf Stieglitz.

Steppen flög först

Slutmonteringen av flygplanet skedde vid Ängelholms flygplats på senvåren 2024. Uppgiften att genomföra den första provflygningen erbjöd Niclas Amrén hedersamt till Stefan Sonestedt. Den första flygningen pågick under en halvtimme och "Steppen" tycker att Niclas har gjort ett väldigt fint jobb och tillägger:

- Och det betydligt snabbare än om jag hade fortsatt med renoveringen.

Efter att han gjort de första flygningarna med flygplanet var Niclas Amrén lite tveksam till flygegenskaperna, men efter ytterligare några flygningar övergick tveksamheterna till glädje och entusiasm. - Den känns riktigt bra, säger Niclas.

Fakta:

Spännvidd: 9,01 m
 Längd: 7,29 m
 Höjd (på marken): 2,72 m
 Motor: Siemens-Halske Sh 14A4, 150 hästkrafter
 Marschfart: 160 km/t
 Räckvidd: 540 km

Bakom en lite lucka i flygkroppen finns ett specialdesignat fack för en sjukvårdssats i en plåtask.



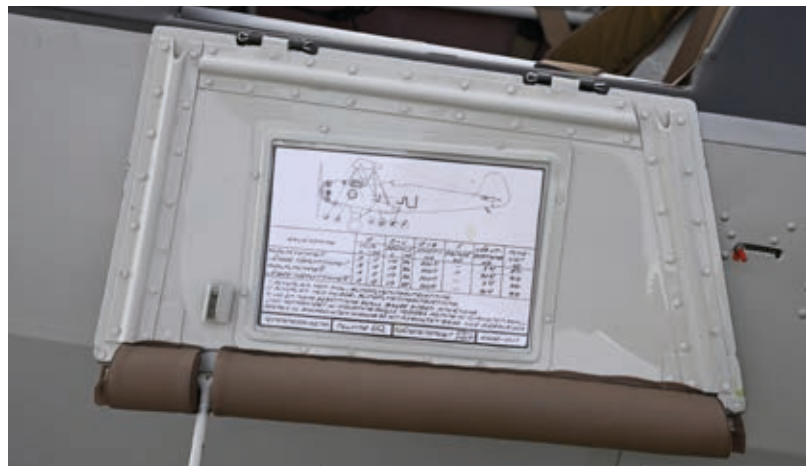
Bevarade Sk 12

Av det svenska flygvapnets 85 Sk 12 Stieglitz är cirka 15 bevarade, varav tre i flygande skick i Sverige. Flygvapenmuseum i Linköping har ett sin utställning, Svedinos bil- & flygmuseum i Ugglarp äger två och ett privatägt exemplar renoveras till flygande skick. Ett, möjligen flygande, exemplar finns i USA, i Storbritannien finns en flygande och en under renovering. Flera av dem som såldes till Tyskland på 1960-talet är numera i flygande skick. Antalet bevarade Stieglitz med svensk anknytning kan således anses som bra.



En verktygsväska förvaras i flygkroppens bagageutrymme.

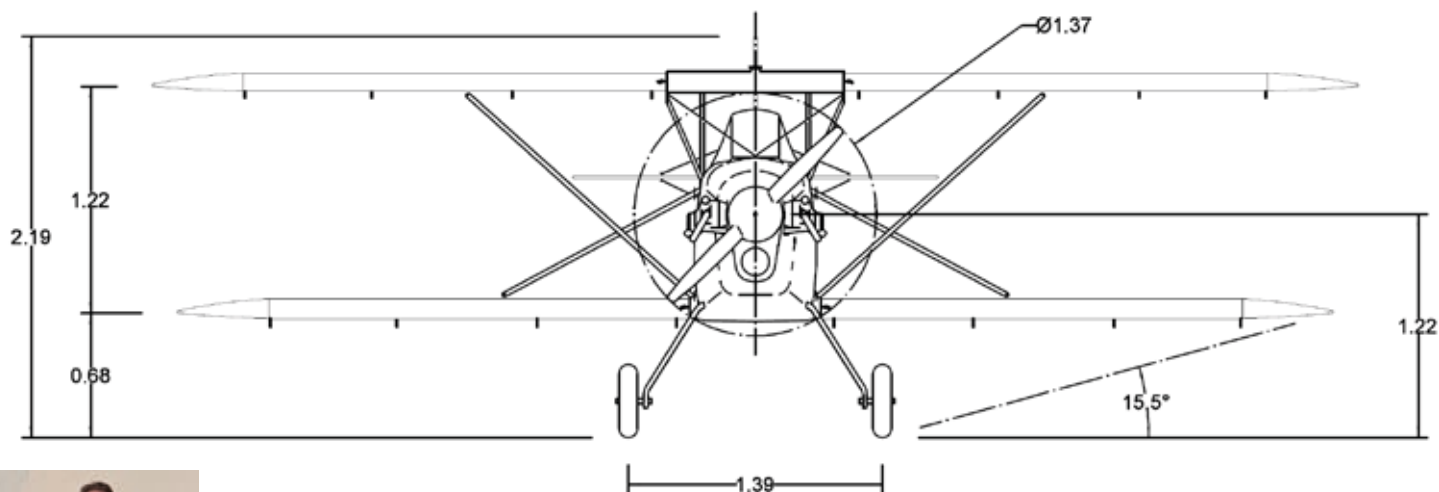
Ett lastschema sitter på insidan av den bakre sittbrunnens sidolucka.



Broom F58

Anteckningar flygplansprojekt 1

Del 19 Josef Melins berättelse



Status 2025-03-27

Fick besök av min kontrollant och tillika tekniska granskare, Dan Borgström! Han bedömde mitt projekt som bra så här långt. Känner mig mer som en i "mängden", (EAA), efter mötet. Det ÄR normalt att bygga eget flygplan.

med för mycket jobb. Det är en utmaning då det redan är mer än förra året.

Kanske låter som om jag borde lugna ner tempot genom att helt enkelt inte göra så mycket, men det är inte möjligt. Planerar jobben bättre och köper in fler tjänster än förut. På så vis tänker jag mig få mer ordning, hinna med fler jobb och få tid över för annat. Kan fungera...
/

Status 2025-04-02

Gick upp till bygget på övervakningen och svetsade



Att göra.

Svetsa klart gångjärn och andra fästen på stjärtfjädrarna.
/

Status 2025-04-09

Fixerade och svetsade gångjärnen till fenan och sidrodret. Bockade också fenans plåtfäste som skall svetsas i ramen. Använde ett par gamla svetshandskar som dyna och gummiklubba för att få till den stora radien. Ögonmått och ett 3,2 mm borr fungerade fint för kontrollmätning.

Fenans vinkel kan justeras i sidled, för att kompensera bieffekterna som en flygmaskin med propeller har. Därför är främre fästet för fenan bockat i radie, med centrum i fenans bakkant.

Avslutade kvällen med att provmontera fena och sidroder på ramen, det ser bra ut!
/



gångjärnen till stabilisatorn / höjdrodret.

Byggandet är igång 2025, med sen start pga. att allt möjligt som kan hända, ibland händer.

Har stor bygglust igen, som jag skall försöka att inte kväva



Status 2025-04-21

Om 45 minuter är påsken över för i år. I år med många av släktens födelsedagar samlade under samma tidsperiod, 9/4, 11/4, 12/4, 17/4 och 19/4, (x2). Hörde på radion att 16/4 är den dag flest svenskar har födelsedag.

Har barnalstrande någon koppling till almanackan? Är det semestern och ledigheten som orsakar detta fenomen? Eller, är det som för många andra varmblodiga varelser, att det helt enkelt är bäst att födas när förutsättningarna på året är som mest gynnsamma?

Tillbaks till ämnet!

Förutom nöjet att fira påsk och födelsedagar, blev det också lite tid för mitt numera rätt ålderstigna flygplansprojekt.

Tillverkade alla delar till fixturen, för fixering av fästena till push/pull-vajern på höjdrodret.

/



Status 2025-04-23

Gjorde klart fixturen och fixerade höjdrodret, som består av två delar. Höger och vänster, som bultas samman med push/pull-vajern till en enhet.

En kort stund under tidigt konstruktionsarbete, funderade jag på en lösning där ett delat höjdroder kopplat till skevrodren kunde vara kul. Tanken var att denna lösning skulle öka rollhastigheten.

Det fick räcka med att i möjligaste mån placera tunga delar, (inkl. besättning), så nära rollaxeln som möjligt. Därför tex. inga vingtankar.

När nu konstruktionstankar kom upp, så fortsätter jag lite på temat.

Utmaningen att konstruera en ultralätt flygmaskin som kan förvaras och transporteras flygfärdig, (hopfällbar utan verktyg), i en 20-fots container resulterade i en dubbeldäckare, med sina nackdelar, men i detta fall klara fördelar. Konstruktionen blir kompakt och därmed enklare att "vika ihop".

Dubbeldäckare vinner sällan hastighetsrekord, men har bra förutsättningar att bli snabba på andra sätt. Dessutom är de vackra!

En fördel är att vingarean är fördelad på två vingar, varför

vingspannet blir kort. Därmed hamnar den totala massan nära rollaxeln.

Så varför inte spinna vidare på en kvickstyrd maskin, med skevbara höjdroder...

Under denna fas av konstruktionsarbetet var jag var för ovanlighetens skull så sjuk att jag låg i soffan och tittade på tv. Orkade inte byta kanal och hamnade därför i ett program om hästar och ridning(!).

Det som fick mig intresserad och lite friskare, var en ridstil där vare sig sadel eller betsel användes. Poängen var att hästen känner av ryttarens tyngdpunkt. Förstod det som att ryttarens och hästens tyngdpunkt spelade samman och att ryttaren styrde enbart med små förflyttningar av sin egen tyngdpunkt.

Inspirerad av detta optimerades pilotens tyngdpunkt i förhållande till flygplanets tyngdpunkt, den aerodynamiska centrumpunkten och neutralpunkten så långt som möjligt. Naturligtvis också i förhållande till rollaxeln.

Inte för att styra flygplanet på samma sätt som hästen, utan för att det kändes som en bra ide att åtminstone sitta på rätt ställe.

Det blev bara rollaxeln som lyckades fullt ut. Med två sitsar i tandem på en ultralätt flygmaskin måste piloten sitta i baksits.

Detta beror på att variabla massor, där bränsle och passagerare, är det tyngsta, måste placeras så nära tyngdpunkten som möjligt.

Tyngdpunkten skall helst inte påverkas alls av bränslemängd, med eller utan sällskap.

Det blev av flera skäl tvärsigt, ensigt hade varit optimalt!



Status 2025-04-27

Kapade och notchade två rör för fästena till push/pull-vajern på höjdrodret.

Resten av kvällen letade jag efter ett rör med dimensionen $\frac{1}{2}$ " x 0.120", men hittade inget.

Kollade till sist i materiallistan och såg att jag inte köpt något sådant pga. den lilla åtgången i detta bygge.

Fästet var redan från början tänkt att tillverkas från $\frac{1}{2}$ " rundstång i svarven. Den stången låg där den skulle.

Nästa gång följer jag mitt eget byggunderlag först!



Total byggtid så här långt: 525,9 timmar fördelat på 200 byggtillfällen.

Roliga helger, kurshelger!



Motorkurs

Vi hade en motorkurs på Skå-Edeby helgen 26-27 april. Totalt 6 elever som fick skruva lite på en O-200. Så här tyckte eleverna:

Vi tackar för en inspirerande och trevlig motorkurs på Skå-Edeby. Under Mårten Hagardsons ledning fick vi öva på ett skarp objekt och gjorde tillsyn på hans egen Jodel. Noggrannhet och systematik var ledord för att allt skulle ske på rätt sätt och att det säkerställs att allt blivit utfört och kontrollerat.”



Underhållskurser

EAA med Sami H har under vintern genomfört flera underhållskurser och nu håller vi på att ladda inför kommande höst och flera kurser.

Elkurser och plåtkurser

Vi har under vintern genomfört två Elkurser i vårt Kansli på Barkarby. Nästan 10 elever per tillfälle fick möjligheten att under en dag lyssna på Harald Kalling och hans visdom, men också ta del av gruppens samlade kompetenser och erfarenheter. Mycket trevligt och lärorikt. Förutom lektioner fick vi också klämma några kontakter och prova på lödning. På bilden deltagarna i en plåtkurs.



AERO 2025

av Magnus Lundström



SE-XDO som utställningsobjekt på årets mässa. Flygplanet har fått ny Oratex-klädsel under vintern och väntar nu på färdigställande.

Efter att ha besökt Aero-mässan för, jag tror, 5:e gången så börjar evenemanget kännas bekant. Det var i år 31:a gången mässan hölls i sin nuvarande form och min reflektion är att mässan varje år brukar ha ett ämne som sticker ut, denna gång kändes det som lite av allting men ändå en full mässa. Jag brukar alltid ha en agenda när jag åker ner men i år var det för min del lite mer avslappnat, bara några få saker på listan att bocka av. Att komma till AERO-mässan känns lite som att komma hem, man träffar bekanta människor, allt från EAA-medlemmar och folk på Transportstyrelsen till säljare som man mött tidigare, man små pratar, nås av lite nyheter och uppdateringar och hittar nya "villhöver" saker.

Jag hade ursprungligen inte tänkt åka i år men förra året sålde jag min Jodel SE-XDO till Teresa och vi skrev då alla papper på mässan 2024. Dagen efter vårt köpeavtal vinner hon en omdukning av Oratex med den följd att flygplanet var ett av deras utställningsobjekt i år så jag var bara tvungen att åka ner och se den. Flygplanet har under vintern demonterats och avdukats och gått igenom. Skicket under duken var generellt väldigt gott men vissa mindre träjobb har gjorts om jag förstått det hela rätt och på mässan stod nu maskinen där i nya färger, drygt 40 år gammal och nu med 40 nya år möjliga. Jag har bett om en artikel om hela projektet och hoppas att ni får läsa om hela äventyret i vinter.

När man går på mässan ser man mycket gammalt men också mycket nytt. Min reflektion var som tidigare, hur många är byggda och kommer vi att se det nästa år? Det finns många flygplan som ser likadana ut och motorer som bygger på samma koncept m.m. och frågan är, har man muskler nog att kunna hålla sig kvar till dess man kommit upp i riktig serietillverkning? Vissa tillverkare har jag nu sett för 4-5 gången och då känns det som om jag kommer att se dem 10 år till medan andra känns som engångsbesök.



Helt klart är att den digitala värden utvecklas, just nu kanske inte så snabbt som tidigare men kanske på ett mer sunt och stabilt sätt vilket bl.a. besöken hos SkyDemon och EasyVFR gav vid hand. Ett annat besök var det hos Blackwing, ett besök som gjorts alla gånger tidigare och som säkert kommer att ske fler gånger.

Segelflyget, helikoptrarna och drönarna hade egna hallar, jag ägnade inte så mycket tid där men hann notera en möjlig ökning för mindre och amatörbyggda helikoptrar och vad gäller drönarna kändes det som en stabilisering i år med något färre stora drönare och multirotorfartyg för personbefordran. Vid ett samtal Robin Avions berättade de veckan innan gjort första testflygningen med en Rotax 915 utrustad maskin. Deras avsikt är att komma med ett STC som ska finnas tillgängligt i Europa för framtida motorbyten, en på alla sett ekonomiskt fördelaktig lösning. För övrigt fanns det lite udda fåglar att beskåda och inte minst en hel del att göra av med pengar på.



Vi har sett några turbopropmotorer, just denna Turbotech har vi sett förut och denna gång för första gången monterad i flygplan.



En av de få multikoptrarna för persontrafik som fanns utställd på mässan.



En Heads Up från EASA skrået. Robin Avions hade veckan innan mässan gjort första testflygningen i DR400 med Rotax 915 vilken man räknar med kommer som STC för att kunna användas vid framtida motorbyten.



Och givetvis det obligatoriska besöket i Blackwings monter, en given samlingsplats för oss svenskar

Lite historia i modern tappning om man vill vara nostalgisk med modern teknik.



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-CVT	Beech G35 Bonanza
SE-XTF	Bristell NG5
SE-ZIV	Brita Varmluftsbullong
SE-XCP	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-XKC	CP-301 S
SE-XLH	CP-301 S
SE-XIL	CVM-Ö1 Tummelisa
SE-XZL	CZAW Sportcruiser
SE-AMO	De Havilland DH-60 Moth (Repl)
SE-AMI	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-XKU	De Havilland DHC-1 Chipmunk
SE-XNJ	Denney Kitfox IV
SE-XXC	Dyn'Aero MCR 4S
SE-XXE	Dyn'Aero MCR 4S
SE-XID	EAA Bo-208C
SE-CXE	EAA Cessna 172
SE-CNW	EAA Cessna 172A
SE-EAW	EAA Cessna F172F
SE-GMF	EAA F150 M
SE-FSD	EAA MS 880 B Rallye
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-XIR	EAA WA-40A
SE-XHU	EAA Wassmer WA-41
SE-XFP	EAA Zlin Z226
SE-XLA	EAA Zlin Z2526F
SE-XLC	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-XRY	Fisher Celebrity
SE-XVO	Fokker D.VII
SE-XXZ	Fokker DR.1
SE-FGN	Fuji FA-200 180
SE-FTZ	Gardan GY-80-180
SE-XFU	Glasair SH-2
SE-XIN	Glasair SH-2
SE-XFK	Glasair SH-2
SE-XUK	Glasair SH-2 RG
SE-XTX	Glasair Sportsman GS-2
SE-XYG	Glasair Super II RG
SE-AHC	GV-38
SE-AHG	Götaverken GV-38
SE-XUC	Hamilton SH-1 Glastar
SE-XVF	Hamilton SH-1 Glastar
SE-XYJ	Hamilton SH-1 Glastar Sportsm.
SE-XNY	Hamilton SH-2 Glasair FT
SE-XXL	Hamilton SH-2 Glasair II RG
SE-XVD	Hamilton SH-2 Glasair III
SE-XVI	Hamilton SH-3R Glasair III
SE-XXR	Highlander
SE-VVJ	ICP Savannah SMXP 740
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-AKN	Klemm Kl-35D
SE-BPT	Klemm Kl-35D
SE-BPU	Klemm Kl-35D
SE-XSJ	KTH-X1
SE-XJN	Lancair 320
SE-XZB	Laser
SE-XHB	Laser-Acro
SE-XLE	Long-EZ
SE-AZU	Luscombe 8A Silvaire
SE-CPG	Malmö Flygindustri MFI-9
SE-ENC	Malmö Flygindustri MFI-9 B
SE-EFO	Malmö Flygindustri MFI-9B
SE-ENE	Malmö Flygindustri MFI-9B
SE-FIG	Malmö Flygindustri MFI-9B 130

SE-XSY	MERA-01
SE-XIY	Meta Sokol L40
SE-EBS	MFI-9B
SE-EFO	MFI-9B
SE-EFS	MFI-9B
SE-ENG	MFI-9B
SE-EUD	MFI-9B
SE-EUO	MFI-9B



SE-FID	MFI-9B
SE-FIF	MFI-9B
SE-EFF	MFI-9 Junior
SE-EUB	MFI-9B
SE-XDM	MFI-9HB
SE-XHD	MFI-9HB
SE-XHG	MFI-9HB
SE-XIS	MFI-9HB
SE-XRL	MFI-9HB
SE-AYM	Miles M.65 Gemini
SE-CPL	Navion A
SE-XLN	Neico Lancair 235
SE-XOP	Neico Lancair 320
SE-XUS	Neico Lancair 360
SE-XFY	NILZ-1
SE-XZA	November 862 Tango 12
SE-XOZ	Pereira GP3 Osprey 2
SE-XRI	Piaggio P149D
SE-AMK	Piper J3C-65 Cub
SE-ASP	Piper J3C-65 Cub
SE-ASU	Piper J3C-65 Cub
SE-ATL	Piper J3C-65 Cub
SE-ATO	Piper J3C-65 Cub
SE-ATT	Piper J3C-65 Cub
SE-AWL	Piper J3C-65 Cub
SE-AWW	Piper J3C-65 Cub
SE-BEC	Piper J3C-65 Cub
SE-BEG	Piper J3C-65 Cub
SE-BEL	Piper J3C-65 Cub
SE-BEV	Piper J3C-65 Cub
SE-BMC	Piper J3C-65 Cub
SE-BNI	Piper J3C-65 Cub
SE-CET	Piper J3C 65 Cub
SE-BEI	Piper J3C-85 Cub
SE-BCS	Piper PA-12 Super Cruiser
SE-BED	Piper PA-14 Family Cruiser
SE-XPY	Piper PA-18 L21B Replika
SE-BIB	Piper PA-18 Super Cub
SE-CTG	Piper PA-18 Super Cub
SE-EPF	Piper PA-18 Super Cub
SE-GTZ	Piper PA-18 Super Cub
SE-IMF	Piper PA-18 Super Cub
SE-XRN	Piper PA-18 Super Cub
SE-FVS	Piper PA-18 Super Cub 95
SE-XMD	Piper PA-18 Super Cub 95
SE-XUR	Piper PA-18 Super Cub 95/150
SE-BCZ	Piper PA-18A Super Cub 150
SE-BYR	Piper PA-18A Super Cub 150
SE-CEB	Piper PA-18A Super Cub 150
SE-CKE	Piper Pa-18A Super Cub 150

SE-EZZ	Piper PA-18A Super Cub 150
SE-GCH	Piper PA-18A Super Cub 150
SE-ICZ	Piper PA-18A Super Cub 150
SE-IVO	Piper PA-18A Super Cub 150
SE-FAH	Piper PA-18A Super Cub 205
SE-KPS	Piper Pa-19 Super Cub
SE-CLD	Piper PA-20 Pacer 150
SE-CUR	Piper PA-22 Caribbean
SE-CSM	Piper PA-22 Caribbean 150
SE-XUF	Piper PA-22 Caribbean 160
SE-KZF	Piper PA-22 Colt 108
SE-CZU	Piper PA-22 Colt 108/150
SE-XVN	Piper PA-22 Colt 150
SE-CLA	Piper PA-22 Tri-Pacer 150
SE-XZE	Pitts S-1S
SE-XEO	Pitts S-1S
SE-XGU	Pitts S-1S
SE-XYK	Pitts S-1S
SE-FTY	Pitts S2A
SE-XKO	Pottier P.180S
SE-FTY	PZL - 104 Wilga 35
SE-IUU	PZL - 104 Wilga 35
SE-XDJ	Rans S-21
SE-XRO	Rans S-6S Coyote II
SE-XTJ	Rans S-6S Coyote II
SE-YYE	Rans S6
SE-XRG	Rans S-7 Courier
SE-XTI	Rans S-7 Courier
SE-XSV	Replica Pa 18-150 HPD
SE-XZN	Replica Pa 18-150 HPD
SE-IIO	Republic RC-3 Sea-Bee
SE-XRS	Rutan Long-EZ
SE-XRZ	Rutan Vari-Eze
SE-BNN	SAAB-91A
SE-IGL	SAAB-91B
SE-IIL	SAAB-91B
SE-KRF	SAAB-91B
SE-KVS	SAAB-91B
SE-KVX	SAAB 91B
SE-KYD	SAAB 91B
SE-LAR	SAAB 91B
SE-KGZ	SAAB 91B Safir
SE-LDD	SAAB 91B Safir
SE-KYA	SAAB-91C
SE-MEF	SAAB-91C
SE-KVY	SAAB 91C Safir
SE-KZN	SAAB 91C Safir
SE-IKK	SAAB 91D
SE-CRS	SAAB 91D Safir
SE-KFD	SAAB 91D Safir
SE-LYH	SAAB 91D Safir
SE-MCM	SAAB 91D Safir
SE-FIO	SAAB MFI-15 200 A
SE-XMH	SAAB MFI-15 200 A
SE-XNP	SAAB MFI-15 200 A
SE-XUH	SAAB MFI-15 200 A
SE-XUL	SAAB MFI-15 200 A
SE-XYF	SAAB MFI-15 200 A
SE-EFR	Saab-Scania AB MFI-9 B
SE-IGM	Saab Safir
SE-XJL	SE.5A (Replica)
SE-XYI	Searey-LSX
SE-XJR	Sequoia Falco F8.L
SE-XUT	Shaw Europa XS
SE-XVT	Shaw Europa XS
SE-XYA	Shaw Europa XS
SE-XVY	Shaw Europa XS
SE-XTD	Sportman GS-2
SE-XHL	Steen Skybolt
SE-BCM	Stinson 108-1 Voyager

SE-XHO	Stolp SA-700 Acroduster I	1224	EAA SF 25 B Falke
SEVZA	Super Petrel-LS	1571	Ercoupe-415 c/d
SE-IVK	Taylorcraft F-21B	1646	EuroFox 2K Tow
SE-XGA	Thorp T-18	1652	EuroFox 2K Tow
SE-XIP	Thorp T-18	847	Fisher Celebrity
SE-XTH	Thorp T-18	1062	Fisher Youngster V
SE-XXP	TL2000UK Sting Carbon S4	1386	FK 14 Polaris
SE-XIM	WagAero Super CUBy	1587	Gaz'alle 2
SE-XLM	WagAero Super CUBy	167	Glasair SH-2
SE-XGI	Van's RV-3A	1631	Gaz'alle 2
SE-XJE	Van's RV-4	1565	Glasair Sportsman 2+2
SE-XOL	Van's RV-4	1662	Hamilton Glasair Super II-S FT
SE-XPk	Van's RV-4	1039	Hamilton SH-1 Glastar
SE-XZT	Van's RV-4	1642	JetsonOne
SE-XZV	Van's RV-4	1098	Jodel D18
SE-XNM	Van's RV-6	717	Jodel DR1959 M1 Sicile Record
SE-XOI	Van's RV-6	1645	JustAircraft Highlander
SE-XOM	Van's RV-6	1508	Kiebitz B
SE-XRV	Van's RV-6	1602	Kitfox 4
SE-XUA	Van's RV-6	1555	LN-3-A Seagull
SE-XUO	Van's RV-6	1559	LN-3-A Seagull
SE-XYB	Van's RV-6	1614	MFI-9B
SE-XZU	Van's RV-6	1199	Mignet HM14 TF290 Loppan
SE-XUV	Van's RV-6A	1432	Monnett Sonex
SE-XZO	Van's RV-6A	1527	Murphy SR3500 Moose
SE-XUX	Van's RV-7	1636	NA-55 Helikopter
SE-XJC	Van's RV-7A	1628	Nieuport 28
SE-XJO	Van's RV-7A	1310	Noiorduyn AT-16 Harvard Mk.11 B
SE-XLL	Van's RV-7A	1252	Norberg LN-3 Seagull
SE-XYM	Van's RV-7A	1240	Nordic 580
SE-XZF	Van's RV-7A	645	North American NA66-4 Harvard
SE-XTT	Van's RV-8A	1127	Orion G-802
SE-XZG	Van's RV-8A	1093	Pietenpol Air Camper
SE-XTB	Van's RV-9A	1191	Pietenpol Air Camper
SE-XTP	Van's RV-9A	1325	Piper J3C-65/90 Cub
SE-XTE	Van's RV-10	1615	Pitts S1-11B
SE-XTO	Van's RV-14	152	Practavia Sprite
SE-XTA	Velocity 173 FG	1659	Pulsar XP
SE-XYZ	Zenair CH300 Tri-Z	1051	Rahm Vision
SE-VZJ	Zenair CH701	51	Rand KR2
SE-XDD	Zenair-Zenith CH200	1647	Rans S-21
SE-VUD	Zenair Zodiac CH65EI	783	Rans S6 Coyote typ II
		1291	Rans S-65 Coyote II
		1426	Rans S-65 Coyote II
		759	Rans S-7L
		1557	Republic SeaBee
		1203	Republic RC-3 Sea-Bee
		878	Republic RC-3 Sea-Bee
		411	Rutan Long-EZ
		1590	SAAB 91C
		1603	SAAB 91 D
		1182	Safari Helicopter
		1618	SD-1 Minisport
		1641	Searey LSX
		975	Shaw Europa
		1649	Sling 4 Tsi
		2	Sooper Coot A
		1176	Steinbach Impulse TO
		684	Stinson 108-1
		1521	Ståhl typ A
		1529	Titan T-51D Mustang
		781	Tipsy T.66 Nipper Mk II
		967	Van's RV-4
		896	Van's RV-6
		921	Van's RV-6
		965	Van's RV-6
		1059	Van's RV-6A
		1520	Van's RV-7
		1545	Van's RV-7
		1312	Van's RV-7

Pågående flygplansbygge och renoveringar

Pågående projekt med gällande bygg-/reparationstillstånd

Byggnr	Flygplantyp
922	Anglin J6-B Karatoo
1658	Arctic Voyager 250
1528	Asso V Champion
1622	Auster J56
77	Auster V
936	Auster V
565	Autogyro Humlan
1663	Bearhawk 4
1582	Broom F58
1311	Bush Rallye
520	Bushby Midget Mustang II
1657	Buster 22
1632	Bücker Bü 181 Bestmann
13	Cassut III M
920	Cassutt III M
1633	Coltina Starlight
1125	Corben Junior Ace Mod. 6
851	Denney Kitfox IV
1653	DH Moth Special
687	EAA Cessna FRA 150L

1612 Van's RV-7
1640 Van's RV-7
1629 Van's RV-7A
1382 Van's RV-8
1570 Van's RV-8
1595 Van's RV-8
1608 Van's RV-8
1651 Van's RV-10
1617 Van's RV-14
1643 Van's RV-14
1656 Vision
1544 Zenair CH701 STOL
1558 Zenith 701

X-klassade luftfartyg med gällande flygutprovningstillstånd

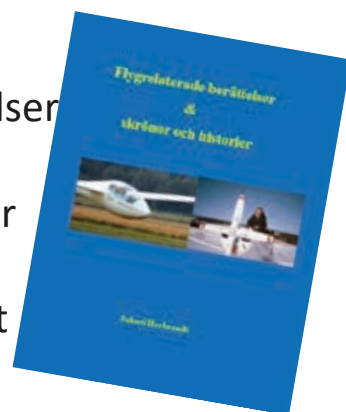
Flygplan som är under flygutprovning efter ny-bygge eller renovering

SE-CNC	Champion 7EC
SE-XZJ	De Havilland DH.82A Tiger Moth
SE-YYH	Fisher Youngster V
SE-XYD	Olofsson HB-3
SE-XJU	Pitts S-1S
SE-XNX	Rans S-10 Sakota
SE-XNT	Steen Skybolt
SE-XJJ	Van's RV-4
SE-XVX	Van's RV-6
SE-XTN	Van's RV-8
SE-XXO	Van's RV-8
SE-XTL	Van's RV-8A

NY BOK!

Flygrelaterade berättelser
&
Skröner och historier

Av Sakari Havbrandt



Robert Axelsson:

I den här skriften har han sammanfattat en samling av allt från osannolika skröner till sanna flyghistorier som är ett sant nöje att läsa. Ja, mer än så. Det är rent omöjligt att sluta läsa när man väl börjat.

159 SEK inkl. frakt

Beställ på shÅhavmek.se

Bowers Fly Baby 2010 på Håtuna.
Bild Lennart Öborn





Information om radannonsering i EAA-nytt

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

Underlag för annonsen skickas till eea-nytt@eea.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

EAA Biplane P2 säljes.



Tillverkat i USA 1975. Enda exemplaret i Sverige. Godkänd för avans + - 6G. Motorn är en Lycoming O-290G. 125 hp. För info, ring 0706-899800, eller maila till jerry@seacraft.se.



*Myndigheten ska i sin myndighetsutövning respektera 5 § förvaltningslagen om legalitet, objektivitet och proportionalitet.

**ÅTERKALLAT
NEKAT
BEGRÄNSAT
CERTIFIKAT
BEHÖRIGHET
MEDICINSKT
INTYG?**

**VI TILLVARATAR
OCH SKYDDAR
DINA INTRESSEN
OCH RÄTTIGHETER
MOT TRANSPORT-
STYRELSEN***



Säljes

RV-6 bygge

Jag har ett bara påbörjat bygge av en VAN'S RV-6 hemma i garaget som jag vill att någon tar över då jag inser att jag, på grund av ålder, inte kommer att kunna slutföra projektet. Byggsatsen består av 4 delar; vingar, flygplanskropp, stabilisator och färdigställande kit och jag har vingpaketet inklusive verktygssats.

Om intresse finns så hör av er.

MVH
Jörgen Andersson
jorgen.0858490085@telia.com
+46 72 728 48 17

Säljes

Becker AR6201

monteras i 2 1/4" (57mm), grafisk LCD display klarar även fullt solljus, belysning kan dimmas, 8,33 kHz kanalseparation. Standard eller dynamiska mikrofoner kan användas. Integrerad VOX/Intercom. Pris idé 9 000 kr

Mats Skröder 0766339900

Mer på nästa sida

VI HÅLLER DIG FLYGANDE

Mobil tankstation på Visingsö FLY-IN 2024 med
HJELMCO AVGAS 91/96UL®



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

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

BÄRBAR FLYGRADIO COM/NAV
YAESU FTA-310 8,33 kHz

Komplett med uppladdningsbart NIMH batteri med 220V laddare, kassett för stationär laddning 220V, kassett för drift via 12V cigarettuttag, kassett för traditionella alkaline batterier, nslutningskabel till traditionellt flygheadset /dubbla kontakter/, bälteshållare.

För mer info:

<https://www.manualslib.com/manual/784017/Yaesu-Fta-310.html>

1.500 kr.

Telefon 070-6969386



Ikarus C42 Roburst - tåligt & säkert!



Representanten i Skandinavien
håller med reservdelar.



Flygplanet kan levereras
med flera önskvärda
Rotax motoralternativ.

Ikarus C42 är ett ultralätt flygplan tillverkat av Comco Ikarus GmbH i Tyskland. Flygplanet är relativt enkelt att flyga och uppskattas mycket av flygklubbar världen över.

Finns även som EASA godkänd LSA maskin för 600 MTOW

Skandinavisk agent för Junkers räddningsfallschärmar

Junkers Magnum containerräddningssystem passar
för bl.a. trikes och UL-flygplan

Kategorier

Magnum Softpack räddningssystem
Magnum container räddningssystem
Tillbehör för räddningssystem

Det 5/6 årliga testet
för Junkers Magnum
räddningssystem
inkluderar:

Testning, upppackning
och visuell inspektion.

Packning: tryckförpackning med 8 ton.

Byte av: huvudledning
och dämpledning.

Raketens drivmedel
och detonator byts ut.



JUNKERS



Nu!
24 års
livslängd

ELLTECH

Svensk och Norsk agent

Tel. + 46 (0)70 583 23 82

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

FLYGFÖRSÄKRING VIA CHRISTIAN ADOLFSON



Privat - Kommersiellt - Flygklubb
Rätt Flygförsäkring till rätt premie!

Pilot & Försäkringsmäklare

+46 73 042 61 53

Info@braflygforsakring.se

www.braflygforsakring.se

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
Hjelmco Oil gratulerar Jönköpings Flygklubb
till den nya tankanläggningen med
HJELMCO AVGAS 91/96UL®.
Tankvolym 15.000 liter.



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