

Skantze & Son Aktiebolag

Specialister

i alla slag av flygförsäkringar
med "Lloyd's i London"

SKEPPSBRON 4
GÖTEBORG C

Tel.: 13 88 78
13 88 85

TILL SALU

RESERVDELAR KLEMM 35

Motor HM 504	grundöversedd
1 par vingar	grundöversedda
1 st stjärtparti	grundöversett
Motor HM 504	utgången
1 par vingar	begagnade
1 st stjärtparti	begagnat
2 par landningsställ	begagnade
2 par skidor	begagnade

Tillbehör av olika slag till flygkropp

Bromma-Flygtjänst

Box 308
Vällingby 3
tel 0756/243 45

KLEMM KL 35 D

med skid- och hjulställ. Gångtid motor 140 tim s.s.ö. Säljes eller bytes mot förslag.

Svar till "Klemm", KSAK-NYTT, Malm-skillnadsgatan 27, Stockholm.

AUSTER MARK V J 1

motor 105 hkr Cirrus Minor säljes omgående. Svar till Gävlebygdens fkl, Brandstationen, Gävle.

PROCTOR IV.

fullt instr. utr. m. radio. Kristianstads Flygklubb, tel. 106 51, Kristianstad.

PIPER CUB L4, 65 HP motor

Sporrgeafflar Sk12, Klemm
Avgaskrökar Sk12, slangar t. hjul.
Variometer, kompasser m. m.
Spant till G. Baby.

Arboga Flygklubb, Arboga

SUPER CUB 150, total gångtid c:a 650 tim.
Motor 0 tim. efter g.ö. Skidställ finnes.
Flottörer IDO 1620, bärighet 735 kg.
För snabb affär ring **Hans Tammer**
Kiruna 126 40.

FLOTTÖRER

kompleta, passande till Piper Cub L 4, typ EDO, lättmetall, säljes till förmånligt pris. Förfrågningar hos direktör Holger Tegelström, tel 648, Lycksele.

PIPER CUB 65

Gångtid efter grundöversyn 1959 35 tim.
En dito. Gångtid motor e. g. ö. 150 tim.
Tel 060/183 23 el 660 30



Februari 1960

Redaktör och ansvarig utgivare: *Georg H. Dévantz.* Adress: Kungl. Svenska Aero-klubben, Malm-skillnadsgatan 27, Stockholm C. Telefon: 23 23 65 (växel).

Prenumerationspris: Endast helår 3:—.
Postgirokonto (KSAK) 555 70.

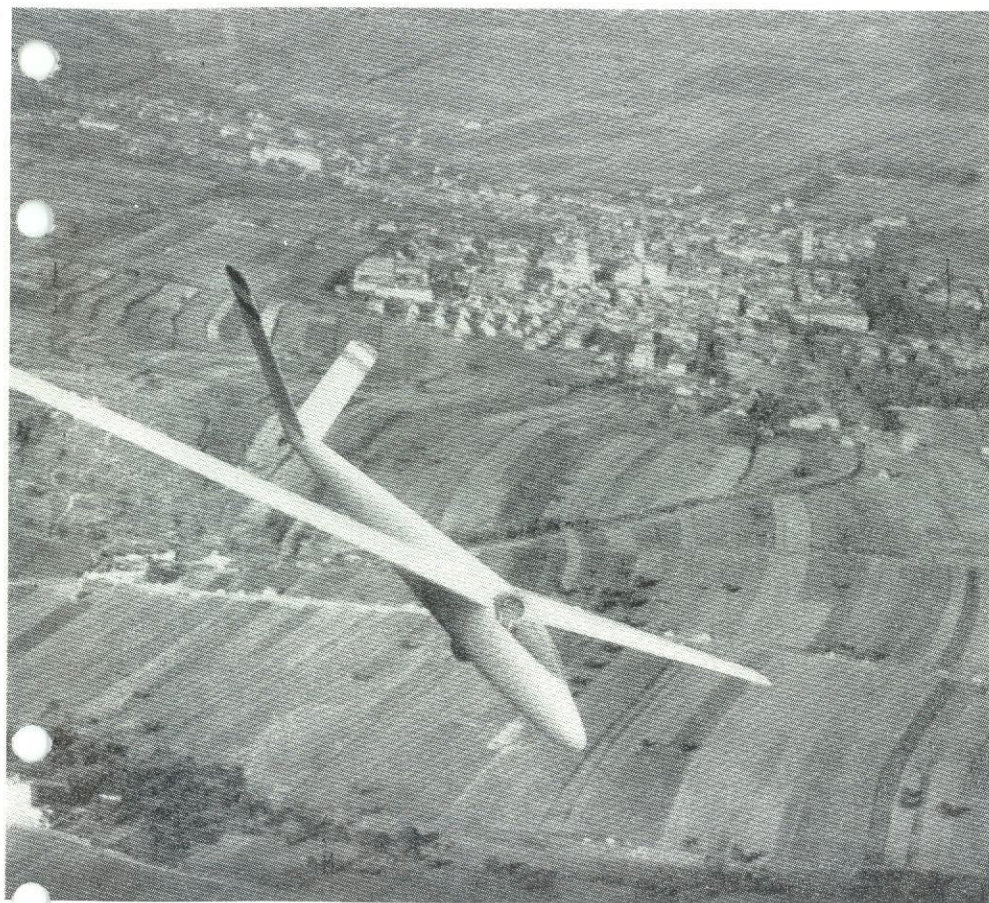
Annonspriser och annonsformat

1/1-sida (130×185) mm	220:—
1/2-sida (130×90) mm	145:—
1/2-sida (62×185) mm	145:—
1/4-sida (130×45) mm	80:—
1/4-sida (62×90) mm	80:—

Radannonser (spaltbredd 62 mm)
millimeterpris 1:10



NUMMER 1 - ÅRGÅNG 3 - FEBR. 1960



"STANDARD AUSTRIA"

KSAK-NYTT presenterar härmed ett nytt segelflygplan i standardklassen, ännu så länge endast tillgängligt i fem exemplar, av vilka ett har flugits. Det har visat sig äga anmärkningsvärt goda glidegenskaper, särskilt vid höga farter och bör sålunda bli ett nära nog idealiskt flygplan för Guld-C-prov och för de krävande distans- och höjdflygningarna för Diamant-C. (Se beskrivn. sid. 8.)

SEGELFLYGETS STATSANSLAG

FYRPARTIMOTION

TILL KSAK:s UNDSÄTTNING

I statsverkspropositionen skriver försvarsministern

”för egen del är jag tveksam om statsbidrag i fortsättningen bör utgå till den med ifrågavarande anslag avsedda verksamheten”

varefter han föreslår en sänkning av anslaget med 186.000 kronor.

Lyckligtvis delar CFV på intet sätt försvarsministerns tveksamhet. Sina synpunkter i denna fråga har CFV framlagt i en promemoria som tillställts försvarsministern, vilken egendomligt nog inte alls inhämtat CFV:s mening innan nedprutningen föreslagits. Däremot har försvarsministern ”inhämtat” att inom statens sakrevision ”undersökningar pågår rörande den med statsbidrag bedrivna verksamheten inom svenska aeroklubben”, vilket är något av en mystifikation. Ingen annan har nämligen hört talas om denna utredning allra minst sakrevisionen enligt vad KSAK-NYTT inhämtat. Icke desto mindre föreslås att i avbidan på resultatet av dessa undersökningar ett visst reducerat bidrag får utgå för nästa budgetår, främst till utgifter för löner och arvoden för instruktörer för segelflyget — tydligen som ett steg på vägen mot fullständig bortoperation av anslaget.

Emellertid brukar det inte anses riktigt fint att föreslå dylika åtgärder i avvaktan på ett utredningsresultat. Att denna uppfattning hyses av riksdagens ledamöter framgår av att i såväl första som andra kammaren 4-partimotioner framlagts, baserade på CFV ovannämnda promemoria, vilka går ut på att en sänkning av anslaget ej bör komma till stånd innan en utredning framlagts som visar att aeroklubbens statsunderstödda verksamhet ej skulle vara av den betydelse som CFV tillmäter densamma.

Utdrag ur motionen.

Efter en kort redogörelse för riksdagens prövning av anslagsfrågan dels vid anslaget tillkomst, dels i samband med försvarspropositionen 1948 samt slutligen i samband med anslagshöjningen med 75.000 kr vid 1955 års riksdag uppstår motionen i huvudsak en redogörelse för de omständigheter på vilka CFV grundar sitt omdöme om anslaget betydelse för rekrytering till FV.

Promemorian uppstår bl. a. en utredning för treårsperioden 1956—1958 över antagnings- och avgångsprocent för dels segelflygutbildade dels övriga elever i grundläggande flygutbildning vid flygvapnet samt en beräkning av de kostnadsbesparingar, som uppstå tack vare den lägre avgångsprocenten bland segelflygutbildade elever. För icke segelflygutbildade elever har gallringen varit 61 % och för segelflygutbildade elever 38 %. Av de elever som godkänts i den grundläggande flygutbildningen har 22 % genomgått segelflygutbildning vid KSAK (med anslutna flygklubbar). Ur dessa uppgifter har beräknats hur många ytterligare elever som hade måst påbörja utbildning vid flygvapnet därest icke förgallring skett genom segelflygutbildning för att erhålla samma antal utexaminerade. De kostnader dessa ytterligare elever skulle ha dragit redovisas i detalj. Sammanställningen uppstår följande poster:

Uttagningskostnader	8.000
Förberedande fältflygarskola	76.000
Elevkostnader vid flygskola	123.000
Ytterligare behov av flygplan	144.000
D:o av flyglärare och mekanikerpersonal	28.000
Summa Kronor	379.000

Den del av statsanslaget som belöper sig på segelflygverksamhet har under de tre berörda budgetåren utgjort (fördelat per kalenderår) 356.000 kronor, varför en beräknad besparing på 23.000 kronor per år redovisas. Utöver ovannämnda besparingar torde även icke obetydliga besparingar ha uppkommit genom att den av aeroklubben befrämjade privatflygverksamheten bildat rekryteringsunderlag till det civila flygets yrken och därigenom bidragit till att minska avgången av flygutbildad personal från flygvapnet till civilflyget.

Än viktigare än dessa besparingar är dock det förhållandet, att verksamheten vid de över hela landet spridda flygklubbarna åstadkommer en breddning av rekryteringsunderlaget och ökar påverkan av det mest önskvärda rekryteringsklientelet. Chefen för flygvapnet framhåller att kraven på hög kvalitet hos den flygande personalen vid flygvapnet växer i samband med att flygvapnet tillföres dyrbarare och mer komplicerad materiel. Allt strängare urval är därför önskvärt och någon anledning att minska strängningarna på rekryteringsområdet finnes

Motionärerna: i 1. kammaren hrr R. Berg (h), Boheman (f), S. Larsson (c) och G. Berg (s) samt i 2. kammaren hrr Dickson och Edlund (h), Boija och Rimås (f), Hansson i Önnarp och Pettersson i Dal (c) samt Andersson i Ronneby och Sköld (s).

ej, tvärtom är en intensifiering av behovet påkallad.

Med tanke bl. a. på den dyrbara materielen — en J 35 beräknas kosta 3—4 gånger mer än sin föregångare J 29 — är urvalet av utomordentlig betydelse. Bl. a. fordras i hög grad ambition. Denna egenskap kan vara svår att komma underfund med hos en elev på tidigt stadium. I chefsens för flygvapnet promemoria anföres: ”Segelflygutbildningen i KSAK regi ger möjligheter att pröva om en ynglings flygintresse motsvarar av fallenhet för flygaryket. De, som med hänsyn till den av allmänheten väl sedda, stora gallringen under flygutbildningen vid flygvapnet drar sig för att direkt söka anställning där, har möjligheter att under mindre pressande förhållanden vid en flygklubb utröna sina anlag för flygtjänst. På så sätt kan många räddas till flygvapnet som just på grund av ambition dragit sig för att söka om han inte fått föfälle att pröva sin fallenhet.”

Sammanfattningsvis anför chefen för flygvapnet:

”1. KSAK har under de gångna åren givit flygvapnet ett värdefullt stöd i rekryteringsarbetet genom att bland ungdomen väcka intresse för verksamheten vid flygvapnet, hos flygintresserade vidmakthålla intresset fram till rekryteringsbar ålder samt göra en kostnadsbesparande förgallring bland ynglingar med intresse för anställning i flygtjänst vid flygvapnet. Härigenom har KSAK:s verksamhet väl motsvarat de syften, som var vägledande då anslaget ”Understöd åt privatflyget” inrättades 1944/45.

2. Den flygmateriel som nu och under de närmaste åren tillföres flygvapnet ställer ytterligare krav på den flygande personalens kvalitet. Härigenom ställes också ökade krav på rekryteringsarbetets effektivitet.

KSAK:s DIREKTANSLOTNA MEDLEMMAR

kallas till årssammanträde på KSAK, Malmkillnadsgatan 27, torsdagen den 25 februari kl 16.00

Detta talar för att KSAK:s stöd åt flygvapnet i varje fall icke bör minskas.

3. KSAK har betydelsefulla uppgifter vid sidan av stödet åt flygvapnet, som bör beaktas då man bedömer anslaget betydelse.”

Vad beträffar de uppgifter aeroklubben har vid sidan av stödet åt flygvapnet framhåller chefen för flygvapnet att aeroklubbens verksamhet främjar flygutvecklingen i stort inom landet och vidare gagnar civilförsvaret samt den vid armén och marinen bedrivna flygverksamheten.

Enligt vad ovan anförts har såväl tidigare som av chefen för flygvapnet i förevarande sammanhang verkställda utredningar givit vid handen att ett understöd av den motorlösa flygningen är av stor betydelse för rekryteringen till flygvapnet och att åtgärder av ifrågavarande slag för främjande av denna rekrytering alltså är av behovet påkallade. De motiv som legat till grund för riksdagens beslut att bevilja anslag till understöd åt segelflyget föreligger alltså. Härtill kommer att den med stöd av statsbidraget bedrivna verksamheten, enligt chefsens för flygvapnet utredning, medför stora kostnadsbesparingar för flygvapnet. Det bör beaktas att riksdagen ursprungligen fattat besluten om anslagstilldelning utan kännedom om eller hänsyn till denna icke oväsentliga faktor. Det torde dessutom komma att visa sig att de ekonomiska fördelarna av aeroklubbens verksam-

KALLELSE

till årsmöte lördagen den 26 mars 1960

Befullmäktigade ombud för KSAK:s anslutna organisationer och för dess direktanslutna medlemmar kallas till årsmöte i Stockholm den 26 mars 1960,

Program:

Kl 14.00 Årsmötesförhandlingar, Utdelning av priser och utmärkelsetecken.

Kl 18.30 Gemensam enkel subskriberad middag.

Lokal: Hotel Foresta, Herserudsvägen, Lidingö

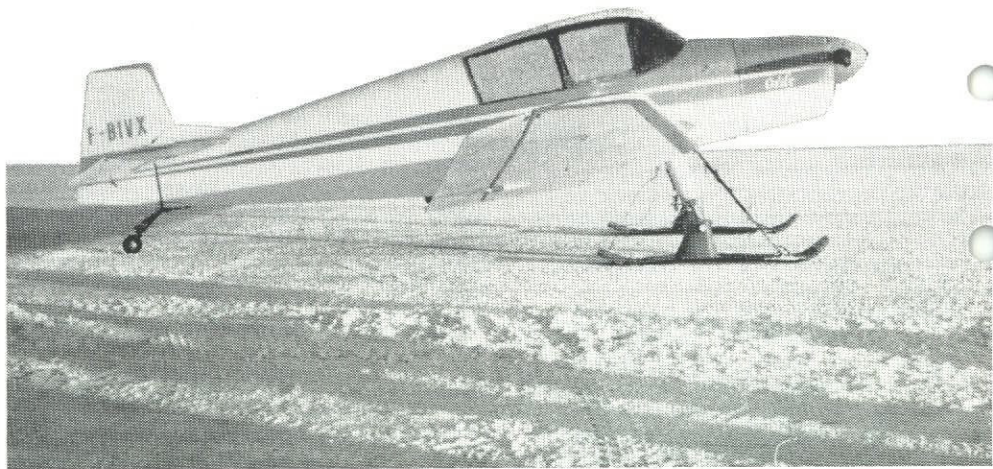
Valkommitten

sammanträder på KSAK lördagen den 26 mars kl 09.00

Styrelsen

sammanträder på KSAK lördagen den 26 mars kl 10.15 och i årsmöteslokalen omedelbart efter årsmötet.

Jodel Ambassadeur och Piper Caribbean på vintrig demonstrationstripp



Det har varit KSAK angeläget att för de klubbar som är engagerade i skogsbrandbevakning visa upp några flygplantyper lämpliga att ersätta vissa av de gamla och alltför långsam-

het äro vida större om man även beaktar det gagn aeroklubben utför för övriga delar av försvaret och civilförsvaret och ej minst för luftfartsstyrelsen, vilket verk på aeroklubben avlastat vissa arbetsuppgifter.

Chefen för försvarsdepartementet hänvisar till att undersökningar pågå rörande den inom svenska aeroklubben med statsbidrag bedrivna verksamheten. Innan en utredning framlagts, som visar, att aeroklubbens statsunderstödda verksamhet ej är av den betydelse, som chefen för flygvapnet tillmåter densamma, anse vi att en sänkning av ifrågavarande anslag ej bör komma till stånd.

Med stöd av vad sålunda anförts få vi hemställa

att riksdagen måtte till Flygvapnet: Understödd åt privatflyget för budgetåret 1960/61 anvisa ett reservationsanslag av kronor 366.000, varvid vi förutsätta, att ökningen skall kunna tillgodoses inom den i statsverkspropositionen för flygvapnet föreslagna kostnadsramen.

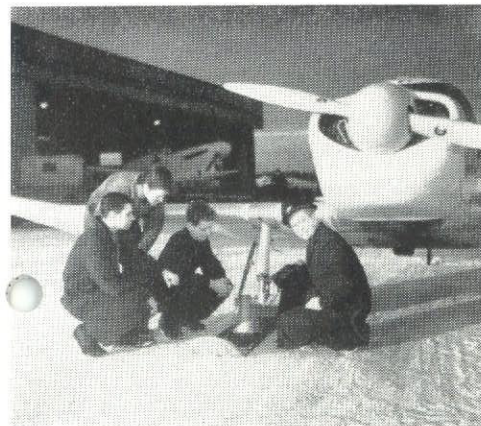
ma flygplan som på sina håll används för detta ändamål. Det var av den anledningen demonstrationstrippen arrangerades just nu trots att tidpunkten ur väderlekssynpunkt onekligen hade kunnat väljas bättre. Då Ambassadeur och Caribbean dessutom är trevliga långfärdsplan och lämpliga för klubbverksamhet i största allmänhet är det naturligt att demonstrationerna emotsågs med viss förväntan.

Från början var det tänkt att "trippen" skulle äga rum i december men dåligt väder på kontinenten försenade Ambassadeurs ankor och för att inte kollidera med julfirandet beslöt man att demonstrationerna skulle flyttas till senare delen av januari.

Så kom då äntligen Ambassadeuren till Bromma fördd av jovialiske och pålitlige René Mary från Strasbourg, i vanliga fall chefslärare vid stadens flygklubb. Båda flygplanen visades upp på Bromma för representanter för luftfartsstyrelsen och för en hel del intresserade klubbmedlemmar.

Den 28 januari startade vi rundresan till klubbarna med Karlstad som närmaste mål. Vi — det var alltså René Mary, Walle Forslund från ANA-flyg samt Bengt C-son Bergman och undertecknad från KSAK.

Många väntade i Karlstad och planen hade knappast landat, förrän de bokstavigt talat



Vinjettbilden: Jodel Ambassadeur med skidställ special.

Denna sida, överst: Svensk Flygtjänst, verkemästare Knutsson och hans medhjälpare byggde skidstället på rekordtid.

Därunder: Ingenjör Eric Halle diskuterar sin skidkonstruktion med René Mary.

Underst: Den glade fransmannen trivdes lika bra som Jodelen med det nya skidstället.

antrades. Ända från Torsby kom intresserade med flygklubbens styrelse i täten. Mary och Forslund hade fullt upp med täta turer i luften och mycken intensiv agentverksamhet på marken. Här demonstrerades även en Cessna 172 av en lokal representant för denna typ.

En dag försenade av vädret startade vi för den längsta turen Karlstad—Östersund i sträng kyla. Vår franske vän rös till en smula, när han fick veta att vi passerade trakter där björnar huserade och det var först när han fick veta att slika djur sover hårt så här års som han släppte varvräknaren med blicken.

Flygvapnet hade varit vänliga nog att tillåta oss att landa på F4:s fält på Frösön och



där mottogs vi på bästa sätt. Med tandläkare Sven Dahl i spetsen kom en ansenlig skara klubbmedlemmar och även här var intresset i topp.

Söndagen den 31 januari gick färden vidare i sol och rykande medvind. Midlanda var nästa mål. Många intresserade, täta turer och massor av frågor. Förarna har sannerligen fått veta av vad en spekulant kan ha på hjärtat!

Söderhamn och F15:s fält var målet för nästa etapp. Flottiljens representanter hjälpte på allt sätt — och vilket uppbåd av civil vetgirighet. Från Gävle, Edsbyn och Hudiksvall kom klubbmedlemmar flygande och bilande, trots att det var måndag och alltså arbetsdag i högsta grad, ett verkligt övertygande prov på intresset.

Åter till Stockholm, där det hela avslutades med skidprov. Efter dessa är endast att konstatera, att de båda turnékärrorna uppförde sig lika väl på skidor som på hjul.

Slutomdömet om turnén från vår sida är gott. Det hela var mycket givande och tydligt

FLYGFÖRARE TILL SKOGSBRANDBEVAKNING

Medlemmar i klubbar som ej bedriver skogsbrandbevakning kan på vissa villkor få tillfälle till sådan flygning. Dessa villkor är:

- **Kvalifikationer.** En flygtid av minst 100 flygtimmar som förare samt inflygning på flygplantypen ifråga. För den som har annan flygerfarenhet, t ex. som navigatör, signalist, fotograf el dyl kan kravet på flygtid minskas. Det är motorflygchefen i vederbörande flygklubb (där tjänstgöringen skall ske) som godkänner. Vidare fordras radiotelefoncertifikat och god orienterings- och kartläs-

NY JODEL-KURS

i sommar

27 juni—9 juli arrangerar KSAK en Jodelbyggkurs i Västerås. Kursen genomföres i flygförvaltningens verkstadslokaler. Inkvartering ordnas på det trivsamma Lövudden.

Endast deltagare som redan föresatt sig att bygga ett eget flygplan kommer att beredas tillfälle att delta. Det blir nämligen en liten kurs för max 8 man. Deltagare kommer att avfordras avgiften för bygglicens och komplett ritningsatts i förskott, sammanlagt 350:— kronor samt kursavgiften, vilken beräknas uppgå till 300:— kronor.

värderade klubbmedlemmarna överallt att de beretts tillfälle att utan långa resor få flyga och studera modern flygmateriel. Det gavs tillfälle till många givande diskussioner i trevlig kamratlig samvaro, och det är tydligt att de klubbar vi besökte har livskraft i hög grad. Det verkar som om det årtionde vi nyligen inlett kommer att präglas av ett verkligt uppsving för civil motorflygning.

Vi beklagar att de planerade besöken hos klubbarna i Västerås och Borlänge av olika anledningar måste inställas, men vi hoppas få tillfälle till en ny tripp fram på vårkanten.

Och nu lever vi vidare på minnena — av klubbaftonen i Karlstad med stort uppbåd och med Billy Huzell som intensiv konferensiar — av kölden på Frösöfältet som föranledde vår franske vän att känna efter om det gick att bryta av örnsnibbarna och av hans glada min, när han fann att brytproven misslyckades — och slutligen av fransmannens förtjusning över de stora, varma och prydliga "lapptossor" som Sven Dahl lånade honom.

Nils Lundgren.

ningsförmåga. Innan en förare godkännes för självständigt utförande av bevakningsuppdrag skall han medfölja som 2. pilot (el observatör) samt visa vad han duger till.

- **Behov.** Vissa flygklubbar har gott om förare, andra har sämre ställt. Behov eller önskemål om förstärkning meddelas till KSAK. Inkomna anmälningar meddelas dessa klubbar.
- **Överenskommelse.** Sedan KSAK förmedlat kontakten mellan sökande och flygklubb träffas överenskommelse mellan parterna. Denna bör omfatta följande frågor. **Tid** Härvid är att märka att "inkörningen" 1—2 veckor, varför kortaste tid normalt bör vara 3 veckor för den som inte tidigare är inkörd på området ifråga. **Flygtid.** I överenskommelsen bör ingå en garanterad minimiflygtid (t ex 4—5 timmar per vecka) oavsett om vädret kräver flygbevakning (Flygtid som 2. pilot i DK får räknas som förartid.) **Ersättning.** För tjänstgöringen utgår ingen ersättning. Däremot kan klubben ersätta resa om det inte blir för dyrt. Traktamente utgår i regel inte utan klubben ordnar (enkelt) mat och logi. **Särskild utbildning.** Det är möjligt att klubben preciserar kraven ifråga om utbildning, t ex genomgång av särskild vid klubben (eller annan klubb) anordnad skogsbrandbevakningskurs.

Förare som önskar deltaga i brandflygning bör rekvirera anmälningssedel från KSAK.

TILLFÄLLIGT HJÄLPFLYGTILLSTÅND

A. **Flygklubb med tillstånd att utföra hjälpflyg** kan i undantagsfall meddelas särskilt tillstånd att utföra tillfälliga uppdrag av humanitär eller allmännyttig karaktär, även om uppdragets art är sådant att det icke omfattas det klubben lämnade tillståndet till hjälpflyg.

B. I nödsituation eller då eljest synnerliga skäl föreligger och inga andra hjälpmedel står till buds kan jämväl flygklubb, som icke innehar tillstånd att utföra hjälpflyg erhålla sådant särskilt tillstånd som ovan avses. Härvid förutsättes att klubben förfogar över för uppdragets utförande lämpliga resurser ifråga om personal och materiel.

Ansökan om tillfälligt tillstånd enligt ovan tillställs KSAK, som av Lfs medgivits rätt att bevilja dylikt tillstånd, dock endast under förutsättning att de flygföretag med tillstånd till yrkesmässig luftfart, som finns nära tillgängliga, förklarar att de icke kan åtaga sig uppdraget eller företagens resurser bedömas otillräckliga för uppdragets rätta utförande.

Tillsatsviktens inverkan på flygegenskaperna hos segelflygplan

Utdrag ur Slingsby News Letter
januari 1960.

Var och en som flugit i segelflygplan vet att flygplanet tyngdpunkt måste ligga inom en för flygplantypen bestämd marginal. Däremot är kanske skälen varför denna marginal ej får överskridas inte så väl kända.

Bakre tillättna Tp-läge bestämmas av följande faktorer:

1. Grad av längdstabilitet.

För att flygplanet skall vara trevligt och lätt att flyga måste det ha en viss grad av positiv stabilitet. Detta innebär att då flygplanet är

KLUBBMEDLEM MED UTLÄNDSKT MEDBORGARSKAP

I KSAK:s normalstadgar § 7 angives att inval av utländsk ledamot kräver godkännande av KSAK. Denna bestämmelse slopas (VU beslut den 12.1.1960).

Betr. klubbmedlem med utländskt medborgarskap bör emellertid följande iakttas:

1. Utländsk medborgare bör ej inväljas såsom medlem av klubbstyrelse.
2. Utländsk medborgare har ej rätt att utan CFV:s medgivande besöka FV:s etablissemang (flottilj, krigsflygfält m. m.). Då flygklubb använder sig av tillstånd att utnyttja FV:s etablissemang gäller detta tillstånd således ej utländsk medborgare, för vilken ej särskilt tillstånd inhämtats.
3. Utländsk medborgare äger ej utan särskilt tillstånd rätt att flyga med statsbidrag anskaffad flygmateriel. Sådant tillstånd sökes genom KSAK. (Gäller ej danska och norska medborgare.)
4. Utländsk medborgare äger ej rätt att påbörja utbildning vid flygskola utan särskilt tillstånd av Lfs (se BCL U. 2.2.).
5. Utlänning på besök i Sverige, som är medlem av flygklubb ansluten till eget lands nationella aeroklubb bör kunna beviljas inträde som gästmedlem i svensk flygklubb.
6. För att utländsk medborgare skall kunna försäkras i RFA (kollektivt yrkesskadeförsäkring för viss flygande personal) fordras att vederbörande är bosatt och mantalsskriven i Sverige.

trimmat för en viss fart så fordras det ett bestämt tryck i spaken för att öka farten och en dragning för att minska farten. Allteftersom Tp flyttas bakåt minskar denna spakskraft och blir vid ett visst Tp-läge omkastad. (Flygplanet är då instabilt). Under de typprov, som utföres med en ny flygplantyp fastställes de minsta spakkrifter, som skall tillätas och på så sätt bestämmas det bakerst tillättna Tp-läget för just detta fall.

2. Spakkrifter.

Om endast små spakkrifter behövas för att stegra flygplanet kan stora lastfaktorer oavsett uppnås även vid en ganska måttlig dragning i spaken. Samtidigt härmed har flygplanet benägenhet att gräva in sig i svängar utan att någon dragning i spaken äger rum. Dessa två egenskaper blir mera kritiska allteftersom Tp flyttas bakåt.

3. Trimmingsmöjligheter.

Flygplanet bör kunna trimmas (så att ingen spakkraft förefinnes) inom ett icke alltför snävt fartområde. Om Tp ligger för långt tillbaka kan det vara omöjligt att trimma flygplanet vid höga farter.

4. Urgång ur spin.

Allteftersom Tp flyttas bakåt försämras vanligen urgångsegenskaperna.

Främre tillättna Tp-läget bestämmas av följande faktorer:

1. Möjligheten att minska farten ned till stallfart.

Vid upptagning före landning är det nödvändigt att ha tillräcklig höjdrodverkan för att få ner stjärten. Denna verkan reduceras allteftersom Tp flyttas framåt. Denna egenskap är särskilt behövlig vid landning i kyttigt väder.

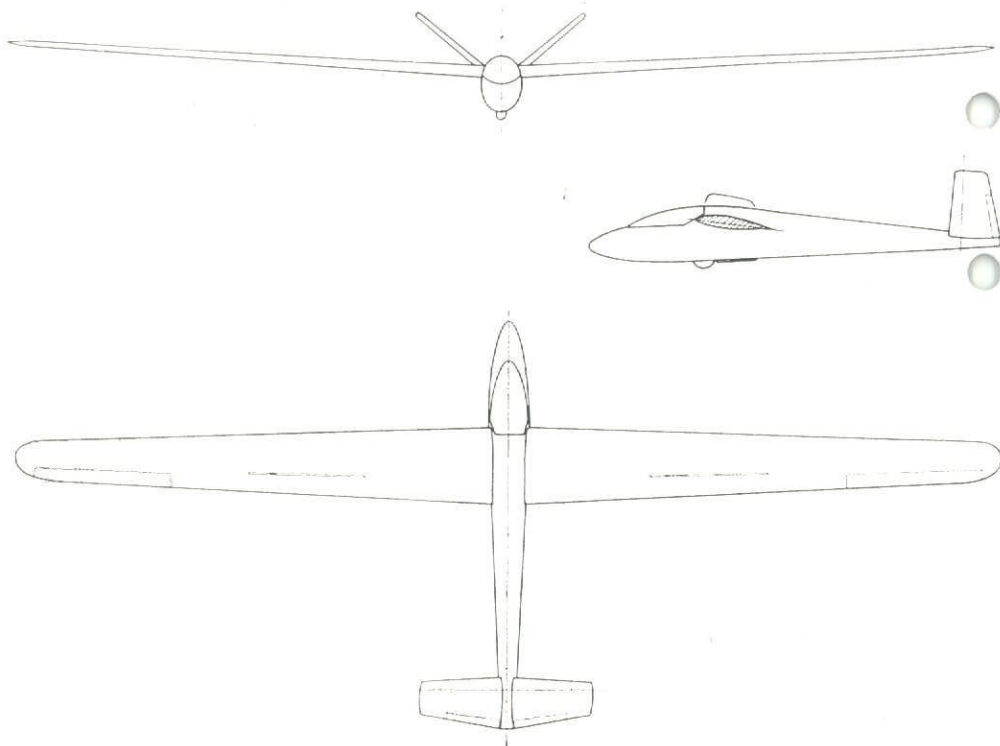
2. Trimmingsmöjligheter.

Om Tp ligger för långt fram kan det vara omöjligt att trimma flygplanet vid låga farter.

Av ovanstående framgår betydelsen av att gränserna för tillåten-tillsatsvikt ej under- eller överskrides. För Bergfalke gäller t ex vid ensamflygning att föraren måste sitta i framsits och att hans vikt ej får undersiga 60 kg eller överstiga 100 kg. Vid flygning med två personer i samma flygplan får vikten på personen i framsits ej understiga 55 kg eller överstiga 100 kg. Något som särskilt måste beaktas vid flygning med "pysslingar" eller "tungviktare".

Standard "Austria"

— Nykonstruktion inför 1960 års VM —



Tillverkare: Österreichischer Aero-Club
— Zentralwerkstätte, Salesianergasse 1,
Wien, Österrike.

Konstruktör: Ing Rüdiger Kunz.

Beskrivning:

Ensitsigt, fribärande högvingat monoplan. Vinglar med laminarprofil. Främre och bakre delen av kroppen är byggd i glasfiberlaminat — för övrigt är flygplanet byggt av trä. Planet är försett med plexiglashuv och ett fast, bromsbart hjul.

Mått:

Spännvidd	15,00 m
Längd	6,20 m
Kroppsbredd	0,62 m

Vikt:

Tomvikt	205 kg
Tillsatsvikt	118 kg
Flygvikt	323 kg
Vingbelastning	22 kg/m ²

Vingyta mm:

Vingyta	13,50 m ²
Skevroder	0,81 m ²
Stabilisator och höjdroder	2,00 m ²

Profiler:

Vinge	NACA 652-415
Stabilisator och höjdroder	NACA 642-012

Vingar:

Största vingdjup	1,20 m
Minsta vingdjup	0,60 m
Medelvingdjup	0,95 m
Sidoförhållande	1:16,7
Pilform	0°
V-form	3°
Vingform	Trapets
Skränkning	1,5°

Prestanda:

Bästa glidtal (vid 105 km/tim)	1:34
Minsta sjunkhastighet (vid 70 km/tim)	0,70 m/sek
Minsta flyghastighet	55 km/tim

Ovan angivna prestanda har beräknats vid en flygvikt av 300 kg och vid havsytans nivå.

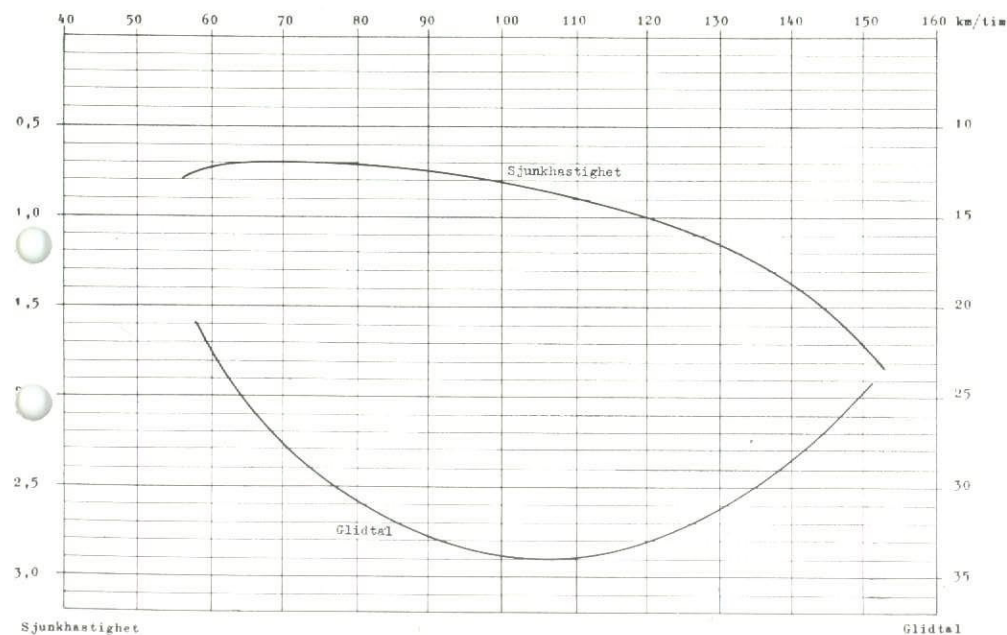
Högst tillåtna hastigheter:

Tillåten hastighet vid lugnt väder	250 km/tim
Tillåten hastighet vid byigt väder	140 km/tim
Vinschstart	95 km/tim
Flygstart	140 km/tim
Molnflygning	Ja
Konstflygning	Nej

Flyglotteriet 1960

För att mildra stöten av den sänkning av statsanslaget som hotar segelflyget inför nästa budgetår och som redan drabbat modellflyget, har KSAK erbjudit de anslutna klubbarna att, under förutsättning av att den av försvarsministern föreslagna anslagsänkningen verkligen skulle komma till stånd, få behålla hela nettobehållningen av klubbarnas lottförsäljning, eller 1:15 per lott å 3:— kronor. Återstoden utgöres av vinstkostnader och omkostnader för försäljningen. Samma erbjudande har även utgått till de modellflygklubbar som tidigare medverkat i lotteriet. En förutsättning för att dessa för klubbarna synnerligen gynnsamma villkor skall kunna tillämpas är att varje klubb i förhand binder sig för ett visst antal lotter. Några större omkostnader för lottreturer rymms nämligen inte i den här ovan angivna kalkylen.

Slutgiltigt beslut om uppläggningsen av 1960 års Flyglotteri kommer att fattas av KSAK:s årsmöte den 26 mars. Vid denna tidpunkt räknar KSAK med att frågan om segelflygets statsanslag under nästa budgetår varit uppe i Riksdagen eller åtminstone behandlats i Statsutskottet.



Sjunkhastighet

Glidtal

Unga jubilarer

S-CERTIFIKAT NR 2000

C-DIPLOM NR 5000



S-certifikat nr 2000 har utdelats till Hans Johansson, 39, år, Örebro Bil- o. Flygklubb, Örebro.



Berndt-Inge Jensen, 18 år, Västerbergslagens FK, Ludvika, har erövrat C-diplom nr 5000.

DRIVMEDEL FRÅN FLYGVAPNETS FÖRRÅD

KSAK-garanti kräves

Flygförvaltningen meddelar att på förekommen anledning kan flygdrivmedel från flygvapnets förråd ej utlämnas till enskilda, såvida ej KSAK är villig att ställa sig som garant för att betalning sker.

Vi har meddelat flygförvaltningen att KSAK åtar sig detta för sina medlemmar (anslutna klubbar och deras medlemmar). Detta har flygförvaltningen meddelat flygvapnets förrådsställen. Vid dessa kommer troligen i fortsättningen drivmedel att utlämnas endast mot uppvisande av medlemskort (och identifiering genom t. ex. certifikat). För flygklubb gäller att den som uttager drivmedel för flygklubbsräkning skall vara beredd att styrka sin befogenhet härtill.

FRANSKA AEROKLUBBEN

HAR UPPSATT EN POKAL

I HASTIGHETSFLYGNING

Louis Blériot skapade år 1930 en internationell hastighetstävling om en pokal, värd c:a 10.000 svenska kronor. Det har aldrig tävlat om denna pokal.

Franska Aeroklubben har nu satt upp den i en tävling som gäller från 1 febr 1960 till 31 dec 1963 och som enligt vissa regler gäller has-

tigheter upp till 2.000 km/tim. Luftfarkosten skall vara bemannad samt framdriven uteslutande av de medel som finns ombord.

KSAK har översänt de från franska aeroklubben erhållna reglerna om tävlingen till flygvapnet och SAAB.

NY MOTOR

I EXPORTVERSIONEN AV DRAKEN

Svenska versionen J35B har överskridit Mach 2

En rad nya uppgifter har frisläppts för publicering beträffande exportversionen Saab 35 Draken. Det kan nu avslöjas, att denna version, som har avsevärt bättre prestanda än den första serieversionen av flygplanet — bl a har toppfart och stigförmåga ytterligare förbättrats — är utrustad med en ny engelsk jetmotor av typ Rolls Royce RB 146. Flygplanet har sålunda överskridit Mach 2 i planflyg. Denna motor, som är en av de mest avancerade utvecklingarna av den bekanta Rolls Royce Avon-motorn, har betydligt större dragkraft än den Avon-motor, som J35A är försedd med. Den nya Draken-versionen är liksom föregångaren försedd med en efterbrännkammare, konstruerad av Svenska Flygmotor AB. Denna utnyttjar till fullo den rymliga bakkroppen i Draken och ger avsevärt ökad dragkraft t ex under strid.



För flygisk framtid med ungdom på fritid

KSAK:s angelägnaste uppgift är att främja privatflyget — modell-, segel- och lätt motorflyg. Därigenom beredes praktiskt taget hela landets ungdom tillfälle att komma i kontakt med flyget, till utbildning och aktiv verksamhet.

Flygets utomordentligt kraftiga utveckling både kvantitativt och kvalitativt kräver såväl mer omfattande som strängare urval. Därför har privatflygets betydelse som rekryteringskälla för flygets skilda verksamhets- och yrkesområden i hög grad ökat. Genom privatflyget skapas den största möjliga bas för det förberedande urvalet bland den ungdom från vilken flygets folk rekryteras.

Modellflyget utgör den breda basen. Urvalet har där karaktären av en intresse- och anlagsgörning — det första ledet i det förberedande urvalet av för flyget lämpad ungdom.

Segelflyget som under KSAK:s ledning bedrivs vid ett 40-tal över hela landet spridda klubbar bedömes av chefen för flygvapnet vara av synnerligen stort värde för flygvapnets rekrytering. Intresset hos ungdomen väckes och

intresserade pojkar får tillfälle att pröva sin fallenhet. Genom den förgallring som segelflygutbildningen medför tillföres flygvapnet ett bättre rekryteringsklientel som höjer standarden och minskar utbildningskostnaderna.

Motorflyget expanderar kraftigt. Utom flygvapnet, SAS och Linjeflyg finns ett 30-tal företag inom landet som bedriver yrkesmässigt flyg och utgör viktiga inslag i landets näringsliv. Det finns många bottenflygskolor som utbildar fram till privatflygarcertifikat, men inga högre skolor — det är privatflygverksamheten som utgör fortsättningsskola och erbjuder möjligheter till den praktik som fordras för att bli yrkesflygare.

KSAK har organiserat det lätta motorflyget så att det blir till gagn för samhället samtidigt som det utgör underbyggnad för det yrkesmässiga flyget — en form kallad hjälpflyg.

Hjälpflyg är allmännyttig flygverksamhet som utföres av till Kungl. Svenska Aeroklubben ansluten flygklubb, såsom deltagande i räddningstjänst, civilförsvarsövning, trafikövervakning, skogsbrandbevakning etc.

NYA INTERNATIONELLA SEGELFLYGREKORD

a) Kategori 1, ensitsiga segelflygplan

*Distansflygning med återkomst
till startplatsen*

Ludwik Misiek, Polen, 6 juli 1959. Flygplan: Jaskolka SP 1328. Kobylnica—Olsztyn—Kobylnica. 533,6 km.

Hastighetsflygning på triangelbana, 100 km.

Richard Schreder, USA, 11 augusti 1959. Flygplan: Airmate H P 8 N.34Y. Ector County Airport—Odessa Highway Intersection SW of Andrews—Mfg, Plant between Midland and Andrews—Ector County Airport. 107,04 km/t.

Hastighetsflygning på triangelbana, 200 km.

Richard Schreder, USA, 6 augusti 1959. Flygplan: Airmate H P 8 N.34Y. Ector County Airport—Lea County Airport—Intersection of Highway 51 and Monument Draw—Ector County Airport, Odessa, Texas. 107,83 km/t.

Hastighetsflygning på triangelbana, 300 km.

Richard Schreder, USA, 7 augusti 1959. Flygplan: Airmate H P 8 N.34Y. Ector County Airport—Lea County Airport, Eunice, New Mexico—Lamesa City—Ector Airport, Odessa Texas. 96,84 km/t.

b) Kategori 2, flersitsiga flygplan

*Distansflygning med återkomst
till startplatsen*

Henryk Zydorczak—Jerzy Lesniorowski, Polen, 6 juli 1959. Flygplan: Bocian SP 1565. Krotoszyn—Warszawa—Krotoszyn. 517,8 km.

Världsrekord för damer

a) Kategori 1, ensitsiga segelflygplan

Distansflygning med angivet mål

Pelagia Majewska, Polen, 30 augusti 1959. Flygplan: Jaskolka SP 1421. Lgin—Oszczow. 562,6 km.

Hastighetsflygning på triangelbana, 100 km.

Danuta Zachara, Polen, 14 juli 1959. Flygplan: Jaskolka SP 1755. Leszno—Wroniawy—Korla—Leszno. 80,961 km/t.

DIVERSE

FLYGLÄRARE

Vi söka en flyglärare, som kan utbilda 6—10 elever under febr. och mars månad i Örnköldsvik.
Telefon 123 03. Elfving efterfrågas.

FLYV

— den danska flygtidskriften — ger en allsidig orientering om flyg från hela världen. Prenumerationsavgift 12:— där 6 kronor per år, inklusive porto. Skriv till FLYV, Vesterbrogade 60, Köpenhamn V, Danmark.

BOGSERFÖRARE

Stockholms Segelflygklubb önskar bogserförare under tiden 12/6—31/7 1960. Flygplanstyp Super-Cub. Kontakt tagas med Ing. Rolf Andersson, Aprikosgatan 56, Vällingby. Tel. 38 47 80.

"PLANET PETTSON"

Redovisning nr 2

Dir. Hugo Fredrikzon, Bromma, 100:—; Verkst. dir. J. Fison Holmgren, Kgl. Flygförvalt., 10:—; Övering. Björn Törnblom, Bromma, 25:—; Georg Holmberg, Linköping, 30:—; Uno Grönvik, Östersund, 25:—; Byråing. Ivar Jansson, Stockholm, 10:—; Olof Gustafsson, Vargön, 15:—.

Summa 215:— kronor.

KUNGL. SVENSKA AEROKLUBBEN

S t o c k h o l m

Den julgåvan var av ett omfång som aldrig tillförne.

När man blindflugit så här länge blir man tvungen att åka på sparlåga, hålla sig på gränsen till viking. Nu har jag möjlighet att åka med normalvarv en lång tid framöver, ja, jag kan tillåta mig ett fullgaspådrag om jag så vill. Jag riktar mitt hjärtliga tack till Er, till kamrater och till andra som bidragit till den storslagna julgåvan. Helst skulle jag vilja skaka band med alla bidragsgivare. Kanske kommer någon någon gång in i mitt luftrum och då får jag passa tillfället.

Jag hör gärna av Er även utan sedelprassel...

Uppsala den 1 januari 1960.

Gösta Gustafsson.

Modellflyget

omorganiseras

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND

FÅR EGET SEKRETARIAT

Modellflygstyrelsen har under hösten föreslagit KSAK, att förbundet (SMFF) genom ett eget sekretariat skulle få förtroendet att handlägga flertalet av de modellflygärenden som tidigare åvilat KSAK-sekretariatet. En överenskommelse har träffats med KSAK och innebörden av denna framgår av följande utdrag ur protokoll från sammanträde med KSAK:s verkställande utskott den 12 januari.

Par. 5.

Modellflygets organisation.

Generalsekretären anmälde att KSAK:s minskade möjligheter att tillvarata modellflygets intressen å ena sidan samt å andra sidan av styrelsen för Sveriges Modellflygförbund framförda önskemål att överta vissa av KSAK:s uppgifter resulterat i en preliminär överenskommelse mellan Generalsekretären och styrelsen för Modellflygförbundet. Denna överenskommelse innebär i stort sett följande.

Organisation. — F. n. är modellflygklubbarna direkt registrerade hos KSAK samtidigt som vissa av dessa är sammanslutna till ett förbund, vars stadgar godkänns av KSAK.

Enligt den nya överenskommelsen anslutes

DE KUNGLIGA KLUBBARNAS

SAMLAS TILL FEST

"VI RESER — VI FLYGER"

arrangeras på rivierablomstersmyckade

Grand Hotell Royal

fredagen den 26 februari kl 19.00.

KAK, KMK, KSAK och KSSS arrangerar i samarbete med SAS, LIN och KARAIR.

Leif Kronlund med Stockholms populäraste orkester svarar för dansmusiken. Flygresor utlottas på biljetterna.

Direkta kallelser utgår till KSAK:s direktanslutna medlemmar.

SMFF till KSAK på samma sätt som en flygklubb varvid modellflygklubbarna anslutes som medlemmar i SMFF.

Registrering. — De i KSAK registrerade modellflygklubbarna betalar en registreringsavgift om kr. 10:—. KSAK:s inkomst härav beräknas i årets budget till kr. 1.300:—. KSAK:s utgifter utgöres av del i lönekostnaden för 1. instruktören och skrivbiträde samt expeditionskostnader (telefon, skrivelser), etc och beräknas uppgå till mångdubbelt denna inkomst.

Sekretariat. — Korrespondensen för modellflyget som hittills har gått genom KSAK kommer nu att skötas av SMFF.

Utlandskorrespondensen skall dock fortfarande ombesörjas av KSAK.

Förvaltning av tävlingsfonden. — Medel till tävlingsfonden utgöres av avgifter för klubblicenser och tävlingslicenser. F. n. förvaltas tävlingsfonden av KSAK men disponeras av SMFF, som rekriverar erforderliga medel från KSAK. Detta förfaringsätt tillämpas till dess nu innestående medel förbrukats. Nyttillkommande medel (klubb- och tävlingslicenser) inkasseras jämte medlemsavgifterna av SMFF och förvaltas av denna organisation.

Avgifter — SMFF betalar till KSAK förslagsvis 2:— kr. per medlem (ansluten modellflygklubb). Betr. KSAK-NYTT ansåg Generalsekretären ej erforderligt att kräva att modellflygklubbarna betalade härför med tanke på att SMFF avser att utge ett medlemsblad och eftersom KSAK-NYTT i så fall endast skulle utgå med ett ex. till varje klubb.

Representation. — SMFF bör tillkomma samma rösträtt som övriga till KSAK anslutna organisationer. Tidigare har modellflyget ej varit representerat vid årsmötet. Fyra av modellflygkommitténs ledamöter bör utses efter förslag av SMFF.

Modellflygkommitténs uppgifter. — Liksom tidigare skall modellflygkommittén vara rådgivande organ för KSAK och handlägga tekniska frågor, regelfrågor, tolkning av bestämmelser, bestraffning o. dyl.

KSAK:s uppgifter. — KSAK representerar modellflyget utåt. Förändringar avses att genomföras i samband med SMFF:s årsmöte instående mars månad.

Ordförande i modellflygkommittén Stark anmälde att han som representant för modellflygkommittén tillstyrkte att det av Generalsekretären framförda förslaget godkändes. VU godkände det av Generalsekretären framlagda programmet.

Av praktiska skäl har SMFF måst föregripa Riksstämmans formella beslut. Nyordningen är redan ett faktum och tillämpas i praktiken från 1 januari 1960.

Flygresor till utlandet

KSAK håller ett lager av utländska flygkartor i skala 1:500.000 o. 1:1.000.000. På grund av pågående nytryck utomlands kan av ekonomiska skäl endast ett mindre lager hållas över Europa och Medelhavsområdet. Kartor över utomeuropeiska flygrouter kan vi ej hålla i lager.

På grund härav måste nya kartor anskaffas allteftersom behovet uppkommer. Vi får därför hemställa att våra medlemmar gör sina beställningar i så god tid som möjligt före planerade flygresor.

Läsvärt om flyg

Den elfte årgången av Allhems "ETT ÅR I LUFTEN" skiljer sig till det yttre från sina föregångare. Den presenteras nu i ett något enklare band än tidigare men i gengäld har priset även i år kunna hållas vid de populära femton kronorna. Innehållsmässigt är verket av samma utomordentligt höga klass som tidigare och bildmaterialet som vanligt slösande frikostigt.

Den aktuella utvecklingen av militärflyget har följts upp och luftförsvaret i atomåldern ägnas en specialartikel. Detsamma är förhållandet med Rymdålderns kosmobiologiska problem. Vid sidan om militärflyget, där både svenska och internationella förhållanden blir sakkunnigt belysta, ägnar årsboken ett betydande utrymme åt världens lufttrafik i jetåldern med specialartiklar om SAS och Linjeflyg. Segelflyget representeras av ett VM-reportage.

ETT ÅR I LUFTEN är i år betecknad "1959—60". Vi hoppas att detta inte är ett tecken på planerade tvåårsintervall i utgivandet. Svenskt flygfolk och flygintresserade skulle svårigen kunna klara sig utan Allhems värdefulla årsbok!

Bill Bergman och S Artur Svensson, ETT ÅR I LUFTEN, Flygets årsbok 1959—1960. Allhems Förlag. Inb. 15:— kronor.

★
1960 års upplaga av flygvapnets "Framtid med flygande start" vänder sig till alla dem som har planer på att utbilda sig till flygofficerare, flygingenjörer, meteorologer och intendent och ger på 48 väl illustrerade sidor en fascinerande bild av vad framtiden bjuder dem som har förmånen att bli antagna till sådan utbildning. Flygfolket självt har fått komma till tals i texten och det är den personliga kontakten mellan flygarna och läsarna som gör denna informationsbroschyr till en bok som flygintresserade ungdomar gärna införlivar med sitt bibliotek.

1960 års KALENDER

(Första införandet)

A. Flygdagar, mässor, kongresser

1) I SVERIGE:

- 26/5 Flygdag, Sundsvall.
29/5 Årets Flyg Show, Norrköping.
15/8—20/8 XI. Internationella Astronautiska Kongressen, Stockholm.

2) I UTLANDET:

- 24/4—3/5 Deutsche Luftfahrtschau, Hannover, Västtyskland.
12/9—17/9 The International Council of the Aeronautical Sciences, Zürich, Schweiz.
24/9 FAI Generalkonferens, Barcelona, Spanien.

B. Motorflygtävlingar och rallier

2) I UTLANDET:

- 20/4—24/4 II. Rally "Pétrole et des Oasis", Constantine, Frankrike.
30/4—8/5 Rally, Cosne, Frankrike.
5/6 Internationellt Rally, Reims, Frankrike.
5/6—6/6 Internationellt Rally "des Vins des Côtes de Provence", Fréjus—St Raphaël, Frankrike.

FLYGDAGAR 1960

anmälan senast 1 april

Flygklubbarnas önskemål beträffande flygdagsarrangemang under året ävensom önskemål om flygvapnets medverkan vid dessa evenemang skall för att kunna upptas till behandling vara KSAK tillhanda senast den 1 april.

Från flygstaben har KSAK erhållit en skrivelse av följande lydelse:

"Flygvapnet deltagar normalt i mån av möjligheter i av KSAK anordnade flygdagar.

Så avses även ske innevarande år.

En förutsättning för att detta deltagande skall kunna samordnas med övrig verksamhet är, att alla önskemål om flygvapnets deltagande ställs direkt till KSAK, samt att önskemålen inkommer på fastställd tid.

Inga önskemål skall sålunda ställas till flygvapnets flottiljchefer eller motsvarande."

- 5/6—6/6 Europarally, Vichy, Frankrike.
5/6—6/6 Rally för lätta flygplan, Strasbourg, Frankrike.
11/6—12/6 Turistflygrally, Cholet, Frankrike.
18/6—19/6 Internationellt Rally "XIV. des Vins, Fleurs et Châteaux d'Anjou", Aéro-Club de l'Ouest, Frankrike.
22/6—28/6 "Tour Aérien Européen de la FAI".
1/7—4/7 Internationella Schweizererallyt, Biemme, Schweiz.
1/7—4/7 XII. Internationella Sicilienrallyt, Palermo, Italien.
8/7—10/7 Flygtävlingen "Aéro Club d'Italie", Italien.
22/7—24/7 X. Dolomiterrallyt, Trente, Italien.
Juli Internationellt Rally, Chambéry, Frankrike.
September VM i Avancerad Flygning, Tjeckoslovakien.
8/10—9/10 Genua-rallyt, Italien.

C. Segelflyg

1) I SVERIGE:

- 1/3—30/9 Riksegelflygtävlingen Guldvingen.

2) I UTLANDET:

- 4/6—19/6 VM i Segelflyg, Butzweiler, Västtyskland.
??? "Les Huit Jours d'Angers", Frankrike.

D. Modellflyg

1) I SVERIGE:

- 28/2 VT Friflygande, Norrköping.
28/5—29/5 Uttagningar Friflygande.
18/9 SM Friflygande.

2) I UTLANDET:

- 14/2 Friflygande Modeller, Helsingfors, Finland.
??? "Coupe Franjo Kluz", Friflygande Motormodeller, Jugoslavien.
22/7—25/7 VM Radiostyrda Modeller, Zürich, Schweiz.
30/7—2/8 VM Friflygande Motormodeller, Cranfield, England.
13/8—14/8 "Europacupen", Friflygande modeller, Homburg, Saar.
21/8 Hangtävling, Hesselberg, Västtyskland.
21/8 "Coupe Varteks", Sjömodeller, Varadjine, Jugoslavien.
8/9—12/9 VM Linstyrda modeller, Budaörs, Ungern.
18/9 Flygande Vingar, Terlet, Holland.

E. Fallskärmshopp

2) I UTLANDET:

- 31/7—7/8 VM i Fallskärmshopp, Mousatchevo, Bulgarien.

Internationell astronautikkongress i Stockholm i sommar

Det Svenska Interplanetariska Sällskapet (SIS) anordnar den XI Internationella Astronautiska Kongressen 1960. Kongressen kommer att äga rum på Tekniska Högskolan i Stockholm den 15—20 augusti.

Bland de frågor, som kommer att behandlas, märks bl. a. de planetära magnetfälten, rymdmedicinska spörsmål, styrning och framdrivning av rymdfarkoster, raketkonstruktioner och satelliter. Särskilda symposier i rymdmedicin och rymdjuridik kommer förmodligen att anordnas.

Ungefär 500 deltagare, bland dem flera välkända rymdforskare, väntas till kongressen. Ungefär ett sjuttioal föredrag kommer att hållas. Ett tio-tal särskilt framstående forskare inom olika områden kommer att inbjudas att hålla inledningsföredragen på de olika sektionerna.

Kongressförberedelserna handhas av en särskild delegation inom det Svenska Interplanetariska Sällskapet under ledning av civilingenjör Åke Hjerstrand.

Deutsche Luftfahrtschau 1960

Samtidigt med Hannovermässan 24 april—3 maj pågår den internationella flygutställningen "Deutsche Luftfahrtschau 1960" på Hannovers flygplats Langenhagen. Den omfattar flygplan av mindre typ för privat- och affärsbruk samt tillbehör och utrustning för flygplan och flygplatser.

UTHYRES

HANGARPLATS

Svar till Jägmästare Claes af Ugglas, Frölunda, Kungsängen, tel 0758/520 63.

ÖNSKAS KÖPA

1 ST. MINDRE FLYGPLANSPROPELLER önskas köpa. Svar till K. G. Persson, Stevesborg, Vimmerby.

CUB ELLER LIKANDE FLYGPLAN,

helst med flottörer. Svar med uppgift om pris och beskaffenhet till "Kontant" d.t.k.