



# SEGEFLYGANSLAGET

Förra året vid den här tiden rådde stor osäkerhet om segelflygets framtid. Anslagets förbådade nedskärning skulle av allt att döma drabba tre väsentliga poster, materielbidraget, instruktörutbildningen och utbildningspremierna, vilka senare till 70 % går till studerande ungdom som väl i regel saknar egen inkomst. Det allvarligaste var dock att formuleringen av försvarsministerns förslag gav det bestämda intrycket att detta var det första steget till anslagets fullständiga slopande.

Inför dessa utsikter kunde man inte undgå att spekulera över segelflygets framtid, därest anslaget slopades. Skulle segelflyget själv dö? Nej, säkert inte, men det skulle få en annan karaktär. Utom det sportsliga inslaget innebär ju vårt segelflyg en flygisk fostran av betydande omfattning. Av dem som genomgår segelflygutbildning stannar bara en mindre del i segelflyget under det att huvudparten går till flygets olika yrkesområden. Detta skulle väl till stor del försvinna medan sporten säkert överlevde ehuru med större ekonomiska bekymmer och kanske ganska reducerad.

Emellertid beslöt förra årets riksdag att nedskärningen av segelflyganslaget skulle anstå i avvaktan på resultatet från "vissa undersökningar rörande den med statsbidrag bedrivna

verksamheten inom svenska aeroklubben". Vi fick ett nådaår. Ett år under vilket en grundlig undersökning skulle göras huruvida anslaget utnyttjades för de syften för vilka det avsetts, huruvida motiven för anslagsbevillning alltfjänt vore bärande samt huruvida aeroklubbens förvaltning av anslaget var helt tillfredsställande och utan anmärkningar.

Nådaåret har gått till ända. Undersökningarna har utförts av statens sakrevision, vars slutomdöme intagits i statsverkspropositionen, där det anföres:

"Inom *Statens sakrevision* har verkställts viss granskning av dispositionen av förevarande anslag. Därvid har, bland annat, behandlats följande: Huruvida segelflygverksamheten framgent skall stödjas av staten. Resultatet av granskningen har sammanställts i en promemoria, varöver *chefen för armén, chefen för flygvapnet, civilförsvarsstyrelsen, luftfartsstyrelsen* och *svenska aeroklubben* avgivit yttranden. *Chefen för flygvapnet*, som senast vid behandlingen av förevarande fråga för innevarande budgetår framhållit värdet av segelflygverksamheten ur rekryterings- och besparingssynpunkt vid utbildning av flygare inom flygvapnet, understryker i sitt yttrande änyo denna uppfattning samt hävdar att fortsatt statligt stöd till denna verksamhet bör utgå inom flygvapnets kostnadsram. *Civilförsvarsstyrelsen* framhåller för sin del, att något särskilt stöd från civilförsvarets sida åt segelflygningen icke synes vara nödvändigt. *Luftfartsstyrelsen* har framhållit, bland annat, att den centrala ledningen av den statsunderstödda segelflygverksamheten handhafs av aeroklubben på ett effektivt och ekonomiskt rationellt sätt. Ledningen av det statsunderstödda privatflyget bör därför enligt styrelsen även fortsättningsen anförtras klubben.

Sakrevisionen har i anslutning till förenämnda promemoria och däröver avgivna yttranden i skrivelse den 23 september 1960 framhållit, att aeroklubben, vilken sedan år 1944 omhändertar ledningen av den statsunderstödda segelflygverksamheten och som — enligt vad som framkommit vid granskningen — utnyttjat och fördelat till förfogande stående medel på ett ändamålsenligt och planmässigt sätt, åt senare tid i allt större omfattning anförtrots den inspektionstjänst vad gäller segelflyget, som normalt åvilar luftfartsstyrelsen i dess egenskap av tillsynsmyndighet. Sålunda utövar aeroklubben utan särskild ersättning betydelsefulla uppgifter i vad avser besiktning av segelflygmaterielen och kontroll av dess underhåll. Så länge segelflygverksamheten bedrivs inom landet torde,

## Åh, så'na vågor!

Intresset för vågsegelflygning tilltar alltjämt bland klubbarna, inte minst i Mellansverige. Påskveckan (25.3—3.4) drar ett 30-tal segelflygare jämte plan och utrustning iväg till fjälls från Eskilstuna, Linköpings- och Västerås flygklubbar. Målet är lävågorna kring Ottfjället och Vålådalen med utmärkt flygplats på Ott-sjön och trevlig förläggning på Fjällgården.

I organisationskommittén ingår Rolf Algotson, EFK, Bengt Söderholm, LFK, och Göte Olsson, VFK. Fem segelflygplan och tre motorflygplan kommer att stå till förfogande. Meteorolog Lennart Larsson, F 4, som i många år ägnat lävågorna i jämtlandsfjällen stort intresse, har lovat bistå segelflygarna och ge goda tips om hur man flyger "vind för väg".

Ostersunds Flygklubb kommer att vid samma tid traditionsenligt avhålla sina fjällflygveckor i Åre.

Se f. ö. bilden på tidningens första sida!

# VM i segelflyg 1962

Hittills har endast USA och Argentina visat något intresse för att organisera VM 1962.

Argentina har genom Hossinger förhandsrätt, men hur skall saken ordnas. Hossinger, som i all blygsamhet skrivit och talat om att han är nöjot av nationalhjärte nu, har varit uppkallad till presidenten, som visat stort intresse för saken. Det talades om hämtning av flygplan och segelflygare med krigsfartyg m m. Men något definitivt bud har ännu ej inkommit till FAI.

Inte heller från USA:s sida föreligger några bestämda planer. För att underlätta ett deltagande har USA föreslagit följande ändringar i reglerna.

1. Ingen åtskillnad mellan standard och den öppna klassen beträffande uppgifter eller starttider.
2. De båda klasserna skulle bli hopslagna och poängberäknade efter samma grunder.
3. Den förare, som uppnår högsta poängtal, koras till världsmästare, oberoende av till vilken klass hans flygplan hör.
4. Förare i standardklass med högsta poäng i sin klass tillerkännes ett särskilt pris.
5. Radio skall tillåtas i standardklassens flygplan.

Frågan om anordnande av VM i USA har behandlats av FAI segelflygkommitté, som gjorde invändningar beträffande dels transportkostnaderna dels den långa tid, som skulle behövas — ungefär 6 veckor om tävlingarna

anordnas i Texas eller vid Bishop; ungefär 4 veckor om tävlingarna anordnas i Elmira.

Soaring Society of America hade funderat över att reducera antalet deltagare i öppna klassen och bygga ett tillräckligt antal flygplan av standardklass, vilka skulle ställas till deltagarnas förfogande, varefter man skulle försöka sälja dem inom landet. Som ett alternativ framfördes tanken på att deltagarna efter tävlingarna kunde sälja sina flygplan i Amerika och därigenom slippa ifrån återtransportkostnaderna.

Valet av plats för tävlingarna är inte heller i USA så enkelt. På det ena stället är lufttrafiktätheten för hög, på andra stället är terräng eller meteorologiska förhållandena besvärliga. Ett eventuellt amerikanskt krav att plocka bort blindflyginstrumenten, för att förhindra förarna att flyga i moln, mötte stark opposition.

En av orsakerna till att så få länder anmält intresse att anordna VM är de höga organisationskostnaderna. För att i viss mån undanröja detta problem och möjliggöra anordnande av nästa VM i Europa framkom förslag att höja anmälningsavgiften. Kommittén beslöt att fixera anmälningsavgiften per lag bestående av lagledare, förare och 3 hjälpare till \$ 910, omkring 4.700 kronor (1960 var anmälningsavgiften ca 1.400 kronor). Därigenom blir det kanske möjligt att något europeiskt land anmäler sitt intresse att anordna tävlingarna.

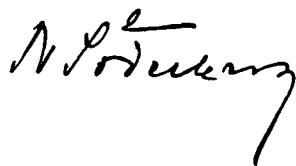
anför sakrevisionen, ett dylikt tillsynsorgan vara erforderligt. Med hänsyn härtill och med tanke på vad chefen för flygvapnet anför angående segelflygverksamhetens betydelse ur rekryterings- och utbildningssynpunkt för flygvapnet anser sig sakrevisionen icke böra föreslå någon indragning av ifrågakvarande bidrag.”

Med hänvisning härtill, säger försvarsministern, ”anser jag mig böra räkna med att statsbidrag även i fortsättningen utgår till den av aeroklubben ledda segelflygverksamheten”.

Vi har således bestått provet. Detta förpliktar till fortsatt strävan att så effektivt som möjligt utnyttja anslaget. Därvid får vi inte glömma att anslaget huvudsyfte är att understödja en verksamhet som främjar flygvapnets rekrytering.

De undersökningsresultat som legat till grund för försvarsministerns ställningstagande har inte

bara varit en fråga om hur aeroklubbens ledning fyllt sin uppgift. Det har gällt hela verksamheten och jag vill i detta sammanhang framhålla, att alla som är intresserade av segelflyget och har förståelse för dess värde, är stor tack skyldiga de män inom flygklubbarna som med stora personliga uppoffringar håller den omfattande verksamheten i gång. Det är många som hjälper till men främst vill jag nämna klubbarnas segelflygchefer och instruktörer.



# NYTT FRÅN LUFTFARTSTYRELSEN

## FLYGNING I FJÄLLTERRÄNG OCH ANNAN VINTERFLYGNING

Säkerhetsåtgärder vid flygning över fjällområdet i Sverige har tidigare sammanfattats i ett informationscirkulär (INFO) från luftfartsstyrelsen. Numera har dessa anvisningar upptagits bland Bestämmelser för Civil Luftfart och återfinnes där som BCL nummer D 1.11.

Bladen innehåller föreskrifter angående livräddnings-, kart- och radioutrustning, upplysning angående flygning och anvisningar för målning av luftfartyg. Av den inledande begrepps-förklaringen framgår, att ost-syd-gränsen för fjällområdet i år fått en annan sträckning än tidigare, vilket innebär vissa förenklingar för de norrländska flygarna.

BCL D 1.11 innehåller mycket läsvärt material även för vinterflygare från sydligare breddgrader och kompletterar sålunda de anvisningar som luftfartsstyrelsen lämnar i INFO 6/61 angående *Vinterflygning*.

Här erinras om betydelsen av att hålla god flygtrim, sporadiska flygningar innebär alltid försämrad flygtrim. Vintertid får man alltid vara bered på snabba växlingar i vädret och måste noga följa upp vädret. *Halkan* har betydelse även för flygplan, glidande bromsklotsar, snövallar etc. kan förorsaka svåra tillbud. Landning på *isarna* kräver en ökad uppmärksamhet, ävensom otillräcklig kännedom om *snöröjningen*, *utmärkningen* av landningsområdet och *ytbeskaffenheten*. Områden med is- och snösörja bör sorgfälligt undvikas. *Landningen* med höjdbedömning över en obruten snöyta medför risk för minuslandning eller för hög sättnings. Slutligen erinras luftfartsstyrelsen om att den mörka årstiden i allmänhet innebär att förarens *kondition* är nedsatt.

## HJÄLPFLYG

### Ett meddelande från luftfartsstyrelsen

I Speciella Bestämmelser för Civil Luftfart SB 106 B "Hjälpflyg" angives under mom 4.1.4 att det åligger motorflygchef att till luftfartsstyrelsen — med kopia till KSAK — avgiva dels statistiska uppgifter i enlighet med föreskrifterna i mom 4.1 i BCL — D 1.4 och dels en kortfattad årsredogörelse över viktigare tekniska och operativa iakttagelser i samband med hjälpflygverksamheten. Insändandet av dylika rapporter, s k kvartalsrapporter enligt fastställt formulär, och av årsredogörelser har under den tid, som hjälpflygverksamhet bedrivits i landet, icke skötts på ett tillfredsställande sätt. Rapporter har inkommit till luftfartssty-

relsen ytterst sporadiskt. Luftfartsstyrelsen, som avser att direkt tillskriva de flygklubbar, som innehar av luftfartsstyrelsen utfärdat tillstånd till hjälpflyg, rörande nödvändigheten att iakttaga gällande föreskrifter i här berört avseende, har begärt, att jämväl genom KSAK:s försorg åtgärder vidtages för att meddelande om ifrågasvarande föreskrifter i SB 106 B kommer till berörda flygklubbars kännedom.

Och därmed är anmärkningen vidarebefordrad till alla som syssla med hjälpflygverksamhet.

## ÖVERFLYGNING AV PÄLSDJURSFARMER

Vid överflygning av pälsdjursfarmar på låga höjder (i allmänhet under 300 m) föreligger under tiden *mars—juni* risk för skadegörelse därigenom att honorna på grund av skrämme kastar eller bita ihjäl sina ungar. I dylika fall kan åtal ske mot föraren och krav på skadeersättning resas.

Särskild försiktighet bör iakttagas, då rundflygverksamhet o d företas annorstädes än vid trafikflygplatserna, när ev därvarande farmers djur kunna vara särskilt känsliga för störande motorbuller.

(Utdrag ur Info 9-11 1961, 16 jan, pkt 9.)

## FLYGVAPNETS TALFYRAR

### Ett värdefullt navigeringshjälpmedel även för privatflygare

Flygvapnet har som navigeringshjälpmedel anordnat s k talfyrar för den militära flygverksamheten. Dessa fyrar arbetar på VHF och dömes kunna vara av värde som navigeringshjälpmedel även för civila luftfartyg.

Talfyrar kan avlyssnas på vanlig VHF-mottagare, om denna kan inställas på den önskade frekvens. En röst anger i jämna eller udda tiotal grader den magnetiska kurs i vid vindstilla skall styra för att komma till fyren.

Talfyrar finns f n på 21 platser från Kiruna i N till Ljungbyhed i S. Den ungefärliga räckvidden är 9 mil vid en flyghöjd av 500 m och 18 mil vid en flyghöjd av 2.000 m över marken.

Erforderliga data för flygfyrrarna samt exempel på deras praktiska användning finns samlat i luftfartsstyrelsens Informationscirkulär INFO 75/1960 av den 11 november.



Att man kan förena nytta med nöje även under några semesterveckor har fröken *Mona Nilsson* på Svenska Livs skrivbyrå visat. Hon är trots sin ungdom innehavare av ett flygcertifikat sedan tre år tillbaka, och i somras ställde hon sin flygarkunnighet till den allmänna säkerhetens förfogande. Om detta har fröken Nilsson berättat i Svenska Livs Bladet, ur vilket vi med benäget tillstånd saxat nedanstående.

- Sigurd tvåa från Sigurd tjugett — kom.
- Sigurd tvåa här — kom.
- Min position Torsby, höjd tusen meter, sikten god — kom.
- Uppfattat — kom.
- Klart — slut från Sigurd tjugett.

Samtalet verkar kanske en smula underligt, men saken är den att jag befinner mig i Värmland som brandflygare och radiopratar med flygbasen i Karlstad. Det är sommar och semester 1960, och solen strålar från en nästan molnfri himmel.

Brandflygning är en form av hjälpflyg. Under sommarmånaderna ersätts tornbevakning på vissa håll i landet av bevakning med flygplan för att skydda värdefull skog från förhärjande bränder. Olika motorflygklubbar står för flygplan och annan utrustning och får ersättning per flygtimme från resp. länsstyrelser. Flygarna avlönas inte men får tillgodoräkna sig flygtiden, vilken är nog så värdefull och lärorik för oss flygbitna. Varje förare skall ha 100 flygtimmar men godkänns som förare först efter att ha följt med som 2:e pilot för att lära känna routen m m. Man skall m a o visa att man kan klara uppgiften.

Före varje flygning pysslar man om flygplanet ordentligt, prickar in kända hyggestäder på kartorna och plockar åt sig rapporthyssor, kartor och blanketter m m. Under själva flygningen har man full sysselsättning med att spana efter rökar inom synfältet, ”spaka”, sköta kartor och radio m m. Då och då skall man per radio meddela position, höjd och sikt till flygbasen, där en yngling sitter och lyssnar ut närsamt på vad man har att säga. När brand upptäcks anger flygaren exakt läge, brandens omfattning och art m m, och sedan ser ynglingen till att lämplig brandkår alarmeras.

Man upptäcker rökar på mycket stora avstånd, vilket bidrar till att göra bevakningen effektiv. Snart nog lär man sig var det finns fabrikksskorstenar och kolmilor som bolmar jämt och som man inte bör förväxla med ”riktiga” bränder. Efter varje utfört uppdrag för man journal och ser om ”kärran” på nytt.

## Titta jag flyger

Motorn brummar hemtrevligt. Under mig breder skogen ut sig mil efter mil åt alla håll. En grön matta, här och där avbruten av vattendrag, spegelblanka sjöar, ängar och åkerlappar i olika gröna och gula nyanser. Hus och vägar är skrattretande små. Vid horisonten mot Norge avtecknar sig bergen i en klarblå färg, och det är svårt att urskilja deras konturer mot himlen.

Jag lägger planet i vänstersväng och spanar lystet efter rökar. Nej, inget särskilt, bara ett par kolmilor rakt nedanför. Kolargubben står kanske och tittar, tänker jag muntert och vingtippar som hälsning, fast han väl knappast kan se det. — Så vidare på kursen. Radiobruset i mina öron bryts då och då av meddelanden från en annan brandflygare, som sänder till sin bas. Jag börjar nästan känna mig som godvän med honom.

Med jämna mellanrum kastar jag en blick på instrumentbrädans mätare. Oljetryck och temperatur bra. Motorvarv jämnt. Så kollar jag bensinmätaren. Om en timme får jag slå över till falltank, för soppan i huvudtanken räcker inte hem, tänker jag och ålar mig litet för att försöka ändra sittställning. Men det är inte så lätt, jag sitter hårt fastspänd i säkerhetsselen. Fötterna måste jag hålla på sidorodren hela tiden, men en förflyttning någon millimeter här och där gör ändå gott åt min stela kropp.

Ja, det är trångt i sittbrunnen, men det är så mycket bättre plats utanför. Och utsikten är det inget fel på. Tusen meter nedanför vrider sig jorden, runt omkring och ovanför sträcker den rymliga atmosfären ut sig. Ah, det är härligt att flyga, och att få kombinera det med nytta gör ju inte lyckan mindre. ”Klemmen”, min trogne vän här uppe, är enmotorig, ganska

# VHF - RADIO

## för SEGELFLYGPLAN

I informationscirkulär från Luftfartsstyrelsen för ett år sedan (Info 6/1960) signalerades en övergång till 50 kHz (kilohertz) kanalavstånd för VHF-trafik. Detta betyder att de flesta hittills tillverkade radioutrustningar för sportplan skulle bli besvärliga att använda på grund av att de är byggda för 100 kHz kanalavstånd. I praktiken innebär detta att man momentant kan få in "fel" markstation på sin mottagare vilket kan verka förbryllande och ge upphov till att man svarar på sin egen frekvens, vilket i sin tur ger trafikledningen litet extra att göra. Skulle man råka att ha "eget snack" på gång med TL, kan detta bli störst av den närmaste 50 kHz-kanalen och man kanske får vänta och fråga om efter några 10-tal sekunder igen när trafiken på den närbelägna kanalen slutat. Man måste komma ihåg att problemet endast rör den ena mottagarens särskiljande förmåga och att sändaren av denna kHz-separation ej blir mindre användbar.

Diskussionens vägor har gått höga om 50 kHz-separationens nödvändighet och med det faktum för ögonen att det fortfarande finns minst tre stora flygradiofabrikanter i Amerika

---

gammal men ingalunda skröplig. Den är öppen, där v s tak saknas, och det blåser rätt friskt runtomkring.

Jag drar på full gas och stiger till 1100 meter, där radiokontakten blir bättre, och meddelar min position.

Radion har en viktig funktion att fylla. En annan brandflygare upptäckte för en tid sedan en skogsbrand men lyckades inte få radiokontakt. Han blev då tvungen att kasta ner en rapporthylsa (som sitter i en liten rödgul fallskärm) till några människor vid en bondgård, så att någon kunde alarmera brandkåren. Det blev gjort, men en ortstidning fick nys om saken, missförstod (får man hoppas!) och skrev att "en flygare har cirklat över samhälle X och slängt ut röda lappar".

Uppdraget den här gången är snart fullföljt. Någon skogsbrand har jag inte behövt rapportera, men flygningen har som vanligt varit intressant. Jag går ett landningsvarv runt flygfältet, och en stund senare sitter jag tillsammans med några "flygarbröder" på gräset utanför hangaren och pratar om morgondagens väderleksutsikter. För vi vill gärna upp igen ...

som fortsätter att spotta ut mindre flygradiostationer med 100 kHz-kanalavstånd avsedda för småflyg, måste man anmäla misstanken att här har siktats för högt.

Amerikanska luftfartsstyrelsen (FAA) har tydligen insett detta och enligt en notis i Electronics av den 2 december 1960 har man beslutat att skjuta på verkstäligheten av 50-kHz-planen till den 1 jan 1966. Man har samtidigt talat om att 100 kHz-separation får användas i all VFR- och IFR-trafik där så är möjligt. Vidare har sagts att 50-kHz-separationen verkligen endast blir nödvändig i områden med mycket hög trafikthet.

Själv är jag av den övertvörelsen att det stora kanalbehov som nu redovisas för den framtida luftfarten och som givit upphov till 50-kHz-separationen inom de närmaste 10 åren kommer att ersättas av maskinella data-överföringssystem som erfordra mycket smalare kanaler och framför allt erbjuda möjligheten till sekundschnabba "trafiknäss" för överföring av information som nu tar upp till en minut att "tugga igenom".

Man måste vidare komma ihåg att en ökning av kostnaderna för en VHF-mottagare i ett modernt trafikflygplan från 10.000 till 12.000 för att möjliggöra 50 eller till och med 25 kHz-separation är bagatellkostnader när det gäller instrumentutrustningen och att det av den anledningen icke hörts några protester från de stora flygbolagens sida. Att 50 kHz-separationen drabbar småflyget hårdast tycks man nu ha fått upp ögonen för och är nu beredd att mildra kraven.

För närvarande är "slasktratten" på Bro 119,7 icke berörd av ens 100 kHz-separationen utan här har man 200 kHz till närmaste kanal. Samma är förhållandet med "nöden" på 121,5 och detta gäller för övrigt i hela landet.

Vad man nu skulle vilja önska för småflygets del, är att det blir en ny allmänt förekommande regional passningsfrekvens, alltså en "slasktratt" på ett avstånd av 200 eller 100 kHz från "nöden" på 121,5. Detta skulle nämligen betyda att man kan framställa mycket billiga små 2-kanalstationer som faktiskt är tillräckliga för sportflyget, åtminstone inom landet. Skall man utrikes på någon semestertripp så flyger man huvudsakligen i vackert väder och då får man vänliga svar nästan överallt om man ropar på "nöden" 121,5, som är en internationellt giltig frekvens.

Olle Berg.



# A K M

## Flyget frodas i Skåneland

Motorflygsektionen av Aeroklubben i Malmö har efter omfattande förberedelser sökt realisera ett utvecklingsprogram för breddning av flygaktiviteten. Vissa mål har uppnåtts, medan andra problem väntar på sin lösning. Många klubbar känner säkert igen tongångarna, värför presentationen får ett visst allmänt intresse.

Den motorflygande kadern räknar ett 100-tal medlemmar som rekryteras förutom från Malmö också från Lund, Trelleborg och andra närliggande städer samt från landsbygden. Bulltofta har följaktligen blivit ett centrum av rang för privatflygare av alla kategorier. Flygplatsens expansion har gett ökat utrymme och den nya stationsbyggnadens tillkomst frigjorde lokaler, som snabbt förvandlades till ett modernt klubbhus. Arkitekt Mary Bloch, Köpenhamn, svarade för inredningen. Klubbmedlemmarna

*Motorflygsektionens ordförande O Swensson framför den moderna flygplanparken. Infälld i en bild från det nya klubbhuset.*

träffas nu i en sober, toppmodern miljö. En trevlig bar vars dörrar slås upp vid solenna tillfällen, finnes i anslutning till klubblokalen. Sekretariat samt lektions- och navigationsrum fungerar redan som bas för den snabbt expanderande flygaktiviteten. En VHF-radio förmedlar radiotelefonin från torn eller kontrollcentral både från Bulltofta och Kastrup. Många roande moment transmitteras, när klubbmedlemmarnas bekanta röster röjer ansträngningar i det blå eller, som oftast, grå. Klubbledningen har funnit det angeläget att genom en kampanj få medlemmarnas frivilliga understöd till denna centrala samlingspunkt strax intill hangaren.

Utbildningsprogrammet omfattar den elementära skolflygningen och dess rekrytering sker genom annonsering och genom personlig information. Detta är en lönsam form av public relations, som leder en rad flygdepter till spakarna. Emellertid har nyheter ifråga om vidareutbildningen på sista året införts i det att skolning i mörkerflygning tagit fast form.

Kurser i radionavigation, flygengelska och flygmedicin har tillvunnit sig stort intresse. Ett

aktningsvärt antal har under hösten lärt sig behärska morsealfabetet för identifiering av flygryrar och för navigeringen har stora möjligheter därmed öppnats. Tåta besök på Kastrup tvingar flyngelskan från lektionrummet.

Tillämpningen av aviaticen har medfört, att även andra än de stora flygarässen har börjat synas på Sveriges flygplatser och t. o. m. Arlanda har därigenom kunnat förbättra sin statistik på sistone. Klubbens aerodyner har under året nosat sig genom Simplonpasset och fått clearance i Milano, Nice, Bryssel, Amsterdam, London m. fl. platser. Dessa och andra flygplatser börjar dyka upp i klubbnsacket och en viss fond av erfarenhet finns redan samlad.

Flygplanbeståndet är ett alltför formellt ord, när flygplanflotta synes bättre ägnat att beskriva motorflygsektionens stoltheter: 2-sitsiga Cessna 150, 4-sitsiga Cessna 172 samt 4-sitsiga Cessna 210. Det sistnämnda är utrustat med radiokompass och VOR nav.-instrument och komplett ifråga om instrument.

"Stegen" har fått tre pinnar. Serien erbjuder ett avancemang i färdigheter där dock flygplanens egenskaper äro ganska lika. Med Cessna 210 har reseflygningen fått en knuff framåt och ett fördelaktigt rabattsystem i förening med hög "cruising speed", c:a 300 km/tim, sänker km-priset vid långresor till medsystemens nivå. Starka krafter är som bäst i görningen, för att tillgodose en motiverad önskan, att ännu ett 2-sitsigt flygplan förvärvas. Trängseln har börjat bli stor.

På tävlingssidan noteras vissa framgångar och AKM:s färger fördes högt upp på prislistan av Dahlstedt och Dahlén vid årets S M. Klubben arrangerade 1960 för Skåne-klubbarna en orienteringstävling i Ringsjötrakten om dir. Gummessons vandringpris med följande placeringar:

1. B. Sorröd, Aeroklubben, Malmö
2. L. Mörck, Kristianstads Flygklubb
3. B. Bergengren, Ljungbyheds Flygklubb
4. H. Winqvist, Kristianstads Flygklubb
5. B. Borghammar, Aeroklubben, Malmö

Aeroklubben i Malmö har väl några lagrar att vila på. Klubbmedlemmarnas entusiasm tyder dock ej på någon vila. I stället bör aktiviteten syn för sägen — människan blir aldrig nöjd (och varför skulle hon bli det?).

\*

*Segelflygsektionen.* Om motorflygarnas entusiasm smitrat av sig på segelflygarna eller tvärtom är oviss, men ett obestriddigt faktum är att även segelflygsektionen sedan något år tillbaka genomgår en omdaning, som närmast präglas av nybyggaranda. Sedan Bulltofta för alltid stängts för all segelflygning, trodde man allmänt, att sektionen hade mött sitt Waterloo. Detta blev emellertid ej fallet utan "förvisningen" verkade i stället som en sporre. På Sövdéfältet, c:a

Forts sid 10



## C O HUGOSSON

När NAFK:s segelflyglärare Heinrich K... på våren 1938 fick dåvarande kaptenen Carl Otto Hugosson, född 08 och flygare sedan 32, att sätta sig i flygklubbens glidare för att ta A-diplom då gjorde han en veklign god gärning. Vännen C O blev eld och lågor för segelflygsporten, och när han efter en julisemester ne... Grunau samma år kom hem med C-diplomet på fickan blev han en synnerligen åtråvärd kraft inom det uppvaknande svenska segelflyget.

C O valdes omgående in i modell- och segelflygkommittén, och året efter kommitténs delning blev han vice ordförande i segelflygkommittén. Denna post innehade han 1941—1947. Under åren 1940—1952 tillhörde C O KSAK:s styrelse.

Hangexpeditionen till Västergötland fick C O Hugosson till ledare och på det Alleberg som han själv varit med om att upptäcka ledde han våra första nationella segelflygtävlingar. Under det statsunderstödda segelflygets uppbyggnadsår var C O Hugosson Rådgivare för Segelflyget, en högst officiell befattning, som han skötte med strålande inspiration.

C O Hugossons rekordsnabba militära karriär förde honom med tiden bort från stockholmstrakten. Hans sista officiella framträdande i KSAK-sammanhang var väl när han 1950 ledde VM-tävlingarna i Segelflyg.

De segelflygare av den gamla stammen som några dagar efter CO:s bortgång genom TV och segelflygfilmen Örnungar upplevade segelflygminnen från Allebergs första år fick se vännen och kamraten C O Hugosson, då han gav briefing för deltagarna i filmens stora tävlingsäventyr.

Den scenen förde gamla segelflygpioniärer i tanken tillbaka till nybyggarlivet på Alleberg och många glada stunder med segelflygaren och organisatören, vännen och kamraten C O Hugosson.

G H Dérantz



## 1961 års flygdagar

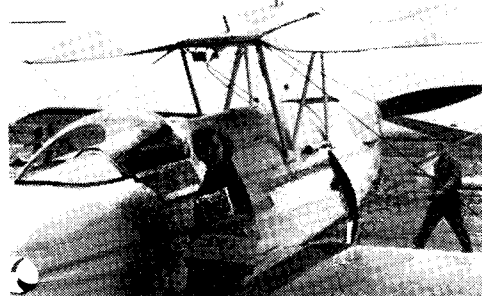
### Ansökan om FV:s medverkan före 1 mars!

I en skrivelse till samtliga anslutna flygklubbar har KSAK infordrat ansökan om Flygvapnets medverkan före 1 mars, eller en månad tidigare än föregående år. Ansökningarna skall nämligen vidarebefordras av KSAK till Chefen för flygvapnet före den 15 mars. Det lönar sig icke för en flygklubb att tillskriva flygvapnet direkt. Då remitteras skrivelsen till KSAK och ärendet blir fördröjt.

KSAK erinrar om, att klubbarna i god tid måste försäkra sig om markägares tillstånd för flygdag.

Sedan flygvapnets deltagande beslutats kommer respektive flygklubbar att underrättas här- om genom KSAK:s försorg.

Minst två veckor före flygdag, sedan programmet faststälts, skall ansökan om vederbörande polismyndighets tillstånd tillställas KSAK i 3 ex. KSAK vidarebefordrar ansökningarna med yttrande till Kungl. Luftfartsstyrelsen, som efter granskning av de olika programpunkterna översänder handlingarna till polismyndigheten.



## Ansiktslyftning

Bilden föreställer en något uppiffad gamling, Tiger Moth, som för någon tid sedan upptäcktes i Köln av segelflygchefen i Östra Sörmlands Flygklubb. Den blåsta huven pryder onekligen sin plats och finns det bara en pålitlig koloxid-indikator i kärran skulle man ju faktiskt kunna tänka sig att ge Allebergs-Motharna och deras släktingar landet runt en chans till förnyring.

## KALLELSE

till

# ÅRSMÖTE

**lördagen den 25 mars 1961**

**Befullmäktigade ombud för KSAK:s anslutna organisationer  
och för dess direktanslutna medlemmar kallas till årsmöte  
i Stockholm den 25 mars 1961**

### PROGRAM:

- Kl 14.00 Årsmötesförhandlingar.  
Utdelning av priser och  
utmärkelsetecken.
- Kl 18.30 Gemensam enkel subskri-  
berad middag.

**Lokal:** Hotel Foresta,  
Herserudsvägen, Lidingö

### VALKOMMITTÉN

sammanträder på KSAK lördagen  
den 25 mars kl 09.00

### STYRELSEN

sammanträder på KSAK lördagen  
25 mars kl 10.15 och i årsmötes-  
lokalen omedelbart efter års-  
mötet.

## Ny avgift till FAI

Enligt en internationell överenskommelse kommer fr o m 1961 tills vidare att utgå en särskild avgift på internationella FAI-handlingar. Samma avgift utgår även på nationella FAI-registrerade handlingar.

Avgiften kommer sålunda att utgå dels på sportlicenser, identitetskort och tullcarneter, dels på C-diplom, silver-C, guld-C och diaman-C. Avgiften, kr 2: — per handling, kvitteras genom att ett särskilt FAI-märke anbringas på den utfärdade handlingen och makuleras med KSAK:s stämpel.



*Forts fr sid 8*

40 km från Malmö, slog grabbarna och flickorna ner sina bopålar i bokstavlig bemärkelse. Det schaktades jord och grus, betongfundament götos, balkar restes, väggar spikades och lagom till säsongens början stod en tankanläggning och två hangarer färdiga — en för Mothen samt en med plats för fem nedmonterade segelflygplan. Det mesta materialet tiggades ihop och eftersom inga arbetslöner behövde utbetalas, kostade hela härligheten endast några tusenlappar. Tills vidare disponerar klubben en flygvapenbarack som förläggning, vilket är en nödvändighet då avståndet till Malmö gör att hela weekenden tillbringas på Sövdefältet. Här bjuds segelflygarna på den vackraste natur Skåne kan uppvisa med skogar och sjöar intill fältet och en fullständig frihet från trafikledning och liknande moderniteter.

Flygplanbeståndet har sedan början av femtiotalet stadigt sjunkit såväl kvantitativt som kvalitativt men nu har ordentliga krafttag visat att den dalande kurvan har vänt och pekar uppåt. Sålunda kommer följande flygplan att uppträda på Sövdefältet nästa sommar: 1 Bergfalk, 1 Weihe, 2 KA-6, 1 Olympia och 1 Grunau Baby.

Visserligen är den ena KA-6:an samt Olympia privatägda men ändå —.

Genom att flygningen är förlagd till Sövdefältet har medlemsrekryteringen i högre grad än tidigare skett från landsorten. Härigenom har ett nytt problem skapats nämligen sammanhållningen av sektionen vintertid. Detta har lösts så att en lokal i centrum av Malmö står till Klubbens disposition där klubbafnarnas ordnas. Här visas film, informeras om klubbnytt men framför allt pratar man flyg över en coca cola eller en kopp kaffe. Stärkta av det lyckade hangarbygget pratar man också om ett nytt klubbhus på Sövdefältet med plats för gästande segelflygare från andra klubbar. Vi får väl se — — —.

## KLART FÖR LEVERANS



Det nya mössmärke som KSAK enligt meddelande i föregående nummer av tidningen låtit anskaffa har nu levererats och av den första upplagan har vi redan levererat en hel del till belätta medlemmar. Märket, som får bäras av både direktanslutna och klubbmedlemmar, är av mycket hög kvalitet. Priset är 28: —. Beställ nu, innan vårrusningen börjar, då kan det event bli förseningar.

## INTERIMSBEVIS

Luftfartsstyrelsen har hitintills i samband med utfärdande av förearcertifikat utställt interimisbevis att användas under period, då certifikat insändes till styrelsen för förnyelse eller utökning.

Styrelsen har emellertid slopat detta förföringsätt beträffande privat- och segelflygcertifikat.

Därest härav berörd förare önskar flyga under period, då certifikat insänts till styrelsen, kan efter begäran härom interimisbevis utfärdas.

Förare, som redan innehar interimisbevis, kan hänvända sig till flyglärare eller klubbfunktionär för att få certifikatets nya giltighetsperiod införd på beviset.

(Utdrag ur Info 8/1961, 16 jan, pkt 8.)

# MFI presenterar "JUNIOR"



## som skall ge "mest flygplan per krona"

Malmö Flygindustri har nu officiellt visat upp det av ingenjör Björn Andreasson konstruerade miniflygplanet BA-7, som tack vare små dimensioner och låg vikt ligger en hel klass över vad som är normalt för den här använda motorstorleken. Flygplanet är, för att använda ett amerikanskt uttryck, byggt för att ge "mest flygplan per krona".

BA-7 konstruerades och byggdes av ingenjör Andreasson, medan han ännu var kvar i USA som chefskonstruktör på Convairs styrsystemavdelning. Målsättningen var emellertid hela tiden, att detta flygplan skulle tillrättaläggas för och byggas av hans gamla företag i Sverige, Malmö Flygindustri, till vilket han återknöts i oktober i fjol efter 15 års utlandspraktik.

### BA-7 uppmärksammat i USA

I USA har BA-7 väckt stort uppseende. MFI presenterar flygplanet som ett folkflyg-

plan, vilket såväl tekniskt som ekonomiskt och flygmässigt har förutsättningar att bli ett "varje mans flygplan". Med en bränsleförbrukning på mindre än litern per mil vid en marschfart av ca 225 km/h erbjuder miniplanet en flygekonomi som hittills inte varit möjlig. Det är också första gången som ett tvåsitsigt helmetallflygplan med så goda prestanda kan erhållas till en kostnad under 30.000 kronor.

Ingenjör Björn Andreasson, som innan han kom till USA hade mångårig praktik som konstruktör av lätta flygplan, har i BA-7 förverkligat det hägrande mål, som han i sin dubbla egenskap av flygare och konstruktör uppsatte för flera år sedan. Utöver de tidigare nämnda egenskaperna, som gör detta miniplan till ett "max-plan" om man räknar prestanda per investerad krona, satte ingenjör Andreasson även två andra krav. Dessa är, att flygplanet skall ha bättre sikt än normala småflygplan och att det skall vara lättfluget och lättlandat.

*Forts sid 14*



# Direktanslutna medlemmar

kallas till

## årssammanträde

onsdagen

den 22 februari 1961

kl 19.30

I KSAK:s KLUBBHUS,  
Malmskillnadsgatan 27



Bland annat ges en orientering om

FRIVILLIGA FLYGKÄREN

Efter förhandlingarna, som beräknas ta högst en timme i anspråk, en enkel måltid.



Vi vore tacksamma för en påringning om Edert deltagande i måltiden *senast* *måndagen den 20 februari före kl 16.00* (23 23 65 fru Jansson).

# 1961 års KALENDER

Här nedan presenteras några av 1961 års evenemang. En fullständigare förteckning planeras till det stora marsnumret av KSAK-NYTT som beräknas utkomma den 15 mars.

*M*=motorflyg, *U*=modellflyg, *X*=utställningar och mässor, större sammanträden etc.

- U* 11—12 februari: Jönköpings Läns Modellflygförbunds årsstämma.
- U* 12 februari: Internationell tävling med friflygande modeller i Helsingfors.
- U* 12 februari: Nationell tävling med friflygande modeller i Söderfors.
- X* 19 februari: Studieförbundet Medborgarskolan Flygstudiedag i Hälsingborg.
- X* 21 februari: Direktanslutna medlemmars möte, KSAK.
- X* 24 februari: De Kungliga Klubbarnas Fest, Stockholm.
- U* 25 februari: Sveriges Modellflygförbund Riksstämman i Katrineholm.
- U* 26 februari: Sveriges Modellflygförbund Vintertävling med friflygande modeller i Katrineholm.
- U* 12 mars: Mfk Örnén i Norberg "Norbergsträffen".
- X* 25 mars: KSAK:s Årsmöte.
- U* 8—9 april: Internationella tävlingar med friflygande modeller i Zell am Zee, Österrike.
- M* 20—22 maj: Rally l'Aéro Club de Fréjus—St Raphaël, Frankrike.
- M* 27—28 maj: Internationellt rally l'Aéro Club Royal de Belgique och l'Association Nationale des Cercles Universitaires i Bierset—Liège, Belgien.
- M* 31 maj: Internationell helikoptertävling l'Aéro Club de France i le Bourget — Paris, Frankrike.

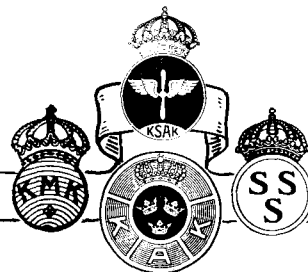
### DET STORA MARSNUMRET

av KSAK-NYTT utkommer den 15 mars. Det innehåller årsberättelsen och aktuellt textmaterial i anslutning till denna. **Annonsmanuskript bör vara KSAK tillhanda omkring den 1 mars!**



# British Atmosphere

Något av den färgrika ståt, stolta sedvänjor och åldriga ceremonier som än i dag präglar livet i Storbritannien kommer de fyra Kungliga klubbarnas medlemmar och gäster att återfinna på Grand Hôtel Royal fredagen den 24 februari 1961, då KAK, KMK, KSAK och KSSS bjuder till fest med skotska danslag och säckpipeblåsare, flödande blomsterprakt och färgrika symboler från provinser och klaner.



DE KUNGLIGA KLUBBARNAS FEST · 24 FEBR 1961

## British Atmosphere

karaktäriserar de utomordentligt värdefulla vinster som utlottas på entrébiljetterna. Några exempel: en flygresa för 2 personer i Europaresors välkända regi London t o r med inte mindre än 2 veckors uppehåll i London eller Premiärflyg med BEA Comet 4B Jet Stockholm—London t o r och därtill en fiskevecka i Nordirland eller Samma flygresa men i stället för fisket en badvecka på den vackra ön Jersey i Kanalen eller Ni får flyga med bil och sällskap — allt som allt 4 personer — från Rotterdam över Nordsjön till Southend i England t o r. Därjämte utlottas ytterligare ett antal värdefulla vinster.

Det skall bli bra musik — Tage Stagnells välkända orkester med vokalist.

Kom ihåg dagen den 24 februari! Tag alla vänner med.

### KSAK:s direktanslutna medlemmar

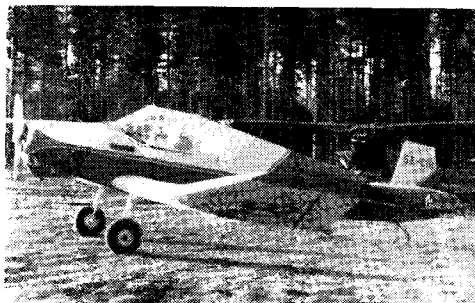
kommer att få en särskild inbjudan med svarskort per post.

### Övriga KSAK-medlemmar

kan rekvirera sådan inbjudan från KSAK:s sekretariat, där den också finns att hämta för sådana medlemmar som har sina vägar förbi klubbhuset.

**Biljettrekvisitionen** måste postas *senast fredagen den 17 februari!*

# Så skaffar man bygglokal



## Amatörbyggda Jodel D-112

Den första Jodelen håller nu på att provflygas. Den ägs av Halmstads Fk. Bilden här ovan föreställer tandläkare Rosendahls i Leksand Jodel. Övriga Jodel, som väntas i luften inom kort ägs av tandtekniker Åke Lidholm, Leksand, fabrikör Hugo Ericson, Tandsbyn, herr Hans Södergård i Hjo och civilingenjören Olle Berndtsson i Slite. Ytterligare tre flygplan beräknas komma i luften under året.

Forts fr sid 11

### Tekniska uppgifter

BA-7/Fi-9 är ett tvåsitsigt skuldervingat, halvt fribärande helmetallflygplan, byggt enligt den s. k. tension field-principen med en boxformad kropp. Detta medför enkel uppbyggnad och lägsta tänkbara konstruktionsvikt. Flygplanets huvuddata är

längd	5,6 m
spännvidd	7,2 m
höjd	1,9 m
tomvikt	270 kg
flygvikt	540 kg
max. marschfart med 75 hk motor	230 km/h
räckvidd	1.000 km

Tack vare den låga vikten är flygplanet mindre känsligt för blöta fält än konventionella flygplan, vilket inte minst i vårt land är av stor betydelse.

Arboga flygklubbs nya bygglokal planerades år 1957. Ritningarna utfördes av hedersledamoten ing Ingemar Jansson, Avesta. Det visade sig emellertid att det skulle bli för dyrt att uppföra lokalen med Ytong-block, som var planerat från början och på grund av penningbrist i klubbkassan och med hänsyn till att vi i framtiden ev. måste flytta lokalen, beslöt man att uppföra den med s. k. "elementbygge".

Sedan flygvapnets tillstånd erhållits, tog G Norberg Julaftonen 1957 de första spadtagen där lokalen skulle förläggas. I maj månad 1958 utförde E. Karlsson och G Norberg grundplattan. Ing Dieden, Samuelsson & Bonnier AB hade skänkt oss betong och arbetet utfördes ovannämnda på en dag.

Trällitplattor och tegel erhöll vi från AB Jonit resp Tegelbruket i Arboga och en hel del för ett bygge nödvändiga detaljer skänktes oss från olika företag i och runt om Arboga.

Vägg- och takmaterial hade anskaffats genom herr Alm, Köping, till ett pris av ca kr 600:—.

På hösten 1959 restes väggarna och takstolarna. De sistnämnda hade mycket förmånligt erhållits från Hjälmare Kanalbolag. Taket kunde läggas på i sista ögonblicket före vinterns ankomst.

Från Centrala Flygverkstaden, Arboga, hade erhållits en hel del virke till inredningen och innertaket.

Belysningsarmatur erhöles från Elektroskandia och installationen utfördes av U Nyström och K Morberg.

Målning invändigt utfördes av cirka ett femtal segelflygpojkar.

Svenska Invarit AB, Köping, skänkte oss ytterplattor till lokalen, som vi med glädje mottagit.

Allt som allt har kostnaden för denna bygglokal stannat på cirka kr 2.000:—.

Till de företag som skänkt eller till lågt pris sålt material till oss för uppförande av denna bygglokal, har klubben som erkänsla för vår tacksamhet, bjudit deras representanter på flvoturer.

Den 15 oktober 1960 var lokalen färdig och kunde tagas i bruk. På kvällen invigde alla aktiva byggare. Det bjöds på ärtsoppa och grillad korv och ordföranden gav senare på kvällen en återblick över byggnadsverksamheten.

Klubben är tack skuldig de många medlem-som utan kostnad arbetat och bidragit till att uppföra denna byggnad. Det är med glädje man kan konstatera att det ännu finns ungdom som uppoffrande och arbetsvilligt strävar till klubbens bästa.

## Motorflygchefer och tekniskt ansvariga



**GÖRAN ÖLUND**  
Motorflygchef **M 37**  
vid **Älvsby Fk**  
f: 16.5.34. A-cert. 4517  
Skogspraktikant  
Adress: Box 2300, Älvsbyn  
Tel: bost. 10 45.



**KARL-ERIK VIKLUND**  
Tekniskt ansvarig **T 25**  
vid **Älvsby Fk**  
f: 17.9.30. MM-cert. 441  
Flygförman  
Adress: Vidsele  
Tel: arb. 300

## FLYG PROPAGANDA I HOFORS

Hofors Flygsällskap, som förbereder sin anslutning till KSAK, anordnade den 24 november en storstilad propagandaafton i Hofors Folkets Hus. Trots konkurrens med TV, bio och mycket annat som kan locka i ett samhälle av Hofors storlek (omkring 12.000 invånare) hade ett hundratal intresserade infunnit sig när ordföranden, tandläkare Olof Carlsson, öppnade mötet.

Han informerade om sällskapets närmaste planer på flygfält, flygutbildning och flygplan-anskaffning. Överstelöjtnant Nils Lundgren, KSAK, höll därefter ett föredrag om flygutvecklingen och berörde därvid särskilt klubbens möjligheter att deltaga i samhällsnyttig verksamhet i form av hjälpflyg, deltagande i frivillig flygkår m m. Några vackra flygfilmer avslutade det officiella mötet.

Ett trettiotal intresserade samlades senare till en mera föreningsbetonad samvaro där klubb- och flygproblem diskuterades till långt in på natten. Intresset är synnerligen stort och ett flertal krafter arbetar nu närmast på att lösa flygfältsfrågan. Härvid hoppas man givetvis på stöd från industri- och kommunal ledning i likhet med vad som nu börjar lämnas i allt större utsträckning landet runt.

Vi gratulerar Hofors Flygsällskap till en god start och har all anledning att tro att sällskapet med sin unga och energiska styrelse kommer att vinna gehör för sina önskemål och framgång i sin verksamhet.

Ln.

**KSAK-NYTT — ETT  
EFFEKTIVT ANNONSORGAN  
FÖR FLYGBRANSCHEN**

## PLATSSÖKANDE

### TRAFIKFLYGARE MED FLYGLÄRARE- KOMPETENS

söker anställning fr. o. m. våren 1961. Svar till "Flyglärare 61", KSAK-NYTT f. v. b.

## LEDIGA PLATSER

### BRANDFLYG—RADIOOPERATOR

Under tiden mitten maj—slutet augusti anställs mot arvode biträde till baschefen. Radiotrafik, kontakt baschef—brandflygförare—brandkärerna, journalföring m m blir uppgiften.

Ansvarsfullt och intressant jobb lämpligt för sportflygare, tekn stud eller liknande. Mekpraktik kan eventuellt påräknas. Anmälan snarast. Skriv eller ring 054/278 00 (Seidevall), 054/111 31 (Hedberg).

**Sportflygklubben, Box 4086, Karlstad**

## ÖNSKAS KÖPA

### CIRRUS MINOR II

Noll-ställd

### A S A FLYG

**AB Stockholms Aero**

Box 1124 - BROMMA 11 - Tel 28 29 90

### HOFORSBYGDENS FLYGSÄLLSKAP

önskar köpa **65 hk Cub** i bästa skick med 0-ställd motor. Svar till **tandläkare Olle Carlson, Hofors**. Tel 0290/203 00 el. 203 32.

## ÖNSKAS HYRA

### KLEMM 35

el. likn. Beräkn. flygtidsuttag 100 tim. Svar till "Omgående 61", KSAK-NYTT f. v. b.

## TILL SALU

Ett mindre antal syrgasbehållare OL 5, höjdmätare, variometer, girindikator och andra instrument samt metallpropeller Read Fairy typ A 67931/x2.

Arboga Flygklubb, Arboga

### PIPER PA 18 A

säljes billigt. Fpl och motor skall grundöverses.

AB Siljansflyg, Fack 57, Orsa.  
Tel. 501 50

### KRANICH

säljes utan instrument. Förmånligt pris.

Borlänge-Domnarvets Flygklubb,  
Fack 85, Borlänge  
Tel 336 00 eller 331 07

### AUSTER V J1

med 100 hk Cirrus-motor. 3-sitsig.

### AUSTER J 5G

med 155 hk Cirrus-motor. 4-sitsig.  
Kan levereras med Edo-flottörer.

### REPUBLIC RC-3 SEABEE

med 215 hk Franklin-motor.

### LYCOMING 0-290-3. Noll-ställd

### A S A F L Y G

AB Stockholms Aero

Box 1124 - BROMMA 11 - Tel 28 29 90

## FIGGE BERGMAN

### FLYGPLANÄGARE

Vi står gärna till tjänst med reservdelar och tillbehör samt goda fackmannaråd. Vi förmedlar översyner och reparationer.

### Dagens specialerbjudande:

#### STINSON VOYAGER

4-sitsig, blindflygutrustad, med 190 hk Lycoming och ställbar propeller samt riklig reservutrustning.

#### VHF-RADIO

fullt kompletta. 650:— per set.

Kärvalundsgatan 63 A, Göteborg Ö - Tel. 25 6110



Vid behov av reservdelar eller tillbehör, vänd Er med förtroende till specialisten

Friggag. 10, Göteborg C. Tel. 19 21 05

### CUB J2

med 65 hk Continental.

### REARWIN (GV)

med nyinstallerad 95 hk Continental.

### D U E L L S A E R O

Friggagat. 10, Göteborg C. Tel: 031/19 2 5

### AUSTER MARK V

med Lycoming 0 290-3 till salu. Telefon: 060/660 30 (Ericsson).

## UTHYRES

### HANGARPLATS

för vinterförvaring av flygplan på Vängsö. Kontakta flygplatsvakten, tel. 0158/310 51, eller ing. Åke Fagerkvist, tel 0753/309 30. Ö Sörmlands Flygklubb, Box 42, Söderälje



Februari 1961

Redaktör och ansvarig utgivare: Georg H-Dérantz. Adress: Kungl. Svenska Aeroklubben, Malmskillnadsgatan 27, Stockholm C. Telefon: 23 23 65 (växel).

Prenumerationspris: Endast helår 5:—. 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