

TILL SALU

AUSTER Mk V

motorgångtid till grundöversyn 300 tim. Sedv. instrumentering, skidställ, radio. Fpl o mot nyöversedda på verkstad. Luftvärdig till 20 februari 1963. Kontantpris 10.000 kronor.

Kariskoga Flygklubb
tel. 0586/331 68—399 18

PIPER PA 20 DE LUXE "135"

i toppskick. Fullständigt IFR-utrustad. Lear radiokompass. Gångtid för fpl och motor efter grundöversyn c:a 200 tim.

Uppllysningar lämnas genom

Edsbyns Flygklubb
T Änner, tel 0271/212 20—203 75

TRI PACER "SUPER CUSTOM"

i gott skick. Pris 28.000:—, ev amortering.
Tel 023/170 04

Olle Berndtssons NARCO SUPERHOMER, som annonserades på sista sidan i novembernumret har givetvis kanalen **119,7** i st f 119,5 som felaktigt angetts i manus.

EN GOD JUL

och

ETT GOTT NYTT ÅR

tillönskas alla våra
annonsörer

0-STÄLLD DH TIGER MOTH MED GIPSY MAJOR I MOTOR

Gångtid 1.500 timmar

Pris: ca £ 1.025.—.—, fritt London

Flygplan och motor är grundöversedda hos den välkända engelska TIGER MOTH-specialisten Rollason Aircraft & Engine Ltd.

Flygplanet levereras i önskad färgkombination, försett med bogserkoppling och stigpropeller.

På lager finns även 0-ställda Gipsy Major I motorer, som vid utbyte av begagnade motorer levereras till ett pris av £ 345.—.—, fritt London.

Stor sortering av reservdelar till såväl flygplan som motor.

Närmare uppllysningar

Torsten Porshagen,
tel 042/425 20, efter kl 17.00 eller
Nordvästra Skånes Flygklubb,
Box 74, Ängelholm

ÖNSKAS KÖPA

LYCOMING 0-290-3,

grundöversedd. Svar till

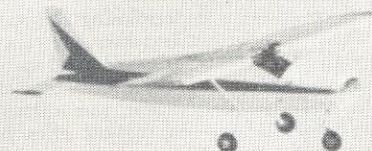
Aerofoto, Torslanda flygplats.
Tel 62 04 48, 53 18 50

HANGARPLATSER

HANGARPLATS TILL SALU

I Bromma Hangarförenings nybygge på Bromma Flygplats.

Jan Christie, Nässelstigen 87, Hässelby,
tel 08/38 96 82





Organ för
Kungl. Svenska Aeroklubben
och
Frivilliga Flygkåren



Utkommer

med 8 nummer per år under månaderna febr—maj och sept—dec.

Utgivningsdag

omkr den 20 i utgivningsmånaden.

Manuskript

till text och annonser bör vara KSAK-NYTT tillhanda den 1 i utgivningsmånaden. Undantagsvis emottages material intill den 5 i utgivningsmånaden.

Redaktör och utgivare:

Georg H Déranz.

Adress:

Skeppsbron 40, 3 tr, Stockholm C.
Tel 23 23 65, Postgiro: KSAK 555 70.

Prenumerationspris

5 kronor per helår. Prenumerationsperioden omfattar enligt årsmötesbeslut tiden 1 april—31 mars nästföljande år. För prenumeranter som tillkommer efter den 1 april kan tidigare under året utkomna nummer icke garanteras.

Lösnummer

Tidigare utkomna nr i mån av tillgång 1 krona per ex.

Annonsformat och annonspriser:

1/1-sida (130×185 mm) 350:—
1/2-sida (130×90 mm) 230:—
1/2-sida (62×185 mm) 230:—
1/4-sida (130×45 mm) 125:—
1/4-sida (62×90 mm) 125:—

Radannonser (spaltbredd 62 mm)
1:70 per mm. (Anslutna flygklubbar, deras medlemmar och KSAK:s direktanslutna medlemmar får 35 % rabatt på icke kommersiella radannonser.)

Tryckeri Alliance, Stockholm 1962

NYTT FRÅN LFS

FÖRLORAD HORISONT

För ungefär ett år sedan havererade under privatflygning ett flygplan av typ Piper PA-22 "150" i sjön Vättern och sjönk. Flygplanet hade ungefär 20 minuter tidigare startats från Jönköpings gamla flygplats. Haveriet inträffade i solnedgången. De två ombordvarande omkom. Förarens totala flygtid utgjorde 60 timmar, varav 14 timmar erhöjts på flygplan Piper PA-22.

Den tillsatta undersökningskommissionen har icke ansett sig bestämt kunna uttala, av vilken orsak flygplanet förlorade höjd och kolliderade med vattnet. I stället har kommissionen diskuterat vissa möjligheter, som tillsammans eller var för sig kan ha orsakat eller bidragit till haveriet.

Väderleksförhållandena har varit goda med en rapporterad molnmängd av 2/8 på 900 meter, en sikt av 75 km samt vindstilla. Emellertid utvisar vissa iakttagelser, att svag dimma eller dis kan ha förekommit över delar av Vättern eller dess strandområden.

De påtalade siktförhållandena och haveriets förlopp ger skäl till antagande att föraren under svängen mot den ljusare himlen i väster kan ha "förlorat horisonten" och därför bringat flygplanet i ett onormalt läge. Om horisontlinjen gått förlorat för föraren, har han vid svängen över den blanka vattenytan kanske helt gått miste om referenspunkter utanför flygplanet för avgörande av flygplanets läge, d v s för honom har det i så fall varit detsamma, som om han plötsligt kommit att flyga under instrumentväderförhållanden.

Haveriet behandlas utförligt i ett nyutkommet informationscirkulär från luftfartsstyrelsen, vilket bör studeras av varje privatflygare.

(INFO 74/62)

STATISK URLADDNING I SAMBAND MED TANKNING AV LUFTFARTYG

Den 2 juni 1962 uppstod brand i ett flygplan under pågående tankning. Flygplanet, som var av typ Cessna 180 C och försedd med flottörer, låg förtöjt vid en flytbrygga intill en kaj. Ur ett fat på flytbryggan pumpades bränsle medelst en handpump av typ "Tankfix" via en plastslang, vars munstycke var placerat i en påfyllningstratt. Eld har uppstått i påfyllnings-

OMSLAGSBILDEN

MFI Junior är nu i serieproduktion och flyger ut över världen.

PIPER

CHEROKEE *B* 180

MED "HANDLING EASE"

Ett flygplan byggt idag för morgondagens behov.

Piper har tillverkat mer än 55.000 flygplan.

Årets produktion fördelas på 12 olika modeller.

Låt oss demonstrera!



- ★ LÅG VINGAT — lägre tyngdpunkt
- ★ LÅG VINGAT — bättre sikt
- ★ LÅG VINGAT — renare linjer
- ★ LÅG VINGAT — mindre risk för rundslagning
- ★ LÅG VINGAT — större spårvidd
- ★ LÅG VINGAT — lättare i roden
- ★ LÅG VINGAT — mjukare landning på luftkudde
- ★ LÅG VINGAT — tanka utan trappstege

M A R S C H F A R T 2 2 8 K M / T I M

L A S T P L A N

Tomvikt	556 kg
4 personer	300 kg
Bagage	57 kg
Fulla tankar	135 kg
Olja	7 kg
Flygvikt	1.055 kg
För extra utrustning	34 kg
Max flygvikt	1.089 kg

F I N E S S E R

Dubbelkommando och hjulkåpor; standard.
Växelströmgenerator; driftsäker, viktbesparande, laddar vid tomgång.
Utsatta delar av glasfiber.
Stort noshjul; säker körning på gropiga fält.

Generalagent i Skandinavien

NYGE-AERO/AB NYGEVERKEN,

Box 31, Nyköping. Tel. 0155/17 340, vx 18 392

A T T F L Y G Å

Haveristatistiken från 1961 uppvisar ett stort antal haverier som inträffat vintertid och föranletts av därvid rådande speciella förhållanden, bl a på grund av körning på svag is. Lfs har med Info 72/1962 utsänt råd och anvisningar för flygning under vinterförhållanden. Dessa anvisningar är grundade på all tidigare erfarenhet och måste grundligt studeras av alla som flyger vintertid.

Motorflygchefen anmodas kontrollera att anvisningarna trängt igenom.

Flygförberedelser

Operativa informationer

Otillräcklig kännedom om bland annat utmärkning av landningsområde, snöröjning och ytbeskaffenhet ökar risken för haveri. Förberedelserna för flygning skall därför bland annat omfatta att fältbesked inhämtas från start-, mål- och alternativflygplats. Informationer här om meddelas i NOTAM-SVERIGE samt i NOTAM distribuerade på luftfartens fasta förbindelser. För flygplats utan flygtrafikledning kan dock uppgifterna vara inaktuella, varför befälhavaren före start måste kontrollera att uppgifterna är riktiga.

tankning av luftfartyg noggrant skola iakttaga föreskrifterna i BCL - D 1.12 och då i synnerhet vad som säges i mom 4 angående "statisk urladdning", där följande står beträffande statisk urladdning.

"För undvikande av statisk urladdning skall luftfartyg under tankning vara elektriskt förbundet med behållare för flygbränsle samt med slang, filter, trattar och andra apparater, genom vilka bränsle levereras. Innan tankning påbörjas skola följande åtgärder vidtagas i den ordning de äro angivna:

- Kontrollera att luftfartygets och tankningsfordonets jordningskedjor eller motsvarande anordningar äro anslutna till jord;
- Förbind luftfartyget och tankningsfordonet elektriskt;
- Fäst kabelklämman vid slangens munstycke vid luftfartyget såvitt möjligt innan tankloket borttages. Användes tratt skall denna förbindas med såväl påfyllningsstudsens som slangens munstycke.

Tankning av luftfartyg får icke äga rum då risk föreligger för åskurladdning."

(INFO 77/62)

Dec.

P Å V I N T E R N

Då flygning skall ske till eller från annan än godkänd flygplats, isbelagd sjö eller snötäckt fält skall särskild hänsyn tagas till ytbeskaffenheten vid bedömning av erforderlig start- och landningssträcka. Snötäckets tjocklek, snöns konsistens, flygplanskidornas konstruktion och utformning samt flygplanhjulens dimension och hjultryck är härvid faktorer av betydelse. Tänk även på den försämrade bromsverkan, inverkan av sidvind samt förekomsten av mer eller mindre skönjbara snövallar.

Riktvärden för beräkning av minsta istjocklek är angivna i tabellen.

I samband med flygverksamhet på icke avspärrade start- och landningsplatser har vid upprepade tillfällen inträffat, att personer skadats eller dödats av roterande propellrar eller motorer. Håll därför noggrann uppsikt på tillkommande personer, särskilt barn, och använd helst avspärrningsanordning.

Forts nästa sida

Tabell över bärigheten hos sötvattenis och havsvattenis

(Rekommendationer till kanadensiska flygvapnet efter analyser och prover gjorda av Defence Research Board of Canada)

	Sötvattenis tjocklek i cm ⁴)			Havsvattenis tjocklek i cm ⁴)								
	Nöd ²)	Normal		Nöd ²)	Normal							
Ytterlufttemp ³)	-10°	-5°	0°	-10°	-5°	0°	-12°	-7°	-2°	-12°	-7°	-2°
Vikt ¹)												
1.000 kg, hjulställ	12	14,5	18	18	20,5	25	24	27	32,5	31,5	35,5	43,5
" " skidställ	10	11,5	15,5	14,5	16	21,5	22	24,5	30	28	32,5	41
3.000 " hjulställ	14	17	21	21	24	29,5	28	32	38	37	42	51
" " skidställ	11,5	13,5	18	17	19	25	25,5	29	35,5	33	38	48
11.500 " hjulställ	30,5	34,5	43	42	48	66	49,5	53	66	63,5	73,5	89
" " skidställ	25,5	30,5	39,5	35,5	42	53	40,5	47	58,5	53	63,5	79

Tabellen är endast tillämpbar under strikt iakttagande av i densamma angivna hänvisningar.

1) Vid högre vikt, skall anvisningarna betr istjockleken ökas med 6 % för 10 % viktsökning. Vid lägre vikt skall anvisningarna betr istjockleken minskas med 5 % för 10 % viktminskning.

2) Angiven istjocklek kan innebära att landstället sjunker genom isen och flygplanet kommer att vila på isen med kropp eller vingar.

3) Anvisningarna betr min istjocklek skall ökas med 20 % om ytterlufttemperaturen är högre än 0° C (sötvattenis) och högre än -2° C (havsvattenis). Vid lufttemperaturer högre än +4° C bör isarna icke användas.

4) Istjockleken inkluderar parkering max 1 timma. För parkering 24 timmar skall anvisningarna betr min istjocklek ökas med 25 %. Istjockleken tillåter 3 landningar. För större antal landningar skall anvisningarna betr min istjocklek ökas med 10 %.

Korrigerig för sprickor

Vid förekomst av torra, max 3,5 cm breda sprickor, skall anvisningarna betr min istjocklek ökas med 10 %. Vid förekomst av våta, max 6 cm breda sprickor, skall anvisningarna betr min istjocklek ökas med 1/3.

En isbana bör snöröjas intill ett djup av 6 cm. Isbana med våt eller frusen slask skall undvikas. Vid beräkning av effektiv istjocklek räknas endast hälften av snö-is (frusen slask).

Ex. 20 cm hård is och 26 cm porös snö-is. $20 + \frac{26}{2} = 33$ cm effektiv tjocklek.

1962

5

Väderleksinformationer

Befälhavare erinras om skyldighet att före flygning göra sig förtrogen med väderleksrapporter och prognoser för flygsträckan, mål- och alternativflygplatser. Detta kan ske vid besök på civil väderstation eller per telefon. I avsikt att öka möjligheterna för civilflygare att införskaffa erforderliga väderleksorienteringar — i de fall svårigheter föreligger att erhålla sådana från den civila flygväderlektjänsten — har flygvapnet åtagit sig att tills vidare försöksvis lämna s k väderleksorienteringar från flottflygplatser. För närmare upplysningar härom hänvisas till INFO nr 70/1961.

På grund av snabba växlingar, oförutsedda försämringar och isbildning är det vintertid särskilt viktigt att noga "följa upp" vädret. Beakta även dagarnas korta längd och vad en eventuell väderförsämring i förening med skymning kan innebära.

Snö eller is på luftfartyg

Före flygning måste luftfartyget utvändigt vara fritt från snö, is eller rimfrost. Detta är särskilt viktigt beträffande vingframkant, propeller, rotorblad och landställ, om detta är infällbart. Även obetydliga mängder försämrar allvarligt luftfartygets aerodynamiska egenskaper. Använd i största möjliga utsträckning ving- och stabilisatorkapell. Såväl luftfartyg som kapell bör emellertid vara torra när kapellen påläggas för att minska risken för fastfrysning.

Snö och rimfrost avlägsnas med borste eller gummiskrapa. Isbark avlägsnas bäst genom avfrostning i hangar. Vid temperatur omkring 0°C kan isbark avlägsnas med varmt vatten och gummiskrapa.

Kontrollera att roder, trimroder, vingklaffar, kylklaffar etc ej frusit fast samt att klaffarna ej är skadade av isskott och snösörja. Kom ihåg att rengöra vindrutorna.

Motorerna

Vid fallande temperatur utfaller vatten ur bränslet, vilket vid temperatur under 0°C kan frysa och medföra driftstörning. Det är därför av stor betydelse att bottensatsen i bränsletankar och filter avtappas.

Motorerna är mera svårstartade vintertid. Följ noga motortillverkarens föreskrifter för startning. Det är viktigt att iakttaga föreskrivna värden för oljetemperatur och oljetryck före motorpådrag.

Körning på marken

Vid körning på halt underlag skall största försiktighet iakttagas.

Med *hjulustrustat* flygplan skall bromsar användas i minsta möjliga utsträckning. Om

bromsning sker för hårt kan hjulen låsas, varvid mycket liten bromseffekt erhålles och flygplanet kan komma i ett svårkontrollerbart läge. Vid behov användes bromsarna med stor försiktighet och framför allt — *kör långsamt och undvik snäva svängar.*

Vid körning med *skidustrustat* flygplan är det av stor betydelse att hastigheten avpassas till föret, då ingen annan bromsning finns utöver friktionen mot underlaget. Denna typ av landställ utsätts också för större påfrestningar. Undvik därför snäva svängar runt ena skidan, då vridpåkänningarna kan bli för stora. Av samma anledning skall ett fastfruset flygplan inte vridas loss genom att man drar i vingarna. Med hänsyn till risk för rundslagning vid hastig uppbromsning skall särskild försiktighet iakttagas vid klabbföre.

Vid uppkörning av motorn före start måste uppmärksamheten delvis riktas utåt så att eventuell kaning omedelbart upptäcks. Kontrollera roder och trimroder med fulla utslag i båda riktningar.

Flygning

Start och stigning

Vid start i slask och blöt snö är rullmotståndet större än normalt. Även ett litet snölager förlänger startsträckan vid start med hjulustrustat flygplan. Avbryt starten i tid om flygplanet inte accelererar normalt. Om flygplanet är försett med noshjulsstyrning är det nödvändigt att centrera noshjulet före pådrag för start. Kontrollera noshjulets läge med noshjuls rattens (motsvarande) inställning. Använd icke noshjulsstyrningen under starten.

Sträckflygning

Tänk på isbildningsrisken! Den är störst vid lufttemperaturer mellan +1°C och -7°C i fuktig luft (regn, snö, dis eller dimma). Isbildningsrisk i förgasare föreligger särskilt vid lufttemperaturer mellan +15°C och -5°C och fuktig luft. Håll rätta farter och använd luftförvärmnings- och gasreglage med omtanke. Kontrollera noga motorns varvtal och — vid luftfartyg med automatiskt ställbar propeller — ingastrycket. Var noga med höjdhållningen.

Oerfarna förare avrådes från att flyga i fjällområdet. De speciella väderleksförhållandena i fjällområdet kräver så mycket av förarens uppmärksamhet, att en orutinerad förare inte tillräckligt kan ägna sig åt luftfartygets manövrering. Beträffande säkerhetsåtgärder vid flygning över fjällområdet i Sverige hänvisas till BCL — D 1.11.

Det är viktigt att alltid noggrant följa upp flygplanets position. Iakttag vädret och jämför

kontinuerligt med meteorologens prognos. På så sätt upptäcks eventuell förändring i ett tidigt skede och risken för överraskningar minskar.

Om vädret försämrar, *hoppas* icke på att det är tillfälligt eller lokalt, utan avbryt flygningen och återvänd till startplatsen eller landa på annan lämplig flygplats. Kontakta därefter närmaste väderstation, meddela gjorda iakttagelser och inhämta nya väderleksinformationer, innan beslut om förnyad start fattas.

Nedgång och landning

Tänk på att vinkningsfarten är väsentligt högre än normalt, om luftfartyget är isbelagt. Höjdbedömningen över obruten snöyta är svår, varför risk föreligger för minuslandning eller för hög sättning. Våt snöbelagd eller isig bana kräver större banutrymme för landning.

Efter flygning

Gör det till rutin att alltid efter flygning meddela gjorda väderiakttagelser till väderstationen. Dessa rapporter är av stort värde för meteorologen och för andra förare, som planlägger flygning.

Flygtrim och kondition

Vintertid är de flesta privatflygare mera sporadiskt i luften, vilket innebär att flygtrimmen blir försämrad. Normalt är även konditionen sämre. Överskatta därför icke förmågan.

Kontrollera och befäst kunskaperna om flygplanetens handhavande såväl under normala förhållanden som i nödsituationer.

Speciellt för flygning under IMC

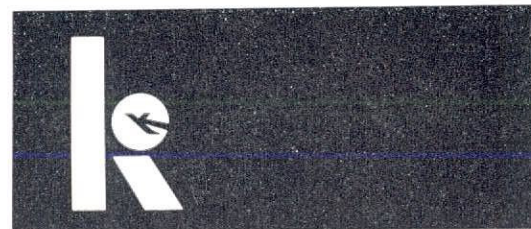
Flygförberedelser

Är de radiohjälpmedel, som man avser att använda i funktion? Studera NOTAM! Kontrollera att flygplanetens radio- och navigeringsutrustning är utan anmärkning.

Om de-icing system inte fungerar tillfredsställande eller om flygplanet saknar sådan utrustning skall flygningen aldrig påbörjas då risk för isbildning föreligger.

I BCL — D angivna bränslemängder är *minimikvantiteter*. Medför om möjligt ytterligare bränslereserv.

Forts sid 9



Kollman Instrument Corporation

AMERIKAS LEDANDE TILLVERKARE AV FARTMÄTARE, VARIOMETRAR, HÖJDMÄTARE, MACHMÄTARE M M

Generalagent:



OSTERMANS AERO AB

BROMMA 10

Vid förfrågningar var god ring 08/28 74 88 efter 20 januari 1963 växel 28 28 40

Kontrolllista för flygning under vinterförhållanden

Flygförberedelser

Förbered flygningen i god tid. Planlägg med gott omdöme och sunt förnuft. *Chansa aldrig!*

Operativa informationer

Inhämta uppgifter om:
snöröjning
markeringar
ytbeskaffenhet, snötjocklek
istjocklek
bromsverkan

Kontrollera att uppgifterna är aktuella.

Väderleksinformationer

Inhämta uppgifter om:
allmänna väderläget
lokala avvikelser härifrån längs planerad flygväg
landningsprognoser för mål- och alternativ flygplats
förändringar (speciellt försämringar)
isbildningsrisk i olika nivåer
vindkomponent vid start- och landningsplatsen

Snö- och is på luftfartyg

Kontrollera:
att vingar, fena och stabilisator är fria från snö och is
att roder och trimroder har full rörelsefrihet
att vingklaffar är oskadade
att kylklaffar fungerar
att vindrutor är fria från snö och is

Motorerna

Kontrollera:
att bränsletankar och -filter är dränerade
att temp och tryck hålls inom begränsningar enl motorinstruktionen

Körning på marken

Kör långsamt, undvik snäva svängar
Bromsa med försiktighet
Kontrollera att fpl inte kanar vid uppkörning
Kontrollera att roder och trimroder är fria

Flygning

Start och stigning

Centrera noshjulet, kontrollera på styr-ratten (motsv) obs fpl acceleration

Sträckflygning

Slå till förgasarfövärmning om isbildningsrisk föreligger
Följ planlagd färdväg
Följ upp vädret
Avbryt flygningen om VFR min ej kan hållas

Nedgång och landning

Använd förgasarfövärmning vid risk för isbildning — inspektera vingarna
Tänk på
att stallfarten ökar med is på vingarna
att höjdbedömning över obruten snöyta är svår
att bromsverkan kan vara ojämn — var beredd på asymmetrisk bromseffekt

Efter flygning

Rapportera till väderstation

Flygtrim

Håll kunskaper om fpl och bestämmelser aktuella

Flygning under IMC

Förberedelser

Studera och kontrollera:
NOTAM, radiohjälpmedel m m
fpl nav- och radioanläggning, funktion
avisningssystems funktion
Medtag så stor bränslereserv som möjligt

Flygning

Kontrollera hinderfriheten (höjdmätaren kan visa upp till 15 % för högt vid låg temp)
Radiomeddelande rätt mottagna
Fastställ fpl läge innan molngenomgång påbörjas
Utnyttja markradar
Avbländning av landningsljus
Följ fastställda procedurer

Forts fr sid 7

Flygning

Speciell försiktighet skall iakttagas vid flygning över hög terräng. Kom ihåg att höjdmätaren kan visa upp till 15 % för högt värde vid extremt låga ytterluftstemperaturer.

Var säker på att mottagna radiomeddelanden från ATC har uppfattats rätt. Vid tveksamhet, fråga om — gissa inte!

Var säker på flygplanets position innan nedgången påbörjas. Utnyttja de markradarstationer som finns.

Vid landning på bana med högintensiva banljus kan föraren lätt bländas om ljusen inte bländas av snabbt. Begär avbländning så snart ljusen kommer i sikte.

Följ fastställda procedurer.

Minneslista

En minneslista att utnyttjas vid flygning under vinterförhållanden återges på sid 8.

TVÅ NYA LANSFLYGCHEFER

I Södermanlands och Gotlands län



Disponenten
Göte Johansson
i Södermanlands län



Rektorn
Bertil Nordlander
i Gotlands län

Vi betjänar flygplanägare

TILLSYNER, ÖVERSYNER
OCH REPARATIONER
av flygplan, helikoptrar, motorer, propellrar
och hjälppapparater



samt med snabb expediering av

RESERVDELAR OCH
FLYGPLANMATERIEL

OSTERMANS AERO AB

Postadr: BROMMA 10 — Godsadr: SUNDBYBERG

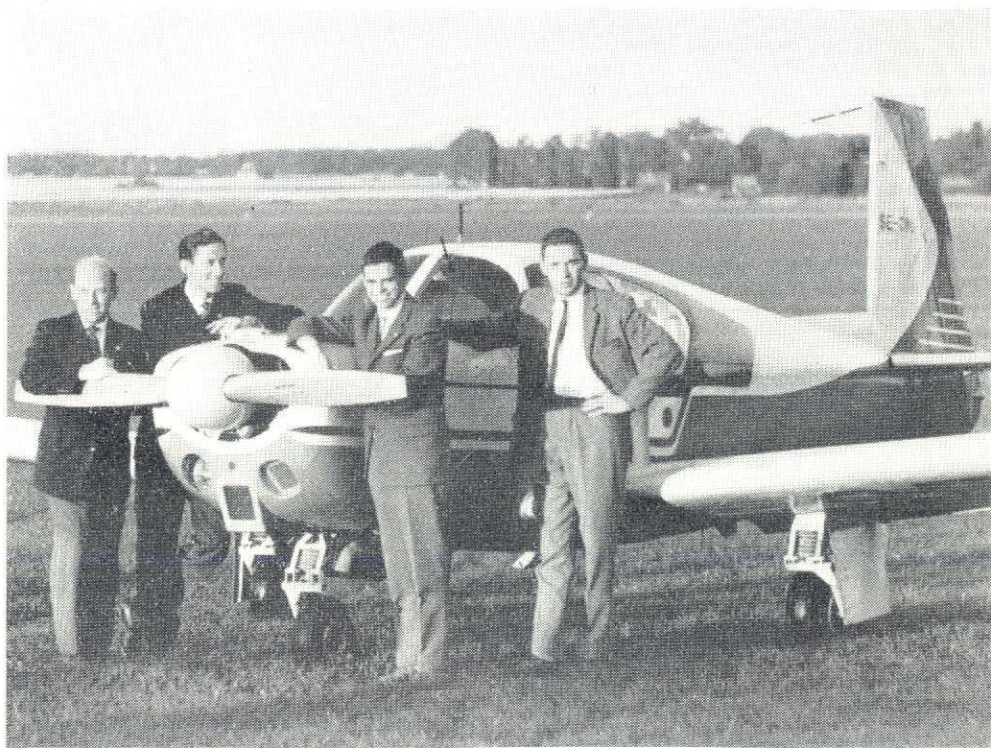
Vid förfrågningar var god ring

verkstaden 08/29 63 78, 28 45 62 — reservdelar 08/29 97 40, 29 63 40

EFTER 20 JANUARI 1963 VÄXEL 28 28 40

FYRA SAABARE SEMESTERFLÖG TILL GREKLAND

Reseskildrare: Carl-Werner Pettersson



Bengt Söderholm, Egon Lundberg, Göran Granberg och jag, samtliga saabare och medlemmar i Linköpings Flygklubb.

Det började på Frimis i Linköping

Det hela hade börjat en lördagskväll på Frimis ett halvår tidigare. Där väcktes ett förslag, om att en semesterresa borde kunna utföras med ett klubbflygplan. Det var många vilda planer mer eller mindre utförbara, och många aspiranter, mer eller mindre ståndaktiga; som passerade innan vi bokade LFK:s "flaggskepp" under de tre stundande semesterveckorna.

Vi enade oss om Athen som slutmål, och en route lades preliminärt upp via Danmark, Tyskland, Österrike och Jugoslavien på nedresan, och Italien, Schweiz, Tyskland, Luxemburg, Holland och Danmark på återvägen. För att flyga över Jugoslavien erfordras specialtillstånd, och det första brevet i detta ärende avsändes i början av april. Efter diverse brevväxlingar med de jugoslaviska myndigheterna var tillståndet klart i slutet av maj.

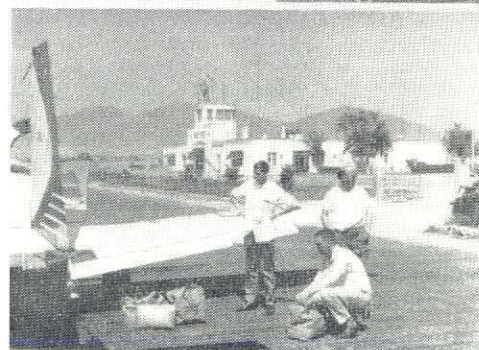
Vi tog tacksamt emot många goda råd av Saabs trafikflygare Ingvar Svensson, som också tillsammans med SAS försåg oss med en hel del kartmaterial. Vi konstruerade en egen färdplansblankett, anpassad efter våra kunskaper och de förhållanden, under vilka vi skulle komma att flyga. Vi räknade vikter på bagage, bensin och icke minst på oss själva, och i slutet av juni var vi framme vid tidpunkten, då klubbens flygchef, fanjunkare Eriksson, skulle syna planläggningen, vilken godkändes. Lördagen den 7 juli startade vi med Malmö som första etappmål och med övernattnig.

Söndagsvädret var ganska gott i Skåne och Danmark, men längre söderut var det sämre, varför vi fick vänta några timmar på Bulltofta innan vi kunde starta mot Hannover. På plattan i Malmö stod en grekisk DC 6:a. Skulle vi få se en sådan i dess hemland?

Fulla av resfeber fick vi så småningom klart från meteorologen, och första etappen till utlandet kunde börja.

Färden gick utefter östra delen av Danmark och ned mot Lübeck. Vi måste delvis flyga i ett område "ADIZ", (Air Defence Identification Zon) en radarzon, som sträcker sig från öst-västtyska gränsen och ett stycke in i Västtyskland. Vi anropade Hamburg på radion fem minuter före inträdet, fick emellertid inget svar

och fortsatte efter tidigare uppgjord färdplan. Vädret var till i höjd med Hamburg relativt bra, men någon mil söder om staden tätnade



T v: De fyra semesterflygarna framför Mooneyn på Saabs flygfält. Fr v Egon Lundberg, Bengt Söderholm, Göran Granberg, Carl-Werner Pettersson.

T h uppifrån:

SE-CMU:s vinge med S:t Gotthardpassets mäktiga toppar som bakgrund.

I hettan på Salonikis flygplats.

Behaglig svalka rådde på havsstranden. Här botellterrassen.

Athen och Akropolis i nattbelysning. På Akropolis Parthenontemplet. Vid foten en fasadbelyst amfiteater.

det av låga moln och vi beslöt då att vända och använda den närmaste av alternativflygplatserna, Hamburg.

Tyskland svårorienterat

Hamburg är en storflygplats och vi hade planerat att inte i början av resan med vår ringa erfarenhet använda dylika. Nu hade vi emellertid inget annat val. Det hela gick utan större svårigheter och en av de första vi mötte var en SAS-markvärdinna, hemmahörande i — Motala. Med hennes hjälp ordnade vi hotellrum.

Måndagen den 10 juli tog vi farväl av Hamburg och vår nyförvärvade vän från Motala och styrde mot Hannover. Sträckan är endast c:a 15 mil, men vi ville landa där för att åter komma in i den ursprungliga färdplaneringen.

Vi märkte snart svårigheten att orientera efter kartan över Tyskland, landskapet är helt annorlunda än vad vi är vana vid. Man saknar sjöar som de tydligaste orienteringspunkterna. Sikten är dessutom i allmänhet ganska dålig. SE-CMU har emellertid en utmärkt utrustning för radionavigering, bestående av VOR-mottagare och radiokompass, och eftersom routen hade lagts under luftledningarna, använde vi oss hela tiden av dessa hjälpmedel.

Uppehållet i Hannover blev ganska kort, endast bestående av tankning, vädergenomgång, färdplansberäkningar och kaffedrickning.

Sträckan Hannover—München var med sina 57 mil den längsta på hela resan. Man märkte hur landskapet förändrade utseende ju längre söderut man kom. Vi flög på ungefär 900 m höjd med god möjlighet att urskilja detaljer. Små medeltida städer med ringmurar blandades med nyaste autobahnbyggen i de underbart vackra vyerna vi passerade.

Vi hade gjort en viss arbetsfördelning så att alla då och då kunde koppla av och njuta så mycket som möjligt av utsikten. Bengt och jag turades om att flyga. Den som satt till vänster ägnade sig åt flygningen och kommunikationsradion. Den som satt till höger skötte radionavigeringen. Han följde även flygningen på miljondelskarta. Göran och Egon skötte finnavigeringen efter halvmiljondelen. Det var ett slags lagarbete, som hela tiden klaffade perfekt.

Mitt första intryck av München var den tryckande värmen. (Jag hade då ingen tanke på att detta bara var småsaker, mot vad vi skulle få känna på före veckans slut). Alltså, åtgärd; av med ylletröjan och längst ned i bagen med den. Vi fick här liksom i Hamburg plats på ett hotell som låg i flygplatsens stationsbyggnad. Aven här stod SAS till tjänst på bästa sätt. Ett litet idylliskt gästhus, "Alter

Wird", strax utanför flygplatsen München—Riem, serverade oss en mycket god middag och på glasens storlek märkte man att "ölgränsen" hade överskridits.

"In München steht ein Hofbräuhaus" står det i visan och något påverkade av detta faktum ansåg vi, att stället borde inspekteras. På en halvtimme med buss och spårvagn var vi inne i stadens centralare delar. Vi frågade en mycket gemytlig äldre gentleman, om han kunde visa oss vägen. Och det kunde han verkligen, om något. Vi hade träffat på en riktig expert och att överhuvudtaget ifrågasätta hans kunskaper, var ett fatalt misstag från vår sida.

München—Wien 1,5 timme

På förmiddagen tisdagen den 10 juli avverkade vi etappen München—Wien. Den tog ungefär 1,5 tim och färdlinjen gick över ett mycket omväxlande landskap. I början slättland, därefter in i det kuperade Tyrolen. Tittade man ut åt höger kunde man skönja en och annan alptopp. Floderna Inn och Donau gjorde flygningen lättnavigerad och vid lunchdags landade Bengt CMU på flygfältet Schwechat utanför Wien.

Efter att ha klarat av sedvanliga pass- och tullformaliteter och sedan en representant för KLM vänligt hade ordnat vårt husrum, hade vi här ytterligare en viktig detalj att klara av. Vi måste nämligen 24 timmar i förväg lämna vår färdplan för flygningen Wien—Zagreb i Jugoslavien. Vi beslöt därför att stanna här även hela onsdagen och att åka vidare först på torsdagsmorgonen.

Wien blev för mig en glädjande överraskning. Jag har efteråt funderat på, varför jag kom dit med förutfattade meningar. Möjligen därför att man ej har hört talas om något "österrikiskt under" i samma utsträckning som det tyska.

En lustig episod från den första kvällen i Wien. Vi var ute och promenerade i Wienoperans i kvällsbelysning så vackra omgivningar. Vi tänkte få tag på en plats, där man kunde dansa och ha trevligt och vi beslöt därför att fråga en polis. Vi började med ett stillsamt: "Guten Abend, wir sind aus Schweden gekommen und wir ... Här avbröt polisen oss med: "Aha Schweden ... Polis, polis potatisgris ... Han berättade senare, att han ibland hälsade på en svensk kollega, och dennes barn hade lärt honom denna ramsa.

Trist Donautur

Onsdagen den 11 skulle vi ägna åt sightseeing i Wien och vi fann intet mera naturligt än en båtferd på Donau. Att Donau är pulsådern i Wien, att staden och floden på något



MOONEY 1963

Vi be få tillönska alla flygare en trevlig helg och ett gott nytt år med många härliga timmar i luften.

Och vi vill gärna tacka för det stora intresse, som i år har visats Mooney här i Sverige.

Mooney har en nyårsgåva, som kommer att glädja många: från januari 1963 kan Mooney erhållas med fast landningsställ.

Alla, som tidigare tyckt att Mooney var litet för avancerat, kunna nu få njuta av det effektiva Mooney-flygplanet.

Det är helt i stil med Mooney-ingenjörernas skicklighet, att den nya Mooney Master kan ändras och påmonteras infällbart landningsställ på 24 timmar, när man blivit mera avancerad. Den nya Mooney Master med fast ställ kostar kr. 72.520:— ab fabrik.

Vi möts i en Mooney 1963!

Hjärtliga hälsningar

Otto Ballin

AKTIEBOLAG

Telefon 29 191

Box 140

Hälsingborg

sätt hör samman, den uppfattningen hade vi, och jag tror många andra också före första besöket här. Båten styrde ut på en Donau, som emellertid flöt i stadens yttersta utkant. Passagerarna väcktes ur sitt dvalliknande tillstånd endast när kaptenen/guiden förkunnade, att vi mötte någon jugoslavisk eller ungersk flodångare. Det hela var mycket ointressant och som bevis på detta må nämnas Görans yttrande, när han vaknat efter att ha stigit i land: "Detta var första och sista gången jag åker båt på Volga".

På onsdagen fick vi telexsvar från Jugoslavien. Det innehöll landningsstillstånd i Zagreb och Belgrad torsdagen den 12 juli. På förmiddagen passerade vi gränsen. Här lämnade vi positionsrapport liksom senare, vid passage av alla radiofyrrar i luftleden. Jag blev något förvånad över att ej erhålla någon bekräftelse på rapporteringen trots flera anrop. Det visade sig emellertid senare att jugoslaverna endast svarade på anrop i samband med landning.

Efter en halvtimme landade vi i Zagreb, där vi blev mycket korrekt men bestämt mottagna. Flygplatsen användes för både militära och civila ändamål. Mooneyn väckte stor uppmärksamhet bland jugoslaviska "Thunderjet"-piloter, som bromsade in och studerade henne noga, då de taxade förbi. Efter ett kort uppehåll i Zagreb — endast kaffedrickning och tankning — fortsatte vi till Belgrad och flög över ett träsklandskap, som här och där genombröts av floder. I Belgrad skulle vi landa på flygplatsen, Surcin, ett toppmodernt fält som nyligen hade tagits i bruk.

Bengt flög denna etapp och han använde som vanligt bokstaveringen Sierra Echo Charlie Mike Uniform i sitt anrop för landningsinstruktioner. Vi blev något förvånade då Sierra Yankee Echo Uniform Charlie beordrades ned på bana 30, och man därmed menade oss. Trafikledaren var förmodligen lika ovan vid engelska som vi själva.

Vi lotsades in på plattan av en rangeringsvakt och vid hans sida stod en mycket söt markvärdinna, som hälsade oss välkomna till Belgrad. Hon visade in oss i stationsbyggnaden, en fantastisk skapelse av glas och marmor. Vi kände oss riktigt hemmastadda, ty från högtalaren ljud visan "Scandinavien" med Alice Babs. Detta intryck förstärktes ytterligare i taxin in till staden, då man från bilradion hörde Ove Törnquists "Anders och Britta" på jugoslaviska.

Har ni starttillstånd?

Från början hade vi tänkt stanna en dag extra, då landet ur turistsynpunkt lär vara på stark frammarsch. Förmodligen gäller detta endast vissa platser vid Adriatiska havet, ty Bel-

grad var på intet sätt tilldragande, varför vi beslöt att endast stanna över natten.

Fredagen den 13 juli började med ett par spännande minuter på Surcins briefingkontor. Det var min tur att flyga och jag hade gjort upp en färdplan för etappen Belgrad—Saloniki. När jag lämnade in den, frågade mannen bakom disken lakoniskt: "Har ni tillstånd att flyga härifrån?" Telexmeddelandet från Wien slutade med tillståndet om landning i Belgrad. Skulle vi nu bli kvarhållna här, trots allt arbete med olika tillstånd? Ett telefonsamtal klarade emellertid av det hela och efter ytterligare några små förseningar kunde vi lyfta från Surcin.

Flygningen här liksom tidigare över Jugoslavien måste företagas i luftlederna och vi skulle hela tiden lämna täta rapporter om vår position. Snart var vi inne över berglandet i södra Jugoslavien. Från luften syntes det vara mycket otillgängligt, berg, sten och uttorkade flodfåror med små slingrande vägar vid sidan. Gruvhantering lär vara den enda verksamheten och jag har svårt att tänka mig någon annan utkomst för befolkningen i de områden där tätorterna var belägna.

Efter ungefär 2 timmars flygning utbredde sig en grön vik av Egeiska havet framför oss. Till vänster kunde vi se staden Saloniki. Den såg så vit ut, att man fick en känsla av att det måste vara oerhört varmt i dessa trakter. Våra förändringar besannades, ty när vi landade var temperaturen +38° i skuggan.

Översvallande vänlighet

Redan från början märktes, att vi hade kommit till ett land där en översvallande vänlighet och hjälpsamhet strömmade emot oss. En flygmekaniker från Olympic Airways hjälpte oss med hotellrum i en liten by, som låg ungefär 1 mil från flygplatsen. Hela tiden var vi besjälade av en enda tanke, nämligen att så fort som möjligt komma i kontakt med de icke svala, men väl svalkande böljorna. Badstranden låg inom det behagliga avståndet av 15 m från hotelldörren!

På denna plats var vi de enda turisterna och därigenom erbjöd språket vissa svårigheter. På badstranden träffade vi emellertid en flicka som gick i ett amerikanskt college i Saloniki. Hon talade engelska, och i och med att vi kom i kontakt med henne lärde vi känna ytterligare ett tiotal ungdomar i byn. Vi träffade även en affärsman, som förvånad undrade varför vi gästade detta ställe. Vi berättade då för honom om vår resa. "Har ni verkligen åkt så långt för att bl. a. gästa Saloniki, så känner jag mig ansvarig för ert välbefinnande här", sade han. "Jag ställer mig till ert förfogande med min bil, och när ni kommer till

VÄRLDENS PRISBILLIGASTE HELMETALLFLYGPLAN

Morane-Saulnier

"Rallye Club" och "Super Rallye"

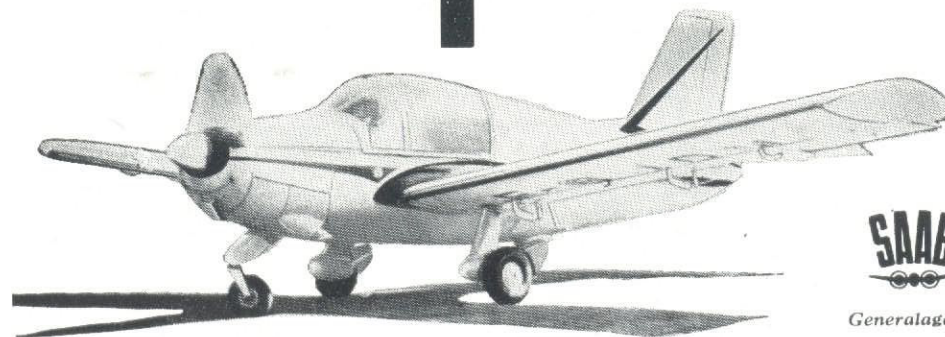
Detta 3-sitsiga rese- och skolflygplan är synnerligen lätt-fluget, inte minst därför att det har en konstruktion som tillförsäkrar piloten en utomordentlig god sikt. Det är midvingat och har fribärande vinge. I standardutrustningen ingår bl.a. dubbelkommando med dubbla gasreglage och hydrauliska stötdämpare. Super Rallye är godkänd för segelflygbogsering.

Tekniska data:

Motor	100 hkr
Spännvidd	9,56 m
Längd	6,88 m
Höjd	2,70 m
Vingyta	12,3 m ²
Spårvidd	2,10 m
Tomvikt	455 kg
Startvikt	775 kg
Max fart vid havsytan	205 km/t
Marschfart, 75% effekt	185 km/t
2000 m	85 km/t
Stallfart	3,0 m/s
Stighastighet	4500 m
Praktisk topphöjd	100 l
Bränslemängd	800 km
Max räckvidd	180 m
Startrullsträcka	90 m
Landningsrullsträcka	95 km/t
Inflygningsfart för landning	70 km/t
Sättningsfart vid landning	

Rallye "Club" "Super Rallye"

145 hkr	9,56 m	6,88 m	2,70 m	12,3 m ²	2,10 m	490 kg	850 kg	230 km/t	210 km/t	88 km/t	5,4 m/s	6000 m	170 l	1100 km	120 m	100 m	100 km/t	72 km/t
---------	--------	--------	--------	---------------------	--------	--------	--------	----------	----------	---------	---------	--------	-------	---------	-------	-------	----------	---------



Generalagent:

SVENSKA AEROPLAN AB

Norrköping

Athen skall ni ringa min vän Leonidas, så kommer han att visa er runt".

Jag väcktes kl. halv sju morgonen efter. Nere i hotellvestibulen stod vår vän och väntade på att få köra oss in till staden. Tyvärr måste vi avböja hans vänliga erbjudande vid en så tidig timme.

Vi hade från början avsett att flyga till Athen på lördagen. Men vi trivdes så bra i Saloniki, att vi beslöt att stanna där även denna dag. Personligen anser jag att vistelsen här var en av resans höjdpunkter. Detta berodde på, att platsen var helt orörd i turisthänseende. Man kom i kontakt med befolkningen på ett sätt som jag icke trodde var möjligt. Grekland är ett magert och kargt land. Den landsortsbefolkning, som vi kom i kontakt med odlade meloner och vindruvor på sina små torra åkerlappar, och åsnor användes mycket som dragdjur. Folket tycktes emellertid äga en myckenhet av inre rikedomar. Alla verkade vara så lyckliga.

Jag talade mycket med Tatiana, så hette den engelsktalande flickan, om dessa saker. Hon berättade att mycket hos grekerna av idag är sådant som härstammar från det antika Grekland. Deras vänlighet och hjälpsamhet t. ex. lär bero på att gudarnas överhuvud, Zeus, även var alla främlingars beskyddare.

Söndagen den 15 lämnade vi våra vänner i Saloniki. Vi gjorde ett extra varv över den lilla byn och vingtipade en hälsning åt alla dem som vi med så stor saknad lämnade. Vi fick tillstånd att flyga utanför luftlederna för att riktigt kunna beskåda den i historien så ryktbara grekiska arkipelagen.

Athen i nattbelysning

Vi hade tänkt att vår femte reskamrat Mooneyn skulle få tak över huvudet under de fem dagar vi gästade Athen. Hangaravgiften var emellertid 5 dollar per natt, varför vi avböjde. En markvärdinna från Olympic Airways hade vänligheten att ordna hotellrum åt oss. Hotellet låg ungefär halvvägs från flygplatsen in till staden. En autostrada gick mellan dessa båda platser och att vandra från hotellet till badstranden bestod i att korsa autostradan.

Dagen efter vår ankomst ringde jag Leonidas. "Kom upp på mitt arbete", sade han, "så skall vi diskutera igenom och planlägga er vistelse i Athen". Komna till målet stod vi framför — det grekiska utrikesdepartementet. Jag gick in genom en stor dörr och märkte genast att det något som var på tok. Alla försökte undvika mig. Och i ärlighetens namn måste man erkänna, att den klädsel jag bar,

minst av allt var korrekt på detta ställe. Jag fick i alla fall träffa Leonidas och snart hade han fört oss alla till en liten salong, där vi bjöds på förfriskningar, samtidigt som vi planerade vår vistelse i staden. En konsertföreställning i den antika Herodes Atticus-teatern, eller Odeyon, som den också kallas, blev första punkten på programmet. Därefter följde den i mitt tycke andra höjdpunkten under resan. Leonidas tog oss med upp på en höjd vid sidan om Akropolis. Runt om utbreddes sig Athen i nattbelysning. Strålkastare var riktade mot alla antika minnesmärken och gatubelysning och neonskyltar bildade liksom en ram kring denna vackra tavla. Här berättade Leonidas för oss hela Greklands historia. Den är ju till stor del koncentrerad till denna plats. Här liksom i Saloniki kunde man märka den inre resningen hos människorna som berättade om sitt land. Och med rätta kan de med stolthet tala om den kultur, på vilken hela vår västerländska vilar.

Dagarna i Athen gick fort. Snart var det fredag den 20. Vi lyfte från Athen och svängde nordväst ut över Peloponnesos. Vårt närmaste mål var Korfu, där vi skulle tanka och om möjligt ta ett bad. Färden gick delvis över vatten, varför vi bar flytvästar. De var mycket obehagliga att bära nu, ty vi hade varit alltför oförsiktiga i vår strävan att bli så solbrända som möjligt.

Västeråsflygare på Korfu

När vi efter badandet återvände till flygfältet hade "Mooneyn" fått svenskt sällskap på plattan. Vid hennes sida stod nämligen den svenska Tri-Pacern SE-CUA från Västerås. Vi träffade dess besättning och alla var överens om att detta var den idealiska typen av semesterresor.

På eftermiddagen satte Bengt kurs mot Bari i Syd-Italien. Vi åkte kortaste vägen över Adriatiska havet och därefter i nordvästlig riktning utefter den italienska stövelklacken. Flygfältet i Bari är både civilt och militärt. Vi möttes av ett stort personaluppbåd och mitt i allsammans kom en taxichaufför springande ända ut till flygplanet. Med ett fåtal engelska glossor, men desto större gester övertygade han oss om, att han var den ende som bekvämt och billigt kunde föra oss in till staden och där även ordna ypperliga hotellrum. Han var dock icke riktigt sanningsenlig beträffande det sistnämnda. Efter det att vi hade installerat oss på hotellet, frågade jag nämligen efter ett badrum. Jag blev visad till en dörr, öppnade den och fann ett litet kyffe med ett badkar till brädden fyllt av tomma vinflaskor.

Lördagen den 21 flög vi Bari—Rom och även söndagen ägnade vi åt att bese den eviga staden. Denna hade mycket trevligt att bjuda på, men en liten episod har etsat sig fast i mitt minne, nämligen skillnaden mellan privata och kommersiella turistresor. Vi satt i lugn och ro på en trappa utanför Peterskyrkan och rökte en cigarett. Plötsligt kommer ett sällskap liknande en infanteripluton under befäl av en guide vandrande. Guiden påskyndade marschen med ett "Hurry on" då och då. Plötsligt, halt; fotomotiv i sikte — kameror fram — anläggning — eld. Vi kunde höra ett femtiotal kamerors klickande och surrande. Vi var mycket nöjda med tillvaron, fastän vi kanske på alla områden inte hade det lika välordnat som dessa människor. Vi hade i alla fall det i våra ögon viktigaste, nämligen vår frihet.

Fin italiensk flygservice

I flygtrafiktiskt avseende var Italien en glädjande överraskning. I bl. a. den schweiziska tidningen Private Pilot har man kunnat läsa om de italienska privatflygarnas svårigheter men också om deras strävanden att bli accepterade i luftrummet. Deras arbete har tydligen burit frukt, ty inget land kunde uppvisa en service från meteorolog- och briefingkontor som Italien. Vi fick mycket noggrant utarbetade väderleksprognoser och vi fick välja de flygnivåer på vilka vi önskade gå.

På förmiddagen måndagen den 23 avverkade vi sträckan Rom—Milano. Där landade vi på flygplatsen Linate. Flygplatserna vid Milano har sin egen lilla historia. Linate är den äldre och ligger ungefär en mil utanför staden. Man ansåg sig emellertid behöva en nyare och större och så anlades Malpensa c:a fem mil utanför. Trafiken överfördes till Malpensa, men den låg alltför långt bort för att det hela skulle flyta på lämpligt sätt. När vi gästade Linate höll flygplatsen på att utbyggas och linjetrafiken hade återförts dit. Malpensa är nu tillhåll för flygklubbar och flygskolor. Är detta en utveckling som vi går emot?

Trafiken var intensiv på Linate och vi var nr 4 att taxa ut till start. Vi hade en 20-minuters flygning till Lugano i Schweiz framför oss. Det var min tur att flyga och det var första gången jag kom i kontakt med flygning i s. k. fjällterräng. Avståndet till de grönklädda slutningarna tycktes mycket mindre än det i verkligheten var, men Bengt, som har stor vana bl. a. från segelflygning i sådana områden gav många goda råd.

I Lugano stannade vi även under tisdagen och tillbringade tiden med att bada och att följa verksamheten på det lilla flygfältet. Här hade schweiziska flygvapnet en flygskola för-

Nu finns det en verklig

"ekonomi-helikopter"

Den tillhör en för helikoptrar heit ny storleksklass och är särklassigt billig i drift och underhåll. Ett gott bevis härpå är att man med Hughes 269 A kan skaffa sig grundskolning för privatcertifikat för ca 6.900.—.

Hughes 269 A är utrustad med 3-bladig rotor och en 4-cylindrig lycoming-motor på 180 hk. Denna kan köras utan att rotorn är inkopplad. — Värdefullt t. ex. vid varmkörning och under korta uppehåll!



Generalagent:
SVENSKA AEROPLAN AB Norrköping

HUGHES 269 A

2-sitsig.
Marschfart: 130 km/t.
Max. oavbruten
flygtid: 3 timmar
Tomvikt: 400 kg
Max. flygvikt: 710 kg

lagd och flygplanstypen som användes var Bücker Jungmann.

Genom S:t Gotthardspasset

Onsdagsmorgonen grydde och vi stod inför resans svåraste etapp, nämligen den som gick över Alperna från Lugano till Zürich. Vi startade på förmiddagen men vi fick snart vända då den dåliga sikten satte hinder i vägen. Vi gjorde ett nytt försök på eftermiddagen och då gick det bättre. Detta var verkligen en upplevelse. Färden gick över Bellinzona, Biasca och vidare genom S:t Gotthardspasset upp mot Zürich. Mäktigheten som dessa snöklädda bergmassiv utstrålade gjorde att man var mycket tacksam, när högsta punkten i passet hade passerats.

Privat- och reseflyg lär vara mycket utbrett i Schweiz och i Zürich fick vi bevis för den saken. På flygfältet Zürich/Kloten fyllde mindre flygplan 2 hangarer och en stor gräsplan. Här såg vi bl. a. en privatägad Safir.

På onsdagseftermiddagen fortsatte vi till Luxemburg. Vi märkte nu att vi var på väg mot andra väderleksförhållanden än de vi var vana vid från södern. På kvällen och natten drog ett oväder fram över kontinentens nordvästra del och resterna av detta stötte vi på dagen efter, på väg mellan Luxemburg och Amsterdam. Vi mötte regnskurar samtidigt som vi kom in över det svärnavigerade Holland. Vi hade fått en del träning i engelsk radiotelefon och beslöt därför att anropa Schiphol och begära radarhjälp med inflygningen. Vi fick den hjälp vi behövde och snart utbredde sig Schiphools bana 05 framför oss. När vi senare klev ur CMU fick vi för första gången på nästan tre veckor åter stifta bekantskap med regn.

På Schiphol kan den flygintresserade komma i kontakt med ytterligheter. Han kan på museet National Luchtvaart Museum i detalj studera bröderna Wrights biplan. När han går ut kan han från trappan få se en Fokker-byggt "Starfighter" starta för en kontrollflygning.

Resan började nu att lida mot sitt slut. Efter övernattning i Bremen slöts cirkeln över den danska radiofyren Prästö på eftermiddagen lördagen den 28 juli.

Söndagen före sista flygningen hem till Linköping gjordes den sista av de tillsyner som regelbundet hade gjorts under resan. Och för första gången behövde "flygmaskinist" Lundberg göra ett ingrepp på CMU. En liten fjäder för avgasrörets infästning måste bytas.

700 mil på 20 etapper

Innan denna resa påbörjades var det många som ställde sig tveksamma om den över vudtaget skulle kunna utföras och diskussio-

nerna gällde främst vädret. Min uppfattning är, att under flygningarna i norra delen av Europa normal väderlek rådde och här mötte vi ju också vissa svårigheter. Jag tror också att man i södra Europa säkrare kan planera flygningar under VFR-förhållanden än vad man kan i våra trakter.

När man efteråt överblickar denna resa, slås man av tanken, hur vi kunde hinna med allt detta på tre veckor. För mig var detta den första längre utlandsresan, och jag tror tyvärr, att jag, genom detta sätt att färdas, har fått en felaktig uppfattning om avstånd, och kanske rent av mist respekten för dem. Sträckan var i alla fall närmare 7.000 km och uppdelade på ett 20-tal etapper blev den totala flygtiden omkring 31 timmar.

Ett gott bevis för att resan var lyckad var detta: En av deltagarna, Egon Lundberg, ohjälpligt inbiten segelflygare i klubben, lät förstå, att han nog tänkte skaffa sig ett motorflygcertifikat. Fördelarna med ett sådant stod nämligen nu inför honom i betydligt klarare dager än tidigare.

DE KUNGLIGA KLUBBARNAS VÅRFEST GÅR I PORTUGALS TECKEN

Onsdagen den 8 mars 1963 slår Grand Hôtel Royal upp portarna för medlemmar i KAK, KMK, KSAK och KSSS som samlas till den traditionella gemensamma vårfesten vilken den här gången väntas gå i Portugals färger.

Portugals nyutnämnde ambassadör, excellensen Manuel Homem de Mello har visat stort intresse för portugisisk medverkan och detta betyder att vi får tillfälle att lära mer om Portugal såsom turistland och som exportör av utsökta viner och andra naturprodukter.

Särskilda kallelser avser KSAK att sända direktanslutna medlemmar i Stockholm per post. Mer om de Kungliga klubbarnas fest i KSAK-NYTT:s februarinummer.

NYA FLYGKLUBBAR

KSAK:s verkställande utskott har beviljat anslutning för Herrljunga Flygklubb och Svensk Flyghistorisk Förening.

Hässleholms Flygklubb förbereder sin anslutning och väntas inom kort upptagas i KSAK.

HJÄLPFLYG och GENERAL AVIATION en begreppsutredning

KSAK:s och de anslutna flygklubbarnas ställning till de yrkesmässiga flygföretagen har ofta diskuterats och trots alla klarlägganden händer det ännu någon gång att Hjälpflyget, sådant det organiserats av KSAK, av flygföretagen betraktas som ett med dem konkurrerande organ.

I de fall där detta kan ha sin grund i att någon klubb överskridit gränsen för vad KSAK anser höra till privatflyg och klubbverksamhet och därvid använt Hjälpflyget som täckmantel är KSAK beredd att omedelbart ingripa för att stävja missförhållandet.

Hjälpflygets omfattning

Hjälpflygets omfattning är specificerad i SB 106.

Följande redogörelse avser att klarlägga KSAK:s syn på omfattningen av den flygverksamhet som med rätta kan hävdas såsom hörande till flygklubbarnas verksamhetsområde. Dessa synpunkter bör av flygklubbarna tas som ett rättesnöre vid planeringen. Skulle någon som helst tveksamhet råda beträffande flygklubbs rätt att åtaga sig ett uppdrag bör kontakt med KSAK tagas omedelbart, om möjligt innan flygklubben åtar sig ifrågakavande uppdrag.

Deltagande i räddningstjänst (flygspaning). Detta är en beredskap som insättes i nödsituationer. Ehuru den inte kan beräk-

nas ge flygklubbarna särskilt mycket flygtid, är KSAK angelägen om verksamheten, som verkligen kan fylla ett behov och dessutom ger en viss good-will.

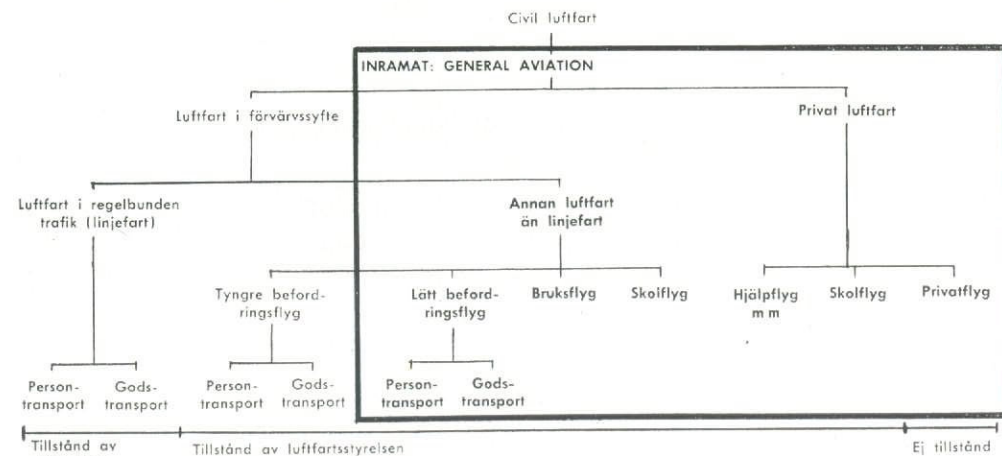
Deltagande i civilförsvarsövning. En ren flygklubbssak, eftersom sådana övningar utgör ett led i Frivilliga Flygkårens fredsverksamhet.

Trafikövervakning från luften. Viss tveksamhet råder i denna sak, som ev kan leda till missbruk. Sannolikt kommer KSAK att föreslå Lfs att stryka detta, eftersom KSAK anser att klubbarna skall delta i sådan verksamhet endast i den mån som den utgör ett led i övningar (försök och prov) för civilförsvaret.

Skogsbrandbevakning från luften. Denna verksamhet har skapats av KSAK vars organisation utgör en förutsättning för verksamheten.

Målgång för krigsmaktens räkning. Från begynnelsen har denna verksamhet igångsatts genom en uppgörelse mellan KSAK och krigsmaktens organ. Efter hand började anspråk komma upp på s k kvalificerad målgång. Denna kunde ej klubbarna åtaga sig utan den blev erbjuden flygföretagen. Detta ledde i vissa fall till att en del flygföretag även fick en del okvalificerad målgång.

Forts sid 20



Ovanstående plan har framställts efter ett av Luftfartsstyrelsen uppgjort mönster. — I begreppet "Privatflyg" inne-

fattas all slags luftsport, även segelflyg samt fallskärms- och ballongsport.

Målgång för luftvärnet har emellertid minskat i omfattning. Däremot håller målgång för flygvapnets luftbevakningskompanier på att övertas av klubbarna. Detta är en verksamhet som flygvapnet självt haft hand om men som nu efterhand överföres till KSAK i syfte att ge tillfälle till träning för Frivilliga Flygkåren.

Det kan sägas att flygföretag ansett att flygklubbarnas målgång varit ett intrång på flygföretagens område. Detta kan KSAK således inte hålla med om.

Däremot föreligger nog befogade anmärkningar i ett annat avseende. KSAK har fått uppgifter om att målgång liksom skogsbrandbevakning i vissa fall ombesörjes av flyglärare eller motsvarande. Meningen är ju att denna flygtid skall användas för ett så stort antal förare som möjligt. I vissa fall kan det naturligtvis hända att en flygklubb inte disponerar någon lämplig privatförare när ett uppdrag skall utföras utan måste använda sig av flyglärare eller dylikt. Det bör i så fall vara undantag.

Kontroll av radiohjälpmiddel från luften. I den mån denna verksamhet utgör målflygning för ATC-radar bör den hänföras till rubriken *Målgång*. Ovanstående rubrik kan därför utgå ur SB 106.

KSAK hoppas att så småningom få räkna alla de yrkesmässiga flygföretagen som medlemmar. Ett medlemskap i KSAK innebär för flygföretagen stöd åt en organisation som med all kraft försöker hålla verksamheter inom riktiga gränser. Vidare har KSAK tagit till sin uppgift att främja hela det lätta flyget — vad man kallar General Aviation. Här ingår även flygföretagen, av vilka KSAK redan nu räknar många bland sina medlemmar.

Vad omfattar General Aviation

Vid ett sammanträde på Luftfartsstyrelsen för någon tid sedan har man bl a framfört önskemålet om ett svenskt uttryck svarande mot General Aviation. Man har enats om att försöka med ordet "Allmänflyg". Har man väl använt ordet någon vecka, börjar det verka riktigt naturligt. Längre tid tar det inte att acceptera ett nytt ord. Låt oss försöka med Allmänflyg, åtminstone till dess att någon hittar ett uttryck som är ännu bättre.

Allmänflygets omfattning framgår av Luftfartsstyrelsens schematiska översikt över indelningen av den civila luftfarten. (Se sid 19.)



Julpristävling

VAD SKALL "GENERAL AVIATION" HETA PÅ SVENSKA

Hittills har man funnit ett enda ord som kan tänkas ersätta begreppet "General Aviation", nämligen ordet "Allmänflyg".

Nu undras om någon av KSAK-NYTT:s läsare mellan utfisken och rigrynsgröten kan tänka ut ett ännu bättre ord.

Namnförslag skall vara KSAK-NYTT tillhanda *senast den 5 januari 1963*.

Resultatet bedömes av en jury bestående av KSAK:s ordförande, VU-ordförande, Generalsekreterare och biträdande Generalsekreterare samt ordföranden i Flygjournalisternas klubb och KSAK-NYTT:s redaktör.

Den som föreslår det enligt juryns utlåtande bästa ordet, som är lämpligare än "Allmänflyg" vinner förutom all äran ett exemplar av praktupplagan av Lindberghs-boken med Charles Lindberghs egenhändiga signatur samt speciell tilläggnan på försättsbladet.

ÖVERSIKTSKARTAN ÄR POPULÄR

Den nya översigtskartan i skala 1:250.000, som senast annonserades i novembernumret av KSAK-NYTT (sid. 21) är synnerligen efterfrågad och många av våra aktiva flygare har efter allt att döma inriktat sig på att skaffa sig Sverige komplett.

Under den senaste månaden har inte mindre än sju nya kartblad kommit ut, samtliga över områden i Norrland.

Den subventionerade kartan, som kostar 4:15 per blad säljes till KSAK:s medlemmar för endast 3:50 per blad. När detta skrives finns följande blad tillgängliga på KSAK-sekretariatet:

1—15, 18—20, 22—23, 33—34, 38, 42—43 samt 45—46.

STYRELSESAMMANTRÄDE NR 1

i nya KSAK-huset



KSAK-ordföranden Överdirektören Carl Ljungberg under porträttet av Carl-August Wicander. Övriga ledamöter runt bordet fr v: Byråchefen I Müller (Civiltjänststyrelsen), Direktören P A Norlin (vice ordf.), Direktören Gösta Ablén, Flygplatschefen Bertil Florman (vice ordf och VU-ordf.), Flygplatschefen K G Rydelius, Jönköping, Generalmajor Nils Söderberg (KSAK:s generalsekreterare) samt delvis skymda Översten Nils Persson (Flygvapnet) och Advokaten Allvar Elmström (Ordf. i Jurid. komm.) — I bakgrunden Fru A G Jonhagen (sekreterare).

Närmast kameran fr v: Advokaten Allvar Elmström, Överste N Persson och generalmajoren K J A Silfverberg (VU:s vice ordf.). Bortre raden fr v: Trafikledaren I Björkbom, Skellefteå, Byrådirektören R von Essen (ordf. i Motorflygkomm.), Direktören S Östling, Ingenjören G H Dérantz (KSAK:s intendent), Byrådirektören B Klinge (Civiltjänststyrelsen), Kamrer T Björklund (KSAK:s fastighetsförvaltare) och Byråchefen I Müller.

Piper Cherokee Super Custom



Inom ett år har på den svenska marknaden introducerats två nya flygplan som torde innebära början i en ny klass. Planen är fyrsitsiga med fast trehjulstäl och byggda med tanke på lågt pris. Först i raden kommer Piper med Cherokee, som levereras antingen med 150, 160 eller 180 hk motor. Beechcraft förekommer än så länge endast med 160 hk, men en 180-häststärmodell lär vara på väg. Genom att de båda konkurrentplanen för jämförelsens skull försetts med likvärdig utrustning har också priserna blivit påfallande lika. Där är Musketeer en aning dyrare, men får å andra sidan anses ha en bättre radio- och navigeringsutrustning samt en mera påkostad vinge. Piper har dock fortfarande en något mera omfattande utrustning.

Om man bortser från vingen är konstruktion och utformning synnerligen likartad. Vilket som är att föredra, täspets- eller spakmanövrerade

hjulbromsar är väl en smakfråga. Men i övrigt är planen så lika att man måste gå ner till rena smådetaljer i de flesta avseenden för att märka någon skillnad värd att uppmärksamma. Detta faktum gör det därför svårt för den, som — i likhet med mig — endast haft tillfälle att flyga de bägge typerna några tiotal minuter vardera och med fem månaders mellanrum. Dessutom medger inte utrymmet för mycket detaljer. På grund av min ytliga kännedom i dessa fall vill jag därför inte lämna alltför ingående omdömen, utan söker i stället redovisa mesta möjliga jämförelsedata. Avsikten är att därmed ge läsaren ett bekvämt underlag för egna bedömningar.

Ljudisolerade

Proven i luften visade inte heller några nämnvärda skillnader. Kabinen har en ganska hygglig ljudisolerings, som gjorde konversation

och Beechcraft Musketeer



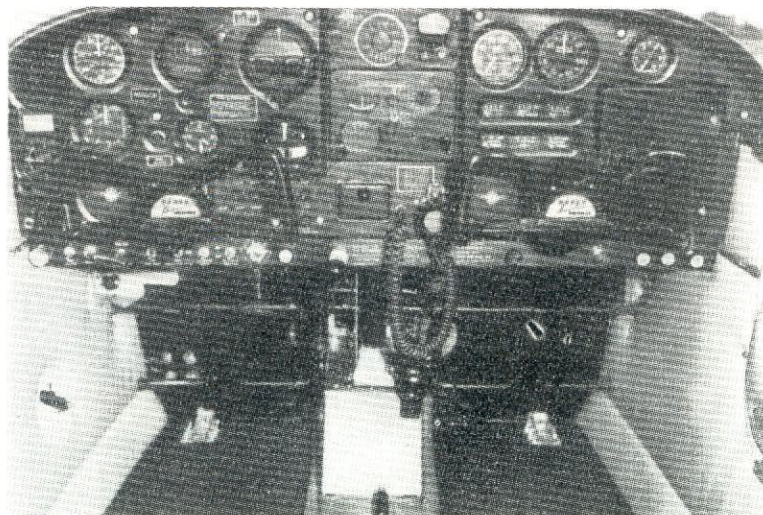
möjlig på ett helt annat sätt än i mindre plan. Körningen på marken vållar inga problem. Startsträckan är relativt lång med full last, något som talar för den något starkare motorn om 180 kh i den mån man avser använda små och mjuka fält. Å andra sidan skall man ju begränsa sina önskemål, annars hamnar man snabbt i en helt annan prisklass än som avsetts från början, och det finns, liksom för bilar, en massa mer eller mindre nödvändigt "extra" att välja på.

God sikt

Den nya klassen innebär kanske framför allt att man lämnat de högvingade planen bakom sig i utvecklingen. Nu skymmer vingen inte längre i svängarna, men man ser ändå utmärkt nedåt framför den lågt sittande vingen. Då man provar flygplanens prestanda märker man en väsentlig skillnad: Musketeer är tyngre, bland

annat genom att detta plan har större bränslemängd. Skillnaden är 32 liter. Musketeer kräver med sin väsentligt högre vingbelastning längre rullsträcka och har högre stallfart. Men å andra sidan är prestanda i övrigt bättre än för Cherokee. Framför allt gäller detta aktionssträckan, som ju är avsevärt längre. Att farten är något högre får antas bero på den bättre utformade vingen.

Vikningsegenskaperna är kanske något till Cherokees förmån. Detta flygplan ville högst ogärna låta sig vikas, trots mängder av fula knep, medan Musketeer vek sig tämligen markant och i allmänhet åt vänster. Man hade emellertid ögonblickligen full kontroll över planet då farten ökade. Bägge modellerna har stallvarnare. I övrigt verkar roderharmonien vara god för bägge typerna. Det är tyvärr vanskligt att jämföra stallegenskaper då flygplanen är olika lastade. I detta fall var Mus-



Piper Cherokee
Super Custom

keteer betydligt tyngre lastad än sin konkurrent då proven gjordes. I vad mån detta kan ha inverkat vågar jag dock inte uttala mig om.

Alltför lika?

Landningsegenskaperna är inte mycket att säga om. Planen betar sig här helt konventionellt och måste betecknas som lättlandade.

Efter flygningen med Musketeer snokade jag förgäves i och omkring planet för att söka finna skillnader jämfört med Cherokee. Den förra har höjdrim i form av ett vertikalt hjul

mellan stolarna, den senare har en vev i taket; klaffarrangemanget samma; bagagerummet, som är åtkomligt såväl utifrån som från kabinen är precis samma. Som ett kuriosum kan nämnas att Musketeer kan fördes med "blind" landställsspak att användas såsom förträning för mera avancerade flygplan.

Därmed är jag framme vid en reflexion som man osökt gör inför dessa flygplan. KSAK har sökt standardisera flygplanbeståndet i landet, bl a genom inköp av större antal klubbflygplan av standardmodell "i klump". En stan-



Beechcraft
Musketeer

dardisering har stora fördelar ekonomiskt, men också från flygsäkerhetssynpunkt: man slipper flyga in sig eller "splittra sig" på så många olika typer.

Därför kan jag inte låta bli att tycka att det är orättvist mot svenskt privat- och affärsflyg att komma med två så bra men samtidigt så snarlika flygplantyper!

Ingen skall dock klandra två framsynta flygfabrikanter. Piper som klippt av Tripacerserien till förmån för den åtskilligt modernare Cherokee, eller Beechcraft som hittills ägnat sig åt produktion av tyngre och dyrare plan och som nu tagit steget mot en marknad med mera överkomliga priser, som ger billiga flygkilometrar.

TEKNISK BESKRIVNING (gemensam)

Fyrsitsigt, lågvingat, fribärande helmetallflygplan i skalkonstruktion. Modern uppbyggnad med sikte på lågt pris. Fast trehjulstall med samtliga hjul sinsemellan utbytbara. Skivbromsar. Höjdroder-stabilisator utformade som pendelroder. Vingklaffarna ställbara i tre lägen. Bränsletankar i vingarna. Metallpropeller med fast stigning. Värme, defroster och ventilation. Laminar vingprofil. Rattstyrning. Motor: Lycoming O-320-D. 4-cylindrig, luftkyld med horisontella, motstående cylindrar. Effekt 160 hk.

Speciellt Piper: Noshjulstyrning kopplad till sidroderpedalerna. Hjulbromsarna manövreras likformigt med handspak. Sidtrim.

Speciellt Beechcraft: Pivot-noshjul. Bromsarna manövreras individuellt med tåspetsarna. Vingen i honeycomb med metallimning, innebärande mycket jämn yta.

Utrustning (gemensam)

Stighastighetsmätare	Flygplanur
Girindikator	Magnetkompass
Bränslemätare	Varvräknare
Oljetermometer	Bränslemanometer
Mikrofon	Oljemanometer
2 antikollisionsljus	Kabinhögtalare
Fartmätare	Positionsljus
Höjdmätare	Landningsljus
Ytterlufttermometer	Stallvarnare

Speciellt för Piper:

Vinterutrustning (motoravskärmning)	Kommunikations- och navigeringsradio
Dubbelkommando	(Narco Superhomer)
Noshjulsgaffel	Långvägspejl
Vacuum pump	Gyrohorisont
	Kursgyro

Speciellt för Beechcraft:

VHF kommunikationsradio (King)	VHF navigeringsradio VOR-localizer
--------------------------------	------------------------------------

DATA

	Piper	Beechcraft
Spännvidd	9,15 m	10,0 m
Längd	7,10 m	7,6 m
Höjd	2,22 m	2,5 m
Vingyta	15,0 m ²	13,5 m ²
Vingbelastning	65 km/m ²	78 kg/m ²
Effektbelastning	6,4 kg/hk	6,6 kg/hk
Tomvikt	455 kg	595 kg
Startvikt	998 kg	1050 kg
Bränslevolyv	190 l	222 l
Nyttig last (inkl. bränsle)	455 kg	455 kg
Kabinens längd	2,18 m	2,40 m
„ bredd	1,06 m	1,06 m
„ höjd	1,23 m	1,23 m

PRESTANDA

Max fart, vid havets nivå	222 km/tim	231 km/tim
Marschf. 75 % eff 2100 m höjd	212 km/tim	216 km/tim
Stighastighet, startvikt, havets nivå	3,55 m/s	3,61 m/s
Tjänstetopphöjd	4600 m	4100 m
Startrullsträcka	240 m	270 m
Landningsrullsträcka	165 m	185 m
Stallfart	90 km/tim	100 km/tim
Längsta flygstr., 55 % eff, 45 min reserv	1050 km	1470 km
Längsta flygtid	7 tim	8,5 tim

Ovanstående sträckor gäller vid vindstilla.

Uppgifterna hämtade från resp generalagenter.

Forts sid 26

FÖRNYA BEHÖRIGHETSBEVISEN FÖRE ÅRSSKIFTET

Samtliga behörighetsbevis för motorflygchefer och för tekniskt ansvariga utgår vid årsskiftet. För förnyelse skall beviset snarast insändas till KSAK.

EKONOMISK KALKYL

Medan Musketeer endast levereras i en version förekommer Cherokee i fyra, beroende på utrustningens rikhaltighet. Den billigaste, Standard kostar 65.000:— fritt Nyköping. Den modell som utrustningsmässigt närmast är att jämföra med Musketeer, Super Custom, kostar 78.500:—. Nämnas bör också Cherokee med 180 hk motor, där standardversionen kostar 75.300:—. Närmast jämförbar i prishänsende är här Custom som står i 81.600:—. Den skiljer sig från Super Custom genom att den saknar blindflyginstrument, radio m m. I sistnämnda version kostar den 86.800:—.

Musketeer kostar 77.500:—. För att i utrustningshänseende komma Cherokee 160 Super Custom närmare förser vi den med vacuumsystem, kurshorizont, girindikator och dk. Den kommer då upp i c:a 80.700:—.

Nedanstående beräkningar göres likformiga så långt möjligt för alla flygplan i denna testserie. De gemensamma värdena har hämtats från Piper-agenten, och antas kunna gälla för bägge flygplanen.

	Piper	Beechcraft
Inköpspris	78.500 kr	80.700 kr
Avskrivn. under 7 år till 20 %	9.400 kr/år	9.700 kr/år
Försäkringar (kasko ansvar)	6.000 kr/år	6.200 kr/år
Landningskort för Sverige	100 kr/år	
Besiktning m m	400 kr/år	
Hangaravgifter	1.500 kr/år	
Fasta årskostnader	Summa 17.000 kr	17.900 kr
Drivmedel	16 kr/tim	
Landningsavg. i utlandet	1 kr/tim	
Översyn, reparationer	17 kr/tim	
Reservdelar	3 kr/tim	
Rörl. kostnader	Summa 37 kr/tim	
Timpriser (Piper/Beechcraft)	300 tim/år	500 tim/år
Fasta kostnader	58/60 kr/tim	35/36 kr/tim
Rörl. kostnader	37 kr/tim	37 kr/tim
summa 95/97 kr/tim	72/73 kr/tim	
Kilometerpris (Piper/Beechcraft)	48/48 öre	37/36 öre
Platspris	12/12 öre	9/9 öre

Översyn, reparation och reservdelar kan för Piper fås hos generalagenten, Nyge Aero, Nyköping. Generalagent för Beechcraft är AB Flygleveranser, Stockholm som i samarbete med systerföretaget Svensk Flygtjänst, Stockholm, ger erforderlig service.

EN ROPANDES RÖST

... i den öken ICAO utgör när det gäller General Aviation hördes när sagda institutions generalförsamling sammanträdde i Rom i augusti i år. Det var FAI:s byrå för General Aviation (IBGA = International Bureau for General Aviation) som hävdade att GA:s roll och rättigheter i luftrummet av idag. (Referat i KSAK-NYTT nr 5/1962.)

Om det spirar några gröna strån sen dess är väl ovisst, men rösten har hörts igen, denna gång i form av ett memorandum till ICAO:s Facilitation Division (FAL). Denna institution skall, som namnet antyder, underlätta flygverksamheten, närmast på flygplatserna. Att så icke sker i tillbörlig utsträckning när det gäller GA framhålls med all önskvärd tydlighet av FAI:s pepprade inlägga, som anknuter till FAL:s föredragningslista till ett möte i mars 1963.

Efter anknäring till Rom-deklarationen om GA som minst jämbördig med de två andra parterna, militär- och trafikflyget, tillägger FAI bl a:

Det är tillräckligt att påpeka att under tiden 1951 till 1961 steg enbart i USA totala antalet flygtimmar inom GA 8.451.000 till 12.000.000. Försäljningen av lätta flygplan och affärsflygplan uppgick till över 200 miljoner dollar. Antalet GA-flygplan är där minst 35 gånger så stort som antalet reguljära och icke reguljära trafikflygplan.

Ehuru antalet i Europa och annorstädes utom i USA inte är lika sensationellt kommer man med en mycket försiktig uppskattning till ett antal av 10.000 GA-plan. FAI har emellertid det intrycket att ICAO inte tillräckligt ägnat sig åt GA:s problem, inte emedan denna "civilflygorganisation" sluter ögonen för vad som händer runt hörnet, utan därför att ICAO måste följa de enskilda ländernas tendenser att understödja de nationella flyglinjerna.

Faktum är emellertid att utvecklingen i Europa under de nästa 10 åren kommer att bli sådan, att ICAO och dess kommittéer och underavdelningar kommer att bli tvungna att ge GA sin rättmätiga plats både i luftrummet och på flygbaserna.

FAI:s memorandum understryker vidare att GA på intet sätt är tillfredsställd med det sätt varpå många flygplatsmyndigheter "tillmötesgår" deras anspråk. Det är ganska onödigt, framhålls det, att i detalj illustrera den vanliga situationen på de flesta flygplatser där GA-flygplanen skuffas undan i de mest avlägsna hörnen av banorna eller på gräset där servicen enligt flygplatsmyndigheternas uppfattning tycks bestå i att få springa omkring med bagage, att skickas från ingenstans till ingenstans,

att tiggas om tankning och att betala landningsavgifter.

Faktum är att detta är den vanliga bilden trots att GA inte bara är den tredje parten i civilflyget utan statistiskt sett den första och det vore lämpligt att FAL Division studerar möjligheterna att sätta GA på sin rättmätiga plats. — — — FAI vill föreslå FAL Division att studera dessa problem med den största noggrannhet. Varje s k lösning kommer att bli ett fjasko om inte GA har tagits med i beräkning.

I tillägg till FAL:s föredragningslista förklarar FAI sig beredd att tillhandahålla alla önskade informationer. Betr ätgärder för annat än reguljär flygtrafik återopar International Civil Aviation Conference (Doc 2187), vars kapitel 2, paragraf 5, fastställer: "Each Contracting State agrees that all aircraft of the other Contracting States, being aircraft not engaged in scheduled international air services shall have the right, subject to the observance of the terms of this Convention, to make flights into or in transit non stop across its territory and to make stops for non-traffic purposes without the necessity of obtaining prior permission, and subject to the right of the State flown over to require landing".

Denna artikel har ingenting med förmåner

att göra, alla flygplan skall ha denna rättighet. FAI rekommenderar FAL Division att undersöka hur många medlemsstater som tillfullo iakttagit denna artikel. Endast när detta är fastställt kan ytterligare förmåner studeras.

Det kan synas vara ett av frihetens egendommiga drag att en enorm massa människor världen över är fullt sysselsatta med att konstruera bestämmelser som resten skall följa. Det är emellertid svårt att komma med några förslag härvidlag, eftersom pass, visa, tullbestämmelser osv är förbehållet regeringarna, som ofta påverkas av politiska hänsyn.

Många flygplatsmyndigheter konstruerar sina egna bestämmelser utöver de statliga. Som redan framhållits får GA inte sin rättmätiga andel av flygplatsservicen. Många flygplatser tillåter inte landning av GA-flygplan, även om dessa äro försedda med modernaste navigationsmedel. GA protesterar inte mot att flyglinjerna får en snabb behandling, men de vänder sig emot att bli betraktad som ett påhäng. FAI är glad att kunna framhålla att det finns en del mycket gynnsamma undantag.

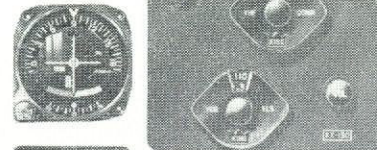
FAI konstaterar med nöje att en del stater har avskaffat carnet. Den hoppas att delegaterna vill uppmana sina regeringar att följa detta goda exempel. *Embarkation och Disembarka-*

FULLT IFR-GODKÄND CLASS I FLYGRADIO

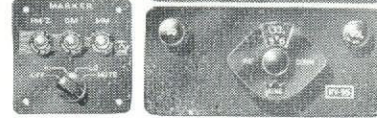
KI-200
VOR/LOC
indikator
kursväljare



KI-210
ILS/VOR
indikator
kursväljare



KR-20
markerfyr-
anläggning



KR-40 VOR/LOC
navigationsmottagare
100 kristallstyrda kanaler

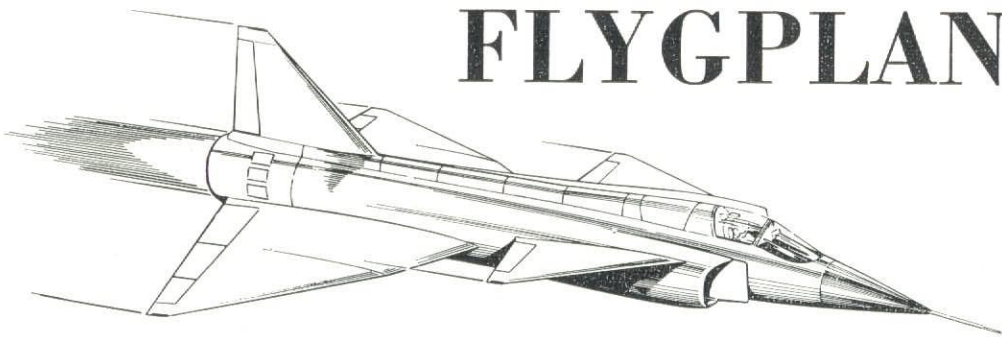
KX-130 COMM + NAV
sändarmottagare (KY-95)
360 krist. sändarkanaler
360 krist. mottagarkanaler
50 kc intervall, 12 watt +
navmottagare (KN-50)
100 krist. VOR/LOC kanaler
10 krist. ILS glidstrålekanaler

KY-95 VHF COMM
sändarmottagare
360 krist. sändarkanaler
360 krist. mottagarkanaler
50 kc intervall, 12 watt



KING RADIO CORP.
Återförsäljare
för Sverige:
AB FLYGLEVERANSER

Arsenalsgatan 4 - Stockholm C - Tel 20 11 41



När man i fackkretsar talar om Drakens efterföljare använder man inte ordet flygplan. I stället talar man om "System 37", som är flygvapnets nästa bemannade vapensystem. Flygplanet är visserligen en av systemets väsentliga huvudenheter men därtill kommer flygplanet flygburna utrustning, vapen, ammunition och fotomateriel, speciell materiel för bas-tjänsten, bl. a. provningsutrustning samt speciell utbildningsmateriel, bl. a. träningsimulatorer.

"Viggen" blir en dubbeldeltavinge med STOL-egenskaper. Mycket har man inte lättat på sekretessen kring projektet, men ett är säkert. "Viggen" får prestanda, som inte i något avseende kommer att vara lägre än Drakens. "Viggen" skall behärska alla fartområden och vara funktionsduglig på alla höjdnivåer.

"Viggen" har presenterats som en plattform,

"VIGGEN"

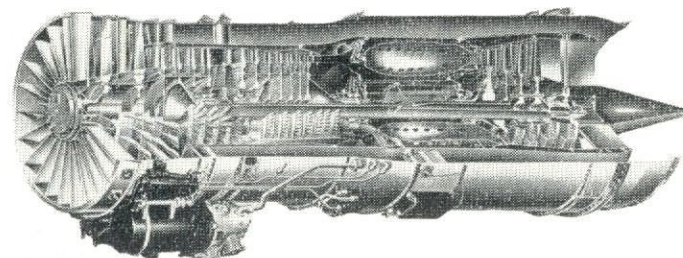
på vilken man kan bygga vidare med färdiga enheter. Slutprodukten kan bli ett attackflygplan, ett spaningsflygplan eller ett jaktflygplan, allt efter behov. Slutligen kan en del "plattformar" göras tvåsitsiga för utbildningsverksamheten.

Konstruktörerna har på ett imponerande sätt utnyttjat teknikens landvinningar, inte minst när det gäller den flygburna datamaskinen. Så här formulerar SAAB sin presentation inför premiärvisningen av "37:an":

"Miniatyriserad datamaskin från Saab i fpl 37"

I flygplanet måste en mängd beräkningsuppgifter utföras i samband med olika faser i ett anfall, t. ex. navigering, anflygning och siktning vid attack. Dessa beräkningar utföras i en av Saab konstruerad starkt miniatyriserad datamaskin (kalkylator), varigenom föraren avlastas från sådana uppgifter, som en datamaskin gör säkrare och snabbare. Föraren kan då mer ägna sig åt sin huvuduppgift, att genomföra den optimala taktiken i varje läge. Vidare kan ändringar till följd av nya förutsättningar, ny taktik och nya utprovningserfarenheter i viss mån införas utan fysisk ändring av utrustningsenheter, genom ändring av maskinens räkneprogram. Denna flexibilitet är en av förutsättningarna för att grundflygplantanken skall kunna genomföras."

General Aviation begär att få sin rätt erkänd.



TRETTIOSJUANS MOTOR

Flygplan 37 skall drivas av en motor med typbeteckningen RM8. Den kommer att tillverkas av Svenska Flygmotor Aktieföretaget i Trollhättan.

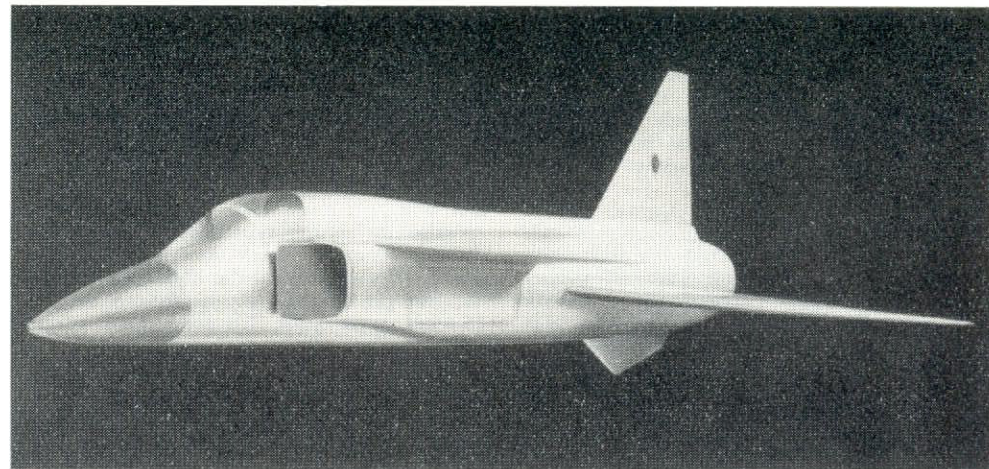
RM8 blir en utveckling av Pratt & Whitney-motorn JT8D, som skall vidareutvecklas till en betydligt kraftigare militär version med efterbrännkammare.

Detta utvecklingsarbete utförs av Flygmotor i samarbete med Pratt & Whitney.

På sex korta år har datamaskintekniken utvecklats på ett sätt som verkar fullständigt nedgörande på en lekman. Datamaskinen SARA, som 1956 krävde ett par rejäla rum för sin installation, ersätts i dag av en anläggning, knappt så stor som en TV. — En komponent-sats som under "rör-tiden" hade formen av en välfylld radioapparat, rymts idag på en yta av 1 mm² storlek och de enskilda komponenterna

kan endast iaktas i mikroskop. T o m transistortekniken håller nu på att bli föråldrad!

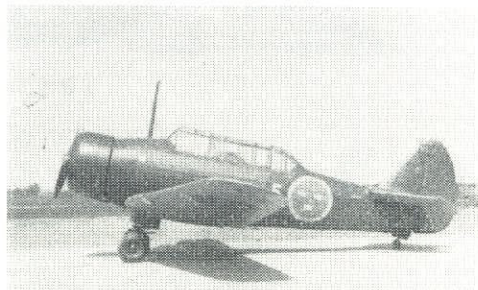
Huvudleverantör av System 37 är SAAB med AGA, Arenco, LME, Philips, Flygmotor, Radiobolaget och Standard Radio som sido- och medleverantörer. Bland underleverantörerna till dessa företag återfinns man huvuddelen av den svenska storindustrin.



SK 14 - SVERIGES FÖRSTA "TUNGA" SKOLFLYGPLAN

Vid bedömningen av ett flyg vapens styrka och slagkraft tar lekmanen ofta ett litet hopp över uppgifter om antalet tillgängliga skolflygplan, vilka typer de utgöres av och hur de användas. En militär bedömare ser ofta mera realistiskt på saken och försöker bilda sig en objektiv uppfattning om hur många och hur goda flygförare som kan utbildas på den tillgängliga skolflygplansparken. Det är ju nu en gång för alla så att alla stora flygvapen under flera år före sina största militära insatser har till stora delar bestått av just övnings- och skolflygplan. En liten titt i flygkalendrar från åren före det andra världskriget kunde ge en ganska skev bild av många flygvapens utvecklingsmöjligheter då man ofta läste att "största antalet utgjordes dock av övningsflygplan". Typexemplet på en sådan utveckling torde vara just USA som vid andra världskrigets utbrott endast förfogade över ett mycket ringa antal moderna stridsflygplan, men däremot över ansevärliga mängder av olika övningsflygplan. Medan stridsflygplanen låg på ritborden eller flög omkring i prototypform så levererades redan befintliga typer av skolflygplan i stora serier för att kunna utgöra utbildningsplattformar för de tusentals flygplansbesättningar som fyra år senare skulle inleda de verkligt stora flygoperationerna mot Tyskland och Japan.

Aven i vårt eget land har en liknande utveckling skett och tidvis har flygkalendrarna kunnat skriva om Flygvapnet att "en stor del utgöres av övnings- och skolflygplan". Det ganska stora skutt framåt som utvecklingen av moderna stridsflygplan tog under mitten på 30-talet tvingade Flygvapnet att finna en flygplantyp som kunde användas som en övergång



från de lätta nybörjarflygplanen till de allt tyngre och mera komplicerade stridsflygplanen. De i tjänst varande typerna Sk 9, 10, 11 och 12 fyllde visserligen gott sin uppgift som första typ, men de var ej tillräckligt avancerade för att utbilda förare till B 3, J 9, J 10, B 6 och andra typer som stod på anskaffningsprogrammet.

Valet av andra typ föll som bekant på den amerikanska North American N.A. 16-4 och att detta var ett både klokt och framsynt val framgår väl bäst av det faktum att N.A. 16-4:ans yngre kusin T-6 fortfarande gör god tjänst i många flygvapen världen runt, inklusive vårt eget där den som Sk 16 lever kvar som sambandsflygplan.

N.A. 16-4 var en skolverversion av det lätta bomb- och attackflygplanet N.A. 16-1A som i mindre antal köptes av USA:s arméflyg under

år 1936. Ett villkor för att Flygvapnet skulle stanna för N.A. 16-4 var att licenstillverkning kunde ske inom Sverige. Vårt dåvarande A.S.J.A. inledde förhandlingar om licenstillverkningsrätten med North American. Denna köptes 1937 tillsammans med ett flygplan som demonterat anlände till Sverige 1938. Samtidigt inleddes förberedelserna för licenstillverkning hos A.S.J.A. i Linköping. Den svenska beteckningen fastställdes till Sk 14 (sedan man hoppat över det impopulära talet 13 som annars borde ha stått i tur) och Flygvapnet inlämnade sina första beställningar hos A.S.J.A. mellan den 29 juli och 10 augusti 1938.

Sk 14 var på sin tid ett ganska komplicerat flygplan och erbjöd många nya problem för A.S.J.A. Vingen var tillverkad i helmetall skalkonstruktion och det var första gången som denna byggmetod kom till användning i vårt land. Typen hade även en för ett skolflygplan mycket stark motor, en Wright Whirlwind på hela 445 hästkrafter. Motorer i den klassen hade tidigare varit förbehållna de rena stridsflygplanen i vårt land. De 445 hästkrafterna gav Sk 14 en fart på bortåt 270 km/t. — alltså ganska väl i klass med våra dåvarande J 6 (300 km/t) och J 7 (290 km/t).

Kroppen var byggd i stålörskonstruktion med dukklädsel och motorplåtar av dural. Stjärtpartiet var helt i metall som givits en gles korrugerad för att öka styvheten, samt med dukklädda roder. Landsätlet var fast, av enbenstyp och försett med s. k. halvkåpor av amerikansk modell över hjulen. Dessa kunde vintertid utbytas mot skidor. Hjulkåporna togs dock i regel bort på de svenska flygplanen när de nådde förbanden.

Flygvapnets första beställning mellan juli och augusti 1938 löd på en serie om 35 flygplan, samtidigt som motorer beställdes i USA. Det första flygplanet levererades den 9 maj 1939 och de två följande den 22 maj. Under tiden hade A.S.J.A. via Förenade Flygverkstäder blivit SAAB och följden blev att endast de två första flygplanen (nummer 672 och 673) fakturerades av A.S.J.A., alla de övriga kom på SAAB:s konto. Det måste betraktas som en mycket god prestation av vår blygsamma flygindustri att på så pass kort tid som något över ett år sätta ett så komplicerat flygplan som Sk 14 i serieproduktion med relativt hög leveranstakt.

Det sista flygplanet i den första serien om 35 mottogs av Flygvapnet den 13 juli 1940.

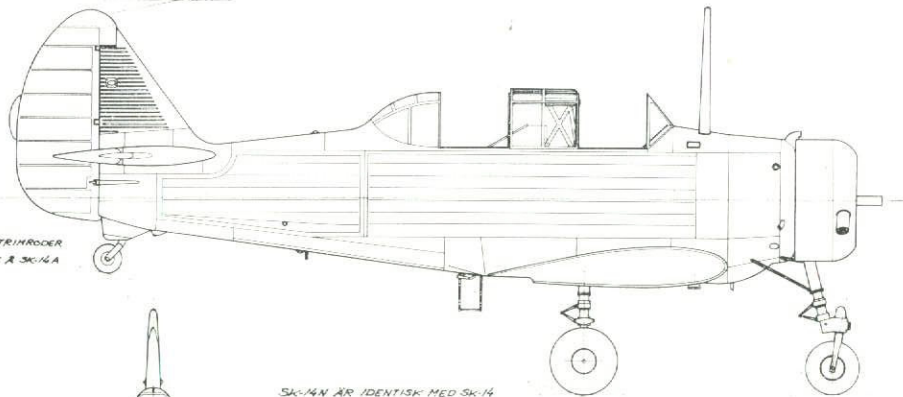
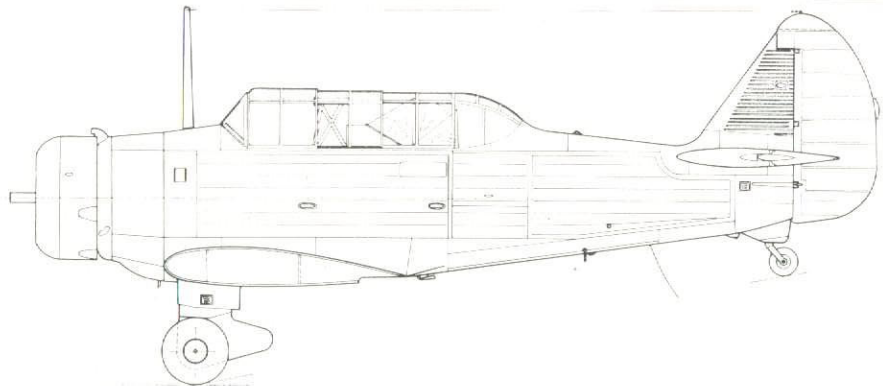
Sk 14 inträdde i tjänst vid F 5 under hösten 1939 och var utan tvekan ett välkommet tillskott för att avlasta annan flygmateriel till viktigare uppgifter efter krigsutbrottet. Bristen på avancerade skolflygplan var så stor att ett antal Fokkrar avsedda för arméamverkan måste utlånas till F 5 på hösten 1939 från fält-

förbanden. Redan den 21 november 1939 beställde Flygvapnet hos SAAB en ny serie om 18 st Sk 14 på grundval av de goda erfarenheter man hade fått av typen och den första av dessa levererades på nyårsafton 1940, den sista 31 maj 1941. Med kriget följde tyvärr också kraftig beskränning av den amerikanska exporten av flygmotorer och Flygvapnet tvingades att se sig om efter en annan motor som kunde användas för att fylla behovet av Sk 14.

I utbyte mot de svenska glimmer och kromnickelleveranserna till Italien hade detta land beviljat exportlicens för ett antal motorer och flygplan som senare bl a resulterade i J 11, J 20 och S 16/B 16. I de italienska leveranserna ingick även ett antal motorer av typ Piaggio P VII R.C. 35 som väl lämpade sig för Sk 14. Efter att ha godkänt vissa modifikationer vilka nödvändiggjordes av den större Piaggiomotorn, beställde Flygvapnet den 10 maj 1940 23 st Sk 14 med Piaggiomotorer. Denna nya typ erhöi beteckningen Sk 14A. SAAB levererade den första Sk 14A till Flygvapnet den 30 augusti 1941 och den sista den 30 juni 1942. Sk 14A som var den tredje serien som byggdes av SAAB skilde sig rent utseendemässigt endast föga från Sk 14. Motorkåpens diameter ökades något och avgasrörens antal växte från ett till två som mynnade ut under motorn. Vidare sänktes nosen något vilket medförde en liten smula bättre sikt. Det för Sk 14 så karakteristiska luftintaget ovan motorn fanns inte heller på Sk 14A och den höga antennmasten framför glashuven saknades på åtskilliga, om än inte alla Sk 14A. Antennen spändes i stället från höger vingpets till fenans övre spets på dessa Sk 14A.

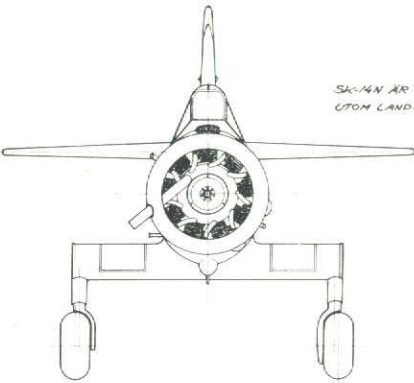
I februari 1942 hade tydligen Flygvapnet försäkrat sig om ett parti av de amerikanska Wright Whirlwindmotorerna igen och den 14 februari 1942 kunde SAAB boka in den största orden hittills på Sk 14 — hela 60 flygplan. Emellertid kunde inte Linköpings-avdelningen åtaga sig att bygga dessa flygplan då man hade händerna fulla med B 17, utan SAAB i Trollhättan fick uppdraget att klara denna, den fjärde serien av Sk 14. Trollhätteverkstäderna kunde leverera sin första Sk 14 den 17 september 1943 och den sista redan tretton månader senare, den 12 oktober 1944. Detta blev den sista Sk 14 som byggdes i Sverige. Dels började kriget lida mot sitt slut och dels började Flygvapnet att vädra möjligheten av att få köpa modernare skolflygplan från USA vilka med skäl kunde väntas bli ganska billiga så snart fientligheterna upphörde.

Under 1944 gjorde SAAB i Linköping ett ganska intressant experiment med en Sk 14 nummer 696 (Code 105). För att vinna erfarenheter med ett flygplan försett med noshjul, utrustades denna Sk 14 med ett fast noshjul.

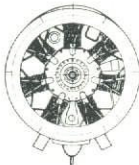


STORT TRINRÖDER
ENDAST Å SK-14A

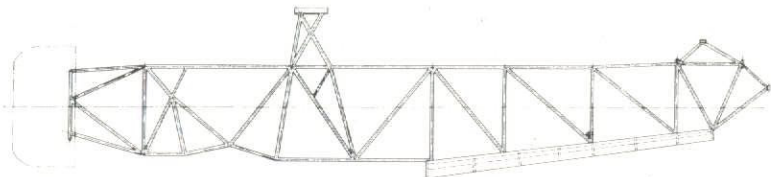
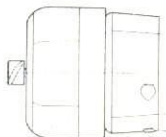
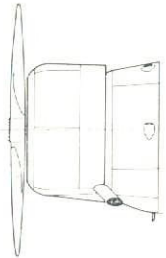
SK-14N ÄR IDENTISK MED SK-14
UTOM LANDSTÄLL & FÖTSTEG



SK-14 FRAMFRÅN

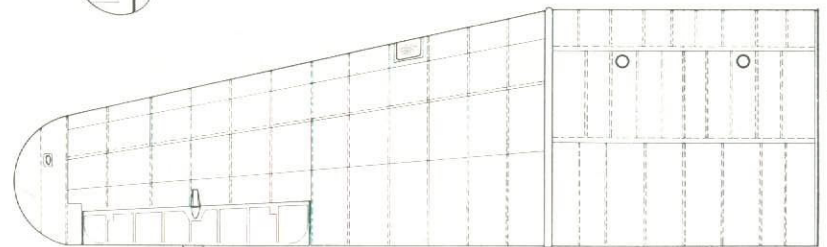
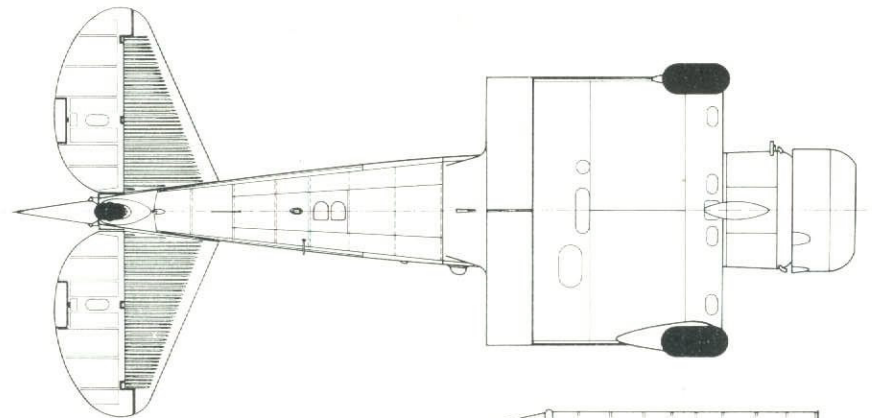
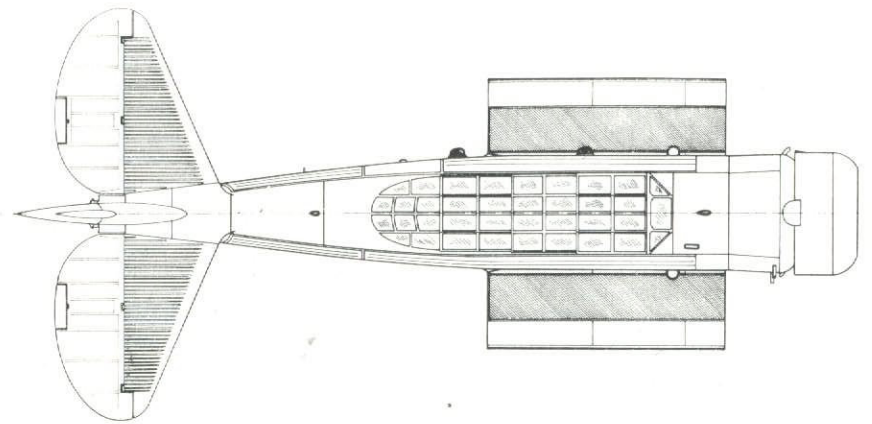


MOTORINSTALLATION SK-14A

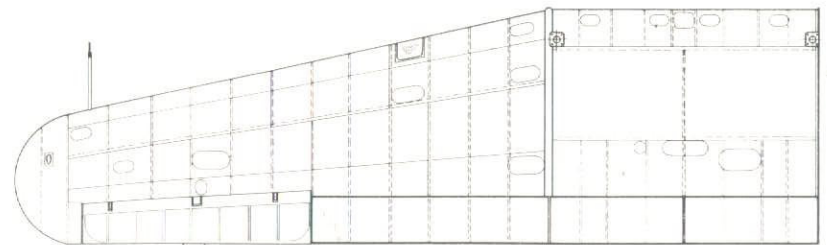


STÅLEOKONSTRUKTIONEN I KROPPEN

SK-14, SK-14A & SK-14N
BLAD 1 SKALA 1:75 RITAD ÅLJ



VÄNSTER VINGE
ÖVERSIDA



HÖGER VINGE
UNDERSIDA

SK-14, SK-14A & SK-14N
BLAD 2 SKALA 1:75 RITAD ÅLJ

Proven som främst avsåg att ge erfarenheter för J 21 som ju hade ett sådant landningsställ, var "delvis mycket lyckade" och det förelåg planer på att bygga om ett antal Sk 14 med sådant landningsställ. Planerna skrindades emellertid av ökad anledning.

Sk 14 var ju ett skolflygplan och dess naturliga hemvist blev ju F 5 i Ljungbyhed där typen blev uppskattad och omtyckt. Piaggiomotorerna lär visserligen inte ha varit något som mekanikerna drömde om i ljusare färger, det var ju relativt få flygplan som använde den motorn. När sedan Sk 16 uppenbarade sig 1947/48 tillfördes nästan alla flottiljer en eller ett par Sk 14 som förbindelseplan. Sk 14A torde vid den tiden ha utgått, ty endast Sk 14 användes som förbindelseflygplan. Troligen var

väl vid den tiden Piaggiomotorerna helt nedgångna — kvalitén på de italienska krigsprodukterna lämnade ju en hel del övrigt att önska. Sk 14 och Sk 14A hade då betjänat Flygvapnet i inte mindre än 136 exemplar från år 1939. Det var den största serie av en enda typ som använts vid Flygvapnet över huvud taget. Rekordet stod sig naturligtvis inte så länge då beställningarna och leveranserna av B 17 snart hann i fatt och gick om men är icke desto mindre märkligt då vårt Flygvapen endast något år före kriget knappast kunde mönstra flera än 130 flygplan i första linjen. De flygplan som inte kunde förlänga livet som sambandskärra vid någon flottilj såldes till nedskrotning och även förbindelseflygplanen måste stryka på foten för den modernare Sk 16 om-

kring 1950. Idag finns ingen Sk 14 kvar i Sverige, och av den flygplanstyp som lärde alla våra flygare under kriget att behärska våra B 3, B 17, J 9 och J 20 återstår idag bara något enstaka vrak på en skrothandlares bakgård. Sk 14 betecknade övergången från stålror och duk till helmetall skalkonstruktion i våra flygares utbildning, från 500 hästkrafters motorer till 1000, för hela utvecklingen mellan 1939 och 45. När den första Vampiren landade på Brävalla 1946 hade Sk 14 spelat ut sin roll, den var gammal och trött och som alltid inom flyghistorien så gick de nya för fort — utvecklingen gick vidare.

DIREKTANSLUTNA MEDLEMMARS AVGIFTER

Omkring förra årsskiftet gjordes en enkät bland de direktanslutna medlemmarna för att undersöka intresset för att åstadkomma en sådan höjning av medlemsavgiften att man åtminstone skulle kompensera den fördyring som svarar mot levnadskostnadsstegringen. Denna enkät gav ett rekommenderat genomsnittsbetopp av 43 kronor.

Någon justering av medlemsavgiften gjordes dock inte trots den positiva inställning som framgick av det stora deltagandet i ovan nämnda enkät. Man ville inte justera avgiften förrän klarhet nåtts betr KSAK:s framtida öde. Vi visste vid den tidpunkten att Malmskillnadsgatan 27 skulle jämnas med marken, men vi visste ingenting om KSAK:s möjligheter att få nya likvärdiga lokaler som ersättning.

Sedan full klarhet nåtts på denna punkt har KSAK nu gjort en ny rundfråga bland medlemmarna. Denna, som avslutades den 30 november, gav exakt samma resultat som den föregående, nämligen 43 kronor. Man har röstat på varierande belopp upp till 75 kronor per år, men icke mindre än 48 % valde att föreslå 40 kronor.

Styrelsen, som behandlade frågan vid sitt sammanträde den 1 december, beslöt att för medlemmar i Stor-Stockholm (motsvarande telefonabonnenter med riktnummer 08) fastställa årsavgiften för 1963 till 40 kronor, medan avgiften för direktanslutna medlemmar utanför Stor-Stockholms område utgör 30 kronor. Inträdesavgiften för nya medlemmar är oförändrad, 5 kronor. Firmamedlemmar betalar en årsavgift av 80 kronor och 50 kronor i inträdesavgift.

NYA PIPER-MODELLER FÖRBEREDAS

Vid Pipers årliga försäljningskonferens i Florida hälsade den nu 82-årige William T Piper över 600 Piper-representanter från hela världen välkomna.

1963 års stora nyhet blir Apache 235, en utveckling av den redan kända 160-modellen. Den nya Apachen har två motorer om 235 hk vardera, marschar 300 km/t och stiger 8 m/sek. Lastförmågan är nära 1 ton.

1963 kommer vidare en Comanche med 400 hk motor och en tvåmotorig Comanche med 160 hk-motorer.

Piper Papoose, en lågvingad tvåsitsare i glasfiber, väntas komma i produktion tidigast 1964.

ORDER OCH LEVERANSER AV Sk 14 OCH 14 A

Levererade	FV-nummer	Typ	Tillverkare/nr	Antal
<i>1:a serien. Beställda 29/7—10/8 1938</i>				
10/6 —13/7 1940	603— 609	14	ASJA/SAAB 127—133	7 fpl.
9/5 —27/5 1939	672— 675	14	SAAB-Linköping 99—102	4 fpl.
12/6 1939	676	14	North Am. 103 (mont. av SAAB)	1 fpl.
1/8 1939—4/6 1940	677— 699	14	SAAB-Linköping 104—126	23 fpl.
<i>2:a serien. Beställda 21/11 1939</i>				
20/12 1940—31/5 1941	5810— 5827	14	SAAB-Linköping 176—193	18 fpl.
<i>3:e serien. Beställda 10/5 1940.</i>				
20/5 1941—30/6 1942	5828— 5850	14A	SAAB-Linköping, okända	23 fpl.
<i>4:e serien. Beställda 14/12 1942</i>				
17/9 1943—12/10 1944	14001—14060	14	SAAB-Trollhättan, okända	60 fpl. 136 fpl.

DATA OCH PRESTANDA FÖR Sk 14 OCH 14 A

	Sk 14	Sk 14A
Motor	1 st Wright Whirlwind R-975E3 om 450 hk/2.250 v./min och 420 hk/2.200 v./min. på 450 m höjd. (FV beteckning = Ww E3)	1st Piaggio P VII R.C.16 om 500 hk. (Startmax. 525 hk) och 460 hk/2.100 v./min på 3.500 m höjd. (FV beteckning = PP VII)
Spännvidd	12,8 m	12,8 m
Längd	8,38 m	8,38 m
Höjd	3,55 m	3,55 m
Vingyta	23,06 m ²	23,06 m ²
Vingbelastning	88,7 kg/m ²	88,7 kg/m ² (?)
Tomvikt	1.415 kg	1.460 kg
Flygvikt	1.940 kg	2.040 kg
Maxhastighet	255 km/t	264 km/t
Marschhastighet	230 km/t	243 km/t
Landningshastighet	100 km/t	100 km/t
Topp höjd	5.500 m (praktisk)	5.500 m (praktisk)
	6.100 m (absolut)	6.000 m (absolut)
Flygsträcka	1.240 km	1.240 km

FÄRGSHEMA FÖR Sk 14

- 1) *Sk 14 vid F 5 under 1940*
Vingar, stabilisator och höjdroder: orange
Kropp: blåsvart
Siffror: vita
Nationalitetsmärket saknade den gula ringen. Flygplanets flottilsiffra (5) satt till vänster om nationalitetsmärket sett från bägge sidor. Flygplanets individuella nummer till höger om nationalitetsmärken på kroppen sett från båda sidor. Numret upprepades även på flygplanets nos (ej motorplåtar) med något mindre siffror.
- 2) *Sk 14 och 14A vid F 5 1940—44*
Som ovan men nationalitetsmärkena ändrades till att omfattas av den gula ringen. Flottiljnumret satt *framför* nationalitetsmärket på kroppen och flygplanets individuella nummer hade flyttats upp på fenan och målades med stora vita siffror. Samma nummer upprepades även på nosen i stora vita siffror.
- 3) *Sk 14 och 14A vid F 5 efter 1944*
När Sk 25 anlände till Ljungbyhed målades efter hand Sk 14 om enligt följande:
Vingar och stabilisator: orange
Kropp: ljusgrön
Siffror: gula (siffrornas placering och storlek samma som 1940—44).
- 4) *Sk 14 som sambandsflygplan vid andra flottiljer*
Alla Sk 14 målades givetvis inte om vid de olika flottiljerna men följande scheman är kända:
Ovansidan av kropp, vingar och stabilisator: mörkt olivgröna (standard)
Undersida av samma: ljus gråblå.
Vissa flygplan har uppträtt helt gråblå över allt. Detta utförande dock mycket sällsynt. Vid flottiljerna flyttades också som regel flottiljnumret akter om nationalitetsmärket på flygkroppen.
Sk 14 med noshjul som f. ö. tjänstgjorde vid F 20 en tid hade samma målning som pkt 2.

SEGELFLYGCHEFSMÖTET

Som vanligt fattades bara några enstaka klubbar, när segelflygchefsmötet i år öppnades den 24 november. Huvudsyftet med mötet var att kollationera gjorda erfarenheter under den gångna säsongen och att nyplanera för sommaren 1963.

Kvottilldelning för 1963

En rundfråga bland klubbarna hade angivit önskemål om 420 utbildningsbidrag à 240 kronor och 52 bidrag à 200 kronor. Något hinder för klubbarna att använda sitt totala bidrag till ett större antal bidrag med mindre belopp föreligger givetvis inte.

Även 1963 har materialbidraget ökat genom överföring av 16.000 kronor från utbildningsbidragsposten, vilken i år skulle medge en tilldelning av 350 bidrag à 240 kronor. I praktiken kommer detta att medföra en nedskärning av det begärda antalet utbildningsbidrag med c:a 15 %, vilket av klubbarna kan kompenseras genom en nedskärning av de individuella utbildningsbidragens storlek och motsvarande ökning av antalet.

Klubbarnas flygavgifter

På begäran av KSAK har segelflygklubbarna landet runt lämnat uppgifter över flygavgifterna som tillämpats under 1962 och om de för 1963 planerade avgifterna.

På grund av växlande lokala förutsättningar förekommer en normal spridning ifråga om flygavgifterna. Medelavgifterna för C-diplom resp S-certifikat anges här nedan:

	1962	1963
C-diplom	535:—	550:—
S-certifikat	245:—	255:—

Spridningen beträffande avgifterna för C-diplom ligger mellan 485:— och 650:—, för S-certifikat mellan 175:— och 375:—.

Materielanskaffning

För 1963 har klubbarna anmält önskemål om anskaffning av sammanlagt 17 Bergfalke. Om materielbidraget skulle användas uteslutande för denna flygplanstyp, skulle 8 Bergfalke kunna anskaffas med 40—50 % bidrag.

KSAK följer den principen, att varje klubb skall ha två DK-flygplan, vissa storklubbar ytterligare ett.

Nu har emellertid klubbarna uttalat önskemål om anskaffning av ytterligare 18 ensitsiga flygplan. Även om behovet av tvåsitsiga flygplan måste tillgodoses i första hand, är KSAK an-

gelägen att även söka anskaffa ensitsiga flygplan. Den flygplantest som presenterades i förra numret av KSAK-NYTT (nr 7, sid. 32) kommer att fortsättas.

Man framhöll nödvändigheten av en planmässig materielpolitik. Statistiken visar att antalet starter för Bergfalke är c:a 5 gånger större än för ensitsiga flygplantyper, för övrigt fullt naturligt med hänsyn till användnings-sättet. Det blir emellertid onormalt dyrt att hålla ensitsiga flygplan som sällan flygs. Det vore därför naturligt för klubbarna att snarast möjligt göra sig av med sina återstående Gruhau Baby.

Radiofrågor

Segelflygchefsmötet diskuterade lämpliga radiosystem, för skolning, TMA och för sträckflygning. Frågan om en eller två kanaler var också uppe till diskussion, ävensom lämpligheten av att vid en-kanalsystem välja frekvensen 119,7 eller 123,5.

En kommitté med herrar Axner (ordf.), Berg, Gedda och Giertsen fick i uppdrag att framlägga en plan för frågans lösning.

Fallskärmar

På begäran åtog sig KSAK att undersöka möjligheterna att få fallskärmarnas "livslängd" för segelflygtjänst höjd från 16 till exempelvis 20 år.

Utbildningsfrågor

Diskussionen av frågor rörande teoriutbildningen kom av naturliga skäl att röra sig kring den i samarbete med Medborgarskolan bedrivna studieverksamheten. Förslag till modernisering av studieplaner och handboks materialet framkom och kommer att bearbetas i samråd med Medborgarskolan.

Praktiska problem rörande användning av flanellograf, bildband, film etc kommer att vidare utredas.

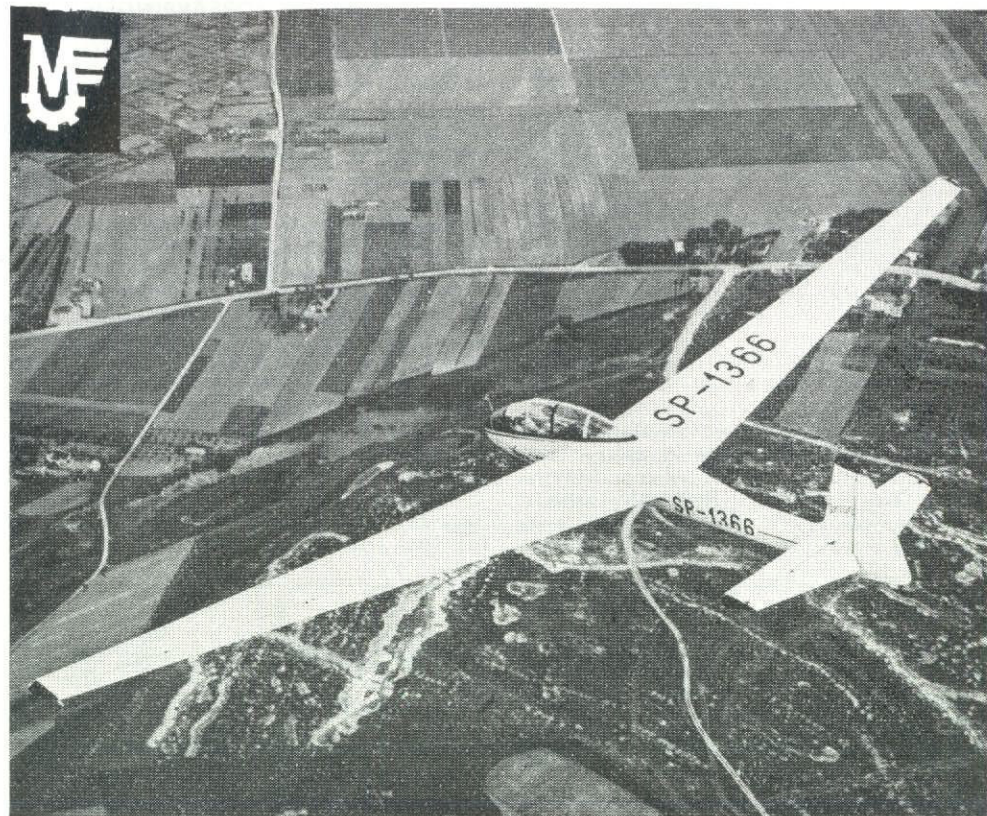
SM 1963

Klubbarna har till nästa års SM i segelflyg preliminärt anmält 31 deltagare. KSAK lät meddela, att en höjning av avgiften sannolikt skulle bli nödvändigt, detta med hänsyn till KSAK:s ansträngda ekonomiska läge.

Frågan om SM för damer skall vidare undersökas.

Försäkringsfrågor

Beträffande personförsäkringen framhöll man önskvärdheten av att segelflyget skulle bort-



"MOTOIMPORT" erbjuder snabb leverans av följande välkända

SEGELFLYGPLAN:

"FOKA" — ensitsigt plan, med höga prestanda, i standardklassen

"ZEFIR" — högvärdigt ensitsigt segelflygplan

"LIS" — ensitsigt plan med metallkropp och trävingar (lämpligt övningsflygplan)

"MUCHA STANDARD" — ensitsigt plan i standardklassen

"BOCIAN" — tvåsitsigt högvärdigt plan (lämpligt för övningsflyg)

FLYGPLAN OCH HELIKOPTRAR:

"PZL-102 B KOS" — tvåsitsigt flygplan

"PZL-101 GAWRON" — flygplan för jordbruksändamål

"SM-1" och "SM-2" — helikoptrar för passagerartrafik (för 3—4 passagerare exkl. pilot), ambulanstjänst, jordbruksändamål och övningsflygning.

MOTOIMPORT — Przemyslowa 26, Warszawa, P.O.B. 990, Polen

tagas ur den kategori som medför ökad olycksfallsförsäkringspremie.

Ansvarighetsförsäkring torde bli obligatorisk som en följd av den nya luftfartslagen. Ett påtagligt intresse visades för förslaget om en kollektiv ansvarighetsförsäkring i första hand för Bergfalke anslutna till Flygklubbarnas Ömse-sidiga Skaderegleringskassa (FÖS). KSAK utreder frågan.

Ett förslag att ordna kollektiv *kaskoförsäkring* för ensitsiga segelflygplan på samma sätt som för motorflygplan väcktes och skall närmare utredas av KSAK. En sådan försäkring skulle i första hand vara aktuell för ett 30-tal flygplan.

Haverier

Flertalet av de under året inträffade haverierna med segelflygplan hade inträffat i samband med sträckflygning. Klubbarna hänvisades att låta Linköpings flygklubbs cirkulär, publicerat i KSAK-NYTT:s oktobernummer (nr 6, sid. 24) vinna spridning.

HUR GÄLLER FÖRSÄKRINGEN?

— Hur gäller min försäkring vid flygning — frågar en medlem.

Vi har vidarebefordrat frågan till Försäkrings AB Fylgia som meddelar:

Bestämmelserna för tilläggspremier vid flygning har de senaste åren liberaliserats flera gånger, senast den 1 januari 1962.

Enligt *allmänna försäkringsvillkoren* gäller en livförsäkring vid flygning endast om den försäkrade är passagerare eller om han tjänstgör på luftfartyg i regelbunden trafik.

Försäkringstagaren kan efter anmälan till bolaget få *inskränknigen* i försäkringens giltighet vid flygning *upphävd*. I vissa fall, t ex vid militär flygning och särskilt riskfylld civil flygning (t ex provflygning, tävlingsflygning, avancerad flygning) uttas därvid tilläggspremie. Sådan uttas som regel *ej* vid vanlig privatflygning och segelflygning.

Vid vanlig segelflygning gäller alltså numera livförsäkringar utan *inskränkning*. Försäkringstagaren kan på begäran få skriftlig bekräftelse på detta från sitt försäkringsbolag.

Bogserprov med Junior

Segelflp: SE-SUC Bergfalke
Bogserflp: SE-CPG MFI-9 Junior nr 2
Propeller: McCauley MCM 6950 (=Cessna 150)
Hjul: 5,00 × 4
Plats: Sövde, 34 m ö h
Vind: 0—5 km/t, 350°

QNH: 1017 Mb
Temp: 7° C
Väder: Klart (0/8), ingen termik
Fältet var ojämnt och mjukt p g a regn.
Bränslemängd 1/1—3/4 tank.
Bogserlina 50 m nylon.

Start	Startrullsträcka	Höjd efter 5 min stigning	Lastförhållande Bergfalke	Medelhastighet t. 600 m
1	180 m	690 m	1 man 80 kg	2,3 m/s
2	260 m	610 m	2 man 80/85 kg	2,0 m/s
3	230 m	690 m	2 man 70/80 kg	2,3 m/s
4	230 m	610 m	2 man 75/75 kg	2,0 m/s
5*)	190 m	520 m	2 man 75/80 kg	1,7 m/s

Den femte starten gjordes med en Tiger Moth med full tank samt full gas under hela stigningen. (Normalt reducerar man något på Moth medan detta är förkastligt på Junior då dennas motor 0—200 får gå kontinuerligt på full gas även vid planflykt.)

Inga onormaliteter kunde märkas under bogseringen. Bogserfarten låg omkring 95 km/t. Vid denna fart var skevroderverkan ypperlig. Segelflygplanets bästa position under släpet var när Junior låg ungefär 1—1½ fpl-höjd över

horisonten. Tack vare de höga stigvinklarna kan segelflygplanet utan svårighet iaktas genom bakrutan. Detta förenklas genom att montera en spegel med gummifötter på frontglaset.

1½ klaffvarv för starten samt 1 varv för stigningen gav de bästa resultaten. Oljetemperaturen översteg aldrig 80° C mot slutet av ett 5—6 min släp.

Malmö den 29 oktober 1962.

O. Dablén

B. Andreasson

TRIANGEL 308 KM

Kallluftsmassorna över landet i sommar har förargat de flesta semesterfirare och gömt den efterlängtdade solen bakom ständigt växande och skvättande cumulusmoln. I kombination med högttrycksryggars vandring in från Norge över landet har det emellertid givits goda möjligheter till sträckflygning som tröst åtminstone för oss segelflygare.

En sådan situation uppstod den 27 juli, då jag med en segelflygkollega gästade Västerås Flygklubb i sällskap med vår lydiga tjänarinna "Mariätta", Ka 8. En titt på kartan och resultatet i Rikssegelflygtävlingen visade att poängen för en raksträcka till Falsterbo inte skulle räcka till vinst. Triangelbana med 80 % tillägg var enda möjligheten att nå de erforderliga poängen.

Redan kl 9 på morgonen var emellertid cumulusbildningen igång så kraftigt, att man kunde räkna med åskväder och stora nedregnade områden i Öster- och Västergötland. Efter mycket dividerande och mätande på kartan bestämde jag mig för att försöka en bana med motvind (ca 20 km/t) på de första tolv milen till Kungsgården, som ligger mellan Sandviken och Storfors vid lätt identifierade sjöar.

Klubbens svarta tavla plockades fram och fylldes i med namn, datum, flygplan, avsedda vändpunkter, barografnummer samt bogserförarens namn och plåtades tillsammans med flygplan och förare. Ett par bananer, några sockerbitar, "gubbaglas" och syrgasmasken stuvades inom räckhåll, och så bar det iväg en kvart i tio.

Termiken fanns svagt överallt, men jag följde med upp till 700 meter för säkerhets skull och fick tag på en meters stig. Molnbasen var redan på 1.000 meter och efter en kort visit i slöjorna började motvindsflygningen. På 800 meter passerade jag startlinjen kl 10 med kurs norrut.

Under rakflygningarna den första timmen höll jag 100 km/t, men usch vad det gick långsamt framåt; 20 km/t i färdhastighet gav den första timmen och 5/8 cumulus överallt omkring gav inte mycket hopp.

Fram mot Sala började dock några höjdare visa sig, och det gällde att finna kärnan i en sådan för att få litet fart på akjan. Molnbasen var uppe på 1.200, då jag gav mig in i tre meter och kom upp till 2.000. Med kompassens hjälp knallade jag vidare och smakade på många en- och tvåmetrar. Jag var nästan nere i molnbasen, innan jag fick tag i tre meter och började veva upp mig igen. Situationen ljusnade och molntätheten minskade till 3/8 sam-

tidigt som molnbasen ökade till 1.600. Farten mellan gubbarna kunde ökas till 120 km/t, och färdhastigheten började närma sig 30 km/t.

Vid Dalälven hörde jag Stockholms STT begära tillstånd att gå till Torö och sedan diverse tjabbel (som vanligt) med Bromma om förbudet område osv. En snabb mätning på kartan visade att 130 km skilde oss åt — en nog så imponerande distans för mina små radioapparater.

Borlänge, Mariehamn och Linköping var andra avlägsna torn som hördes bra. Österut var molnbasen lägre — en liten sjöbris var tydligen igång där — men på mina höjder var vinden rent nordlig, och jag hade inga bekymmer.

Efter drygt 4 timmar var jag framme vid min första vändpunkt och plåtade från 1.600 meter Kungsgården. Jag tänkte på Klevas råd om större bländare och knäppte två gånger, en på 1/50 11 och en på 1/50 8. Att plåta med en hand i 70 graders bankning utan att titta i sökaren är ett konststycke, som jag skall undvika i fortsättningen. Jag skall snickra ihop en grej till kameran att sätta i fönstret och sen sikte i ögonhöjd före nästa triangelflygning.

Under fotograferandet hade plötsligt himlens utseende förändrats till det sämre; 7—8/8 norr-

VM-NYTT från Argentina

Segelflygare från 29 nationer kommer att delta i Segelflyg-VM i Argentina i februari. Ca 80 man har anmälts, vilket innebär att det övervägande antalet länder sänder fullt lag med tre piloter. Uppgifterna är emellertid inte kompletta, och det finns anledning förmoda att siffrorna kommer att vara något lägre, när nationslagen ställer upp till start.

Det argentinska laget är ännu inte namngivet. Vi vet alltså inte om Hossinger, svensken som vann VM åt Argentina, skall försvara sin titel eller ingå på organisationsidan. Han tycks i varje fall inte ha granskat den preliminära deltagarlistan som Argentinas aeroklubb nyligen distribuerat. Där har Rodling fått sitt namn rätt stavat medan Lasse Fredriksson kallas "Fredillsen". Är detta manne Lasses nya nom de guerre?

och västerut. Med kurs mot Ludvika försvann raskt det trygga 1.600 meter och över Hofors var det tid att titta efter landningsplatser. I västra utkanten av samhället fanns en fotbollsplan med en stor parkeringsplats att flyga in över — en svår frestelse när terrängen västerut bara är kuperad skog och flyghöjden 300 meter däröver. Med ena ögat på fotbollsplanen och det andra på variometern smög jag mig vidare och smakade på nollor och 1/4 meter sjunk blandat med 1/4 meter stig i några varv, som tydligen var rena hangutlösningar. Med hjärtat i halsgropen fortsatte leken i en evighet (= max 5 minuter) och så plötsligt fick jag en spark där bak. Med spaken i magen och varvet på 7 sekunder blev nettot + 2 meter. Inte förrän jag tjänat 300 meter släppte jag efter litet grand, och då steg nettot till nära 3 meter upp till molnbasen, som fortfarande var 1.600 meter.

I den här situationen, när man flyger med varenda nerv i kroppen på helspänn, fick jag lösningen på vad vänster hand skall vara till: man skall helt enkelt och lugnt lyfta sig själv i håret (om man nu bara har nåt!). Med sidvind bar det sedan iväg in över det vackra Dalarna. Långshyttan och Dalälven passerades på god höjd. Molnbasen ökade till nära 2.000 meter. Molnen började bli stora i utsträckning med tillplattade översidor men med 2—3 meter under, så sassemarkerna mellan Vikmanshyttan och Ludvika var föga avskräckande.

Två timmar efter första vändpunkten var det åter klart för fotografering. Med en massa termiklovande moln inom räckhåll gick jag ut

GÖSTA FRAENCKEL HEDERSLEDAMOT I KSAK

KSAK:s styrelse har vid sitt höst-sammansammanträde den 1 december till heder-ledamot utsett direktören Gösta Fraenckel, Göteborg, som erkänsla för hans mångåriga aktiva insatser, senast såsom initiativtagare till The West Coast Air Rally, vars genomförande han även personligen svarat för.

NYA DANSKA TULLFLYGPLATSER

Læsø, Aerø och Holstebro har efter framställning av Kongelig Dansk Aeroklub godkänts som tullflygplatser. En i pressen publicerad uppgift att *Anholt* skulle vara godkänd som tullflygplats är tyvärr felaktig. *Thisted* är stängd för vintersäsongen.

över sjön en kilometer NV om Ludvika järnvägsstation och knäppte två bilder igen.

En nybildning söder om Smedjebacken lyfte mig snabbt upp till molnbasen men väl inne i molnet var det slut med fröjden. Ut igen och leta efter mera, och under en stor och mycket svart gubbe lyckades jag efter mycket kryssande hitta 2 meter. Mer än 2 meter blev det inte, men dom räckte upp till 3.200 meter i stället, och jag började tycka att jag var på säkra sidan. Tyvärr var det ett mycket stort moln, som varade i en halvtimme, innan jag kom ur det, dessutom mycket givmilt på isbildning. Ännu en överraskning var att höjdvinden däruppe hade varit nordostlig och att jag drivit iväg flera mil väster om kurslinjen.

Isen släppte inte förrän på 1.500 meter, och framför mig låg ett stort blått område fram till Västerås med enstaka små vissa moln i. Molnbasen var åter nere på 1.500 meter och sidvinden hade ökat. Luften var slät och beräkningarna gav till resultat att jag måste ha 200—300 meter höjdvinst igen för att nå tillbaka till Västerås. Men jag bara sjönk och sjönk.

Hallstahammar 700 meter skulle ha räckt om inte sidvinden varit. 500—400—300 meter och så — under över alla under — luften började bli litet småknaglig igen. 0,2 meter stig i en svag aftongäspning gav mig 20 meter, men samtidigt drev jag söderut.

Jag började räkna med att på 0-höjd kunna smyga mig in på gårderna sydväst om flygfältet och flyga tills marken tog emot för att därigenom komma inom de magiska 1.000 meterna från startlinjen. Men termikens gudinna ville annorlunda. Över ett par långsträckta trädor dansade hon förbi mig igen och rörde upp en halv meter, som jag girigt slukade och lyckades omvandla i 100 meters höjd.

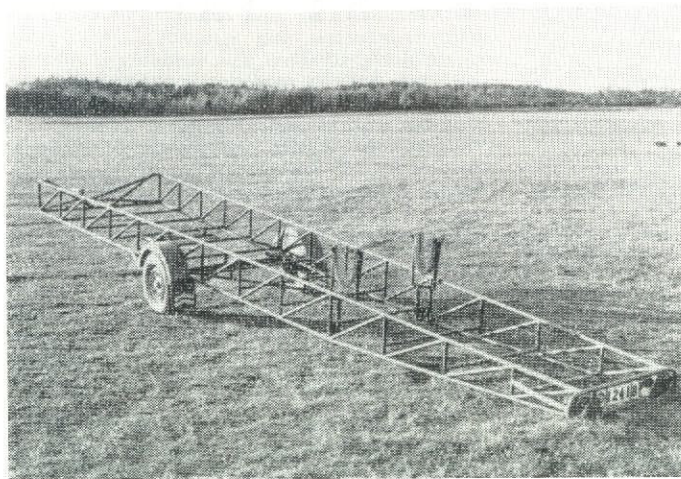
Vad jag kände när jag såg hangaren sakta växa upp över den sista lilla skogsridån i den termikblåsan är svårt att beskriva, men om jag säger att hjärtat växte i bröstet på mig, så kanske jag kommer närmast.

Höjden räckte till en liten tryckning in över hangaren och dessutom till 2×90 grader och pricklandning vid infarten till hangaren, där Marius och västeråsarna kom stormande och tog emot. 7 1/2 timme hade seglats tagit, och en lycklig Mariättapilot klämde nog en liten, liten tår i ena ögonvrån när huven lyftes av.

I glädjen höll jag nästan på att glömma kontrollfotograferingen med svarta tavlan. Ett snabbt poängräknande bekräftade att Rodling och Silesmo var slagna med god marginal. Att sedan Silesmo två dagar senare gick tur-retur Örebro—Västerås så många gånger att hans poäng kom farligt nära min, är en annan historia.

Olle Berg.

Ny transportvagn från Eskilstuna flygklubb



T. v. Transportvagnen
tom och nedan med
Zugvogel IV.

De stora FV-vagnar som segelflyget begåvades med för ca 20 år sedan börjar nu falla för åldersstrecket. Efterfrågan på en lätt och ändamålsenlig transportvagn har blivit allt större.

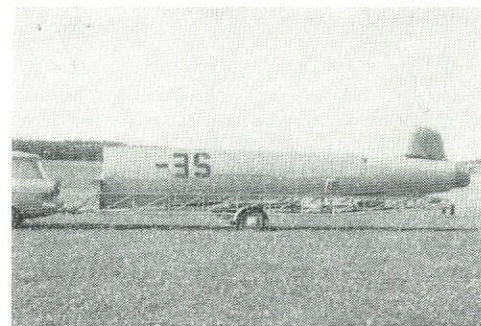
De segelflygintresserade i smedernas stad har i Eskilstuna Flygklubbs egen regi startat tillverkning av en behändig vagn, vilken provats bl a under NM i Finland.

Trailern kan fås i 2 utföranden. En mindre modell byggd enbart för 15-meters standardplan, och en större avsedd för Bergfalke, Weihe och liknande flygplan. Genom byggnadsättet med bärande gavlar i fackverkskonstruktion har man också erhållit ett bra skydd för flygplanets vingar vid händelse av dikeskörning eller kollision.

På standard-trailern sticker planet vingar ut ca 1/2 m, medan Bergfalke-typen helt täcker dessa. Eftersom alla golvrören svetsats i linje är ett fanérgolv eller liknande lätt att anbringa. Alla beslag är snabbt avtagbara och vagnen är helt utan skramlande delar vid tom körning.

Vagnarna levereras besiktigade och med kompletta beslag för en flygplantyp.

Pris: c:a 195 kr
Tomvikt: 4—6 veckor
Leveranstid: 1.950 kr fritt Eskilstuna



DEN MEDLEM som beställde två Skansen-kort

hos KSAK glömde tyvärr att sätta ut avsändarens namn och adress. Får vi be om en påringning. — KSAK, 23 23 65, fru Wandell.

VM I RADIOSTYRNING

till Sverige 1965

RAKETMODELLFLYG NY FAI-GREN

Sverige skall arrangera 1965 års VM för radiostyrda modellflygplan, beslöt FAI:s modellflygkommission vid sin nyss avslutade tävlings- och regelkonferens i Paris.

Vidare beslöt man att från 1963 uppta modellraketverksamhet på det internationella pro-

grammet jämsides med det konventionella modellflyget. Organiserad verksamhet av detta slag har i USA redan bedrivits i 4-5 år i enlighet med normer som angetts av National Association of Rocketry. Organisationen president G Harry Stine introducerade själv den

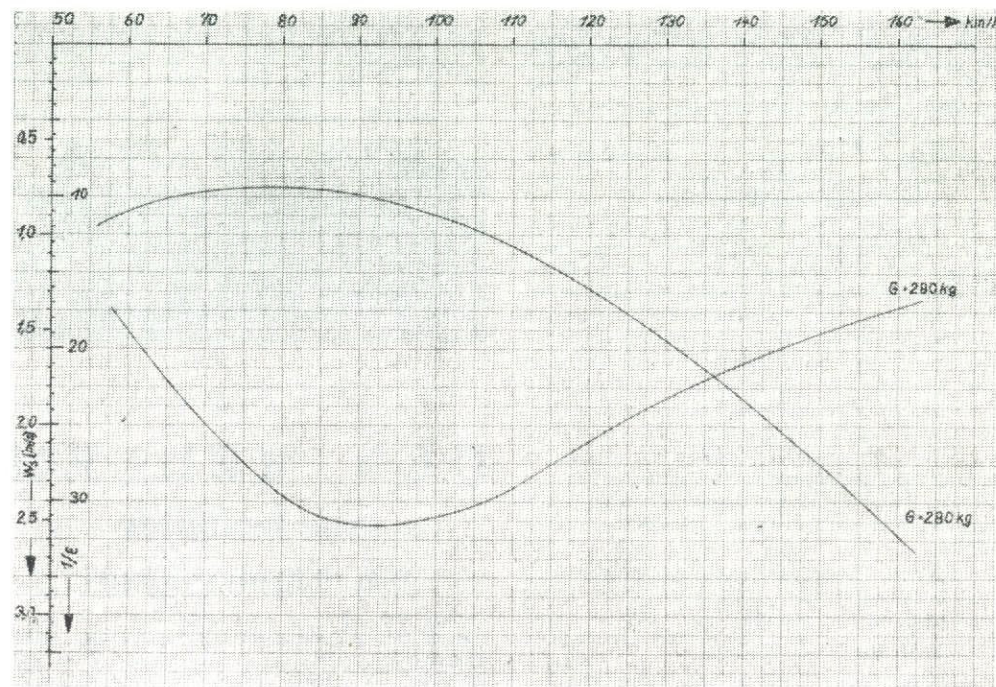
HASTIGHETS-

POLAREN för

SF-26 "Standard"

Polarkurvan är beräknad efter en flygvikt av 280 kg. (Max tillåten flygvikt är 310 kg.) Av polarkurvan framgår, att bästa glidtalet är 1:31,5 vid 95 km/t. Vid 107 km/t är glidtalet 1:30! Vid 158 km/t sjunker Standard 2,5 m/sek.

Den högtintressanta polarkurvan är ritad i december 1962, en bra julklapp åt svenska segelflygare!



nya flygsportgrenen för de ca 40 kongressdeltagarna vilka representerade 17 olika nationer. Raketerna byggs av balsa, papper etc, samma material som används för modellflygplan, och apteras med fabriksstillverkade små raketmotorer med pålitligt och ofarligt drivmedel. Motorer av annat slag, exempelvis hemtillverkade, får ej användas.

KSAK planerar att när verksamheten skall introduceras i Sverige låta instruktörer inom landets flygklubbar och modellflygklubbar genomgå särskilda specialkurser.

Laborator Åke Hjertstrand, ordförande i Svenska Interplanetariska Sällskapet och tillika KSAK:s delegat i FAI:s Astronautiska Komité, uttalar stor tillfredsställelse med att raketverksamhet under sakkunnig ledning med för ändamålet lämplig materiel nu kommer till stånd och därmed positivt bidrar till att lägga grunden för intresserade ungdomars vidare utbildning till kvalificerade insatser för rymdteknikens utveckling i Sverige.

SEKRETARIATET STÄNGT MELLANDAGARNA — LIKASÅ JULAFTON OCH NYÅRSAFTON

men till och med lördagen den 22 december kl 13.00 har vi öppet på Skeppsbron 40 och den medlem eller flygarhustru som råkat fastna i shoppingköerna är välkommen upp för att välja en lämplig julklapp. Vad skulle inte ett bilmärke uppskattas, eller ett par eleganta manschettknappar med KSAK:s krönte emblem, eller ett spel av KSAK:s eleganta spelkort. Vill man välja en något dyrare julklapp, kan man välja mellan Charles Lindberghs "Spirit of St Louis" i praktband med den berömda författarens egenhändiga namnteckning och en komplett sats kartblad 1:250.000, dvs hela vårt avlänga land i 48 delar för 168:— kronor, som i bokhandeln betingar ett pris av ca 200:— kronor.

Välkommen upp till KSAK, Skeppsbron 40. Vi har en välkommen julklapp åt varje flygare!

Förnämlig gåva till flygvapnet



Flygjournalisternas Klubb (FJK) har i anslutning till det svenska militära flygets 50-årsjubileum överlämnat en unik pokal som gåva till Flygvapnet. Pokalen, som är halvmeterhögt och av kontrollerat silver, tilldelades 1911 "Flygbaronen" Carl Cederström av Gefle Stad såsom en erkänsla för Cederströms insatser vid flyguppvisningar över staden. Originalgravyren finns givetvis kvar. Pokalen kommer att uppsättas som vandringpris å Flygmilitär femkamp och har försetts med en svart sockel där vinnarnas namn skall anbringas på silverplåtar under de åtta år som pokalen skall vandra.

MEDLEMSFÖRMÅN

KSAK:s medlemmar får 15 % rabatt vid helårsprenumeration på TEKNIKENS VÄRLD genom sekretariatet. Det rabatterade beloppet, kr 28:05, kan lämpligen insättas på KSAK:s postgiro 5 55 70. (Ordinarie pris är kr 33:—.)