



*Vi är distributörer för
följande välkända fabriker:*

CHAMPION flygtändstift

CONTINENTAL flygmotorer

EXIDE flygbatterier

GOODYEAR flygplansdäck

McCAULEY metallpropellrar

WEEMS nav.hjälpmedel

MAULE sporrhjul

RANDOLPH spännl. och färger

HOYE väv

RUPERT säkerhetsbälte

och dessutom har vi en god sortering
av AN-bult, muttrar, plåtskruv, wire.



FRIGGAGATAN 10, GÖTEBORG C
TEL. 031/19 21 05

Nya kartor i serien 1:250 000

Ytterligare sex nya kartblad utkommer i slutet av april i den populära kartserie som KSAK till subventionerat pris tillhandahåller sina medlemmar: 17 (Sundsvall), 25 (Hudiksvall-Söderhamn), 27 (Sundsvall), 28 (Högboenden), 30 (Sollefteå) och 31 (Örnsköldsvik).

Numren hänfär sig till den bladindelning som presenterades i KSAK-NYTT nov/62.

Hittills utkomna kartblad: 1-15, 17-20, 22-23, 25, 27-28, 30-31, 33-35, 37-39, 42-43, 45-46.

Medlemspriset är 3:50 per blad (ordinarie pris 4:15).
KSAK, Skeppsbron 40, Stockholm C, tel 08/23 23 65.

Flottörer typ Norsk Flygindustri

1325 liter passande för Cessna 185.
Finn Petter Berg, Bestumveien 77, Oslo, Norge.

Auster Alpha

Lämplig för bogser- och privatflygning. Svar till "Prima flygplan", KSAK-NYTT, f.v.b.

Flygplansur K1 eller K3

Ostermans Aero AB, Bromma 10.
Tel. 08/28 28 40, ankn. 24.

Ö N S K A S K Ö P A

Super Cub "150"

i gott skick, utrustad med bogserkoppling och skidställ.
Svar till: Västerbergslagens Fk. Motorflygsekt.
Fack 77 Ludvika

Super Cub

SMK Flygsektionen, Fack 439, Sundsvall.

U T H Y R E S

Piper Colt

instrumenterad för mörkerflygning samt med radiokompass. Extratank för 6 tim. aktionstid. Uthyses för längre eller kortare tid. Ing. Hans Renström, Hälsingborg.
Tel. 042/35 800.

Ö N S K A S H Y R A

3- el 4-sitsigt sjöflygplan

önskas hyra under sommaren 1963.
Ekshärads Flygklubb Fack 7, Ekshärad.
Tel 0563/113 97 el 105 87.

D I V E R S E

Annonser till majnumret av KSAK-NYTT

tas emot till och med den 1 maj. Detta nummer är det sista före sommaruppehållet!



NUMMER **3** ARGANG 6 • APRIL 1963



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.

Redaktör och utgivare: Georg H Dérantz.

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 (130x185 mm) 350: -
1/2-sida (130x 90 mm) 230: -
1/2-sida (62x185 mm) 230: -
1/4-sida (130x 45 mm) 125: -
1/4-sida (62x 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.

Klichéer: raster 120 linjer/tum.

Strängnäs Tryckeri AB 1963

Nytt från LFS

Flyguppvisningar och flygtävlingar

I 93 § luftfartskungörelsen den 24 november 1961 (nr 558) ges föreskrifter om flyguppvisningar och flygtävlingar. Vid anordnande av flyguppvisning skall man iaktta föreskrifterna i allmänna ordningsstadgan om tillstånd av polismyndighet och villkor i övrigt för offentlig tillställning på allmän plats. Flygtävling, som anordnas så att den kan antagas tilldra sig större intresse hos allmänheten, skall anses såsom flyguppvisning, varav följer att den ovan nämnda föreskriften om flyguppvisning då skall iakttas.

Luftfartsstyrelsen föreskriver som villkor för erhållande av tillstånd till flyguppvisning eller sådan flygtävling, som är att anse som flyguppvisning, följande försäkringsplikt:

a) Å luftfartyg, som begagnas för här ifrågasvarande ändamål, skall finnas försäkring eller annan betryggande säkerhet för ersättningskyldighet, vilken luftfartygets ägare eller innehavare må ådraga sig för skada, som i följd av luftfartygets begagnande i luftfart tillfogas person eller egendom som icke befordras med fartyget (s k tredjemansskada), inberäknat skada som uppkommit vid sammanstötningar. Försäkringen eller säkerheten skall gälla för följande belopp, nämligen vid skada å person läggs intill ett belopp av 172.000 kronor för varje skadad eller dödad person, dock tillhoppa för varje olyckshändelse högst

1.000.000 kronor då luftfartygets max flygvikt är 1.500 kg och därunder

3.000.000 kronor då luftfartygets max flygvikt är 1.501—10.000 kg

5.000.000 kronor då luftfartygets max flygvikt är 10.001—40.000 kg

10.000.000 kronor då luftfartygets max flygvikt är 40.001 kg och däröver

Vid egendomsskada skall försäkringsbeloppet vara lägst 100.000 kronor för varje olyckshändelse.

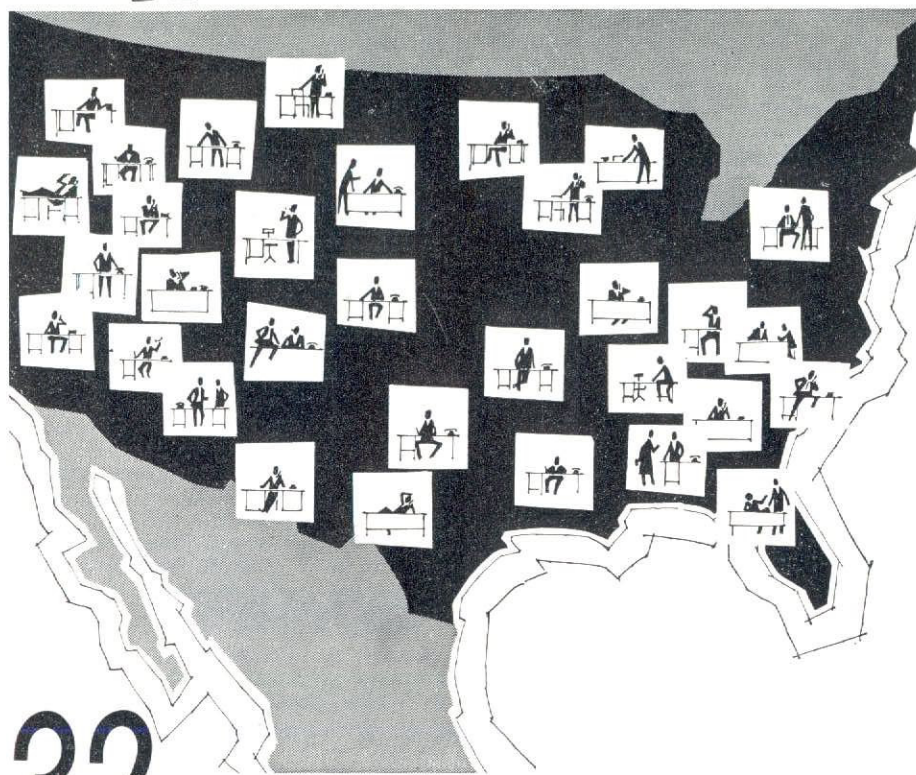
b) Vid befordran av passagerare — andra än i uppvisningen eller tävlingen deltagande personal — skall å luftfartygen jämväl finnas för-

Omslaget:

Ungdomligt flygintresse intar en central plats i konstnären David Ralsons väggmålning i Skälby skola. Ynglingen med modellflygplanet är ett dominerande blickfång i det uppmärksammade konstverket på samma sätt som flyget behärskar vår tekniska värld.



...MED SAS I USA



32 SAS-KONTOR TILL ER TJÄNST I USA

Välkommen med oss till USA. Som SAS-passagerare har Ni inte mindre än 32 kontor över hela USA som står till Er tjänst med råd, upplysningar och sakkunnig vägledning i lokala frågor. Redan när Ni planerar resan hos Er resebyrå, kan Ni dra nytta av den SAS-service, som är en följd av SAS goda USA-kontakter t.ex. fribokning av hotell och förstklassiga rundresor till låga priser.

Till USA flyger Ni med SAS DC-3 Jet Express på ca 10 tim. Det finns upp till 3 SAS-förbindelser om dagen att välja mellan.

TALA  MED RESEBYRÅN
ELLER NÄRMASTE SAS-KONTOR



Skandinavien
i världens centrum
TACK VARE



SAS

säkring eller annan betryggande säkerhet för sådan ansvarighet för skada, som kan åvila fraktförare enligt lagen den 5 mars 1937 (nr 73) om befordran med luftfartyg.

Luftfartsstyrelsen lämnar följande anvisningar rörande förfarandet vid ansökan om tillstånd till flyguppvisning eller sådan flygtävling, som är att anse som flyguppvisning.

1. Ansökan om tillstånd att disponera flygplats (uppvisningsområde).

Arrangör av flyguppvisning eller flygtävling skall — om möjligt två månader före dagen för uppvisningen eller tävlingen — till uppvisningsområdets innehavare ingiva skriftlig ansökan om tillstånd att disponera området. Sådan ansökan skall innehålla uppgifter om tidpunkten för uppvisningen eller tävlingen, huruvida allmänheten skall äga tillträde och avgift i någon form uttagas samt de upplysningar i övrigt, som bedömes vara av betydelse för prövningen av ansökningen.

2. Ansökan om tillstånd att anordna flyguppvisning eller flygtävling.

Ansökan om tillstånd att anordna flyguppvisning eller flygtävling skall göras skriftligen till vederbörande polismyndighet. Den skall insändas i god tid före dagen för uppvisningen eller tävlingen.

Med hänsyn till att polismyndigheten har att inhämta luftfartsstyrelsens yttrande över ansökan bör den vara polismyndigheten tillhanda senast 20 dagar före uppvisningen eller tävlingen. Kopia av ansökningen skall samtidigt med ansökningens ingivande översändas till luftfartsstyrelsen. I det fall arrangören är en till KSAK ansluten flygklubb eller annan ansluten organisation skall en kopia jämväl översändas till KSAK. Ansökan skall innehålla följande uppgifter:

- Arrangörens namn, adress och telefonnummer.
- Uppvisningens eller tävlingens ansvarige ledare.
- Plats och tid för uppvisningen eller tävlingen.
- Avskrift av tillstånd att begagna uppvisningsområdet.
- För luftfartygen tecknade försäkringar eller säkerhet, som ställts i stället för sådan försäkring, utvisande att försäkringsplikten eller säkerheten så ordnats att den kommer att föreligga under den tid uppvisningen eller tävlingen skall äga rum.
- Program för uppvisningen eller tävlingen med kortfattad beskrivning av respektive uppvisnings- eller tävlingsmoment. Programmet skall vidare innehålla

- Förteckning över deltagare med uppgift om vederbörandes certifikat eller tillståndsbevis (typ, nummer o dyl).

2) Förteckning över deltagande luftfartyg med uppgift om nationalitets- och registreringsbeteckning.

g) Kartskiss över uppvisningsområdet med närmaste omgivning. På skissen skall bland annat angivas förekomst av hinder (kraft- och teleledningar, skorstenar, master o dyl) i närheten av uppvisningsområdet, åskådarens placering, avspärning för allmänheten, bilparkering, uppställningsområde för luftfartyg, område från vilket rundflyg skall utövas samt in- och utpasseringspunkter för allmänheten.

(INFO 22/63)

Flyghaverier

Två allvarliga haverier har under mars månad inträffat vid privatflygningar i fjällen med mindre enmotoriga flygplan. Förarna var i båda fallen ensamma ombord. I det ena fallet omkom föraren; i det andra erhöll föraren svåra skador. Flygplanen totalhavererade.

Undersökningarna om anledningarna till haverierna har ännu icke avslutats men bland annat har följande omständigheter framkommit. Förarna har haft förhållandevis lång erfarenhet av fjällflygning och god fjällvana. Haverierna har inträffat i samband med start från högt belägna sjöar, omgivna av snötäckt, trädlös fjällterräng. I båda fallen har sikten på grund av vädret varit begränsad.

Det kan därför antagas, att förarna vid start icke haft ett tillräckligt antal referenspunkter i den vita omgivningen utanför flygplanet eller en tillräckligt tydlig horisontlinje att manövrera efter. Möjligheter finns också för att imma eller rimfrost på vindrutorna ytterligare begränsat förarnas sikt. På grund härav kan flygplanen, utan att det i tid observerats av förarna, ha kommit i onormalt läge, med resultatet att flygplanen under sväng med en av vingarna kolliderat med sjöarnas is- och snötäckta yta och havererat.

Om man måste företa start under förhållanden som dessa, får man således vara beredd på att avsaknaden av referenspunkter kan skapa risksituationer och därför redan före start försöka bestämma var i terrängen de lämpligaste ögonmärkena finns. Om möjligt bör man uppskjuta starten tills man fått tillfredsställande horisont eller bättra på förhållandena genom att markera startstråket och dess förlängning med björkruskor eller andra tillgängliga medel — i varje fall på stråk, som man använder ofta.

För att undvika imma eller frost på vindrutorna bör man hålla sidorutor och andra ventilationsanordningar öppna. Härigenom förhindrar man att luftens specifika fuktighet ökar genom utandning, svett och smältvatten från snö på kläder och skor. Har flygplanet defroster, som är ansluten till ytterluften, bör denna

hållas igång. På så sätt ökas avdunstningen på vindrutorna och fukten avsätter sig i stället på kabinens väggar och tak. För att öka värmen till defrosteren bör kabinvärmens hållas frånslagen. Samtidigt undviker man att temperaturen på golvet stiger och smälter snön på skorna, vilket får ökad fuktighet till följd.

Vid klart väder och vindstilla blir utstrålningen från en snöyta stor, med resultat att marktemperaturen sjunker avsevärt i förhållande till temperaturen i ovanför liggande luft. Man får således inversion, som kan sträcka sig till några hundra meters höjd. Detta förekommer ofta i fjälltrakterna, där den kallaste luften ligger på sjöar omgivna av högre terräng och i dalgångar.

När då ett nedkyllt flygplan under start kommer upp i den varmare luften utfälls luftens fuktighet mycket snabbt på vindrutans utsida i form av rimfrost och förhindrar sikten. Man får då vara beredd på att manövrera flygplanet endast med hjälp av sikten genom de öppna sido-

rutorna. När flygplanet så småningom antagit den omgivande luftens temperatur försvinner rimfrosten genom avdunstning i fartvinden och genom värmen från defrosteren.

Disig luft innehåller i många fall underkylda vattendroppar, som fryser när de träffar flygplanet. Detta ger en avlagring bland annat på vindrutorna, som är svårare än rimfrosten.

(INFO 25/1963)

Radiokommunikations- och navigationshjälpmedel för luftfarten — frekvensändring vid Stockholms kontrollcentral

Från och med den 9 maj 1963 kommer frekvensen 118,4 MC för STOCKHOLM KONTROLL att ändras till 119,6 MC.

Från och med samma datum kommer frekvensen 119,6 MC för STOCKHOLMS RADAR (RRC) att ändras till 118,4 MC.

Ref AIP-SVERIGE, sida COM 1-1-10.

(NOTAM A 1028/1963)

Cherokee

180

nu tillgänglig
för
demonstration

"När det blev aktuellt för oss i Jönköpings flygklubb att inköpa ett nytt flygplan sonderade styrelsen terrängen bland medlemmarna. Allmänt gick önskemålet ut på ett lågvingat plan och slutligen föll valet på en Piper Cherokee. Det valet har vi hittills ej haft anledning ångra. Vi fick vårt nya flygplan den 17 okt. 1962 och redan har vår Cherokee hunnit göra c:a 300 timmar. 36 medlemmar har hunnit flyga in sig på den — trots bister vinter och korta dagar. Jag tror jag har hela klubben bakom mig, när jag säger, att ju mer vi flugit desto mer förtjusta har vi blivit i detta flygplan. Nu hoppas vi bara få underlag för ytterligare ett flygplan — och då naturligtvis en Piper Cherokee."

Jönköping i mars 1963

S.-E. ANDERSSON,
tekn. ansvarig

Generalagent för Piper i Skandinavien

NYGE-AERO/AB NYGEVERKEN, Nyköping

Box 31, Tel. 0155/17340 (vx), 18392



SAAB**NORRKÖPING**

i nyttoflygets tjänst

SAAB i Norrköping har utvecklats till ett centrum för svenskt nytto- och privatflyg. Här ligger försäljning, reparations- och serviceverkstad och ett fullständigt reservdelslager för SAABs försäljningsprogram ifråga om lätta flygplan och helikoptrar. Här finns folk, som kan flyg och gärna ger alla upplysningar Ni kan behöva för att välja just den flygmateriel, som motsvarar Era anspråk och behov. SAAB representerar helikoptertyperna Hughes 269A och Alouette II och III samt flygplanen Pilatus Porter och Morane-Saulnier Rallye.

Reparations- och serviceverkstäderna är utrustade med alla moderna hjälpmedel. Yrkeskickliga flyg- och motortekniker med mångårig erfarenhet kompletterar bilden av en noggrann och kvalitetsmedveten flygverkstad.

När SAAB väljer privat- och nyttoflygplan för den svenska marknaden är det många års erfarenhet som avgör!

**SVENSKA
AEROPLAN
AKTIEBOLAGET**

Kungsängens Flygplats,
Norrköping
Tel. 011/600 42

Sänd mig närmare upplysningar om

Namn:

Adress:

Postadress:

PILATUS PORTER

Ett högvingat STOL-plan med antingen Lycoming GSO-480 B1A6 förbränningsmotor eller Turboméca Astazou II turbomotor. Pilatus Porter är det första schweiziskbyggda flygplan, som köpts av ett amerikanskt flygbolag. Planet har redan efter en kort tid fått mycket beröm för sina goda egenskaper och sin stora användbarhet.

DATA OCH PRESTANDA:

Startsträcka: 130 m
Landningssträcka: 100 m
Marchfart: 200 km/tim
Last: 425 kg eller 5-7 passagerare
Aktionsradie: 1200 km



HUGHES 269A

Hughes 269A är den verkliga ekonomihelikoptern. Den tillhör en helt ny storleksklass och är särskilt billig i drift och underhåll. Grundskolning för privatcertifikat kostar med denna helikopter ca 7.000 kronor. En finess är att motorn kan köras utan att rotorn är inkopplad, vilket är värdefullt vid varmkörning och korta uppehåll.

DATA OCH PRESTANDA:

Motor: 4-cylindrig Lycoming 180 hkr
Marchfart: 130 km/tim
Aktionsradie: 400 km
Tomvikt: 400 kg

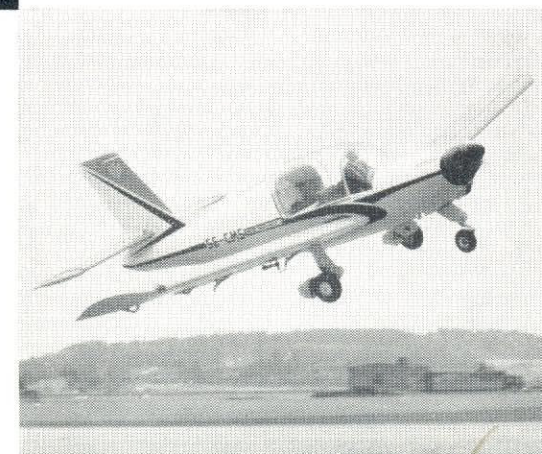


MORANE-SAULNIER RALLYE

Super Rallye är ett synnerligen ekonomiskt tresitsigt rese- och skolflygplan, som är mycket lättflyget och säkert. Planet, som är helt i metall, är midvingat med fribärande vinge och medger genom sin korta konstruktion verkligt god sikt. Super Rallye är godkänd för segelflygbogsring. En version med mindre motor finns, Rallye Club.

DATA OCH PRESTANDA:

	RALLYE CLUB	SUPER RALLYE
Motor:	100 hkr	145 hkr
Startvikt:	775 kg	850 kg
Marchfart:	185 km/tim	210 km/tim
Stighastighet:	3,0 m/s	5,4 m/s
Max räckvidd:	800 km	1100 km



Från och kring KSAK:s årsmöte

1963 års årsmöte, det första sedan KSAK tog sitt nya Skeppsbrohus i besittning, hölls hos en granne (i Sjöfartshuset, Skeppsbron 10). Men tidigt på lördagsmorgonen den 30 mars samlades valberedningen till sammanträde i KSAK-huset och någon timme senare höll styrelsen sitt stora förmiddagssammanträde i konferensrummet. I KSAK-huset serverades också styrelselunchen och på kvällen samlades där en del av årsmötesdeltagarna till middag och kollegial samvaro.

Välbesökt årsmöte

Från Kiruna i norr till Malmö i söder hade delegater från den ständigt växande skaran anslutna flygklubbar samlats för att döma över 1962 års förvaltning och ge impulser till KSAK:s fortsatta arbete. Där fanns också ombud för de direktanslutna medlemmarna och representanter för de myndigheter som har säte i KSAK:s styrelse.

Carl Flormans bortgång

Årsmötet fick en allvarstygnd upptakt. KSAK-ordföranden överdirektören Carl Ljungberg erinrade om den nyligen bortgångne flygpionjären Carl Florman och om det varma intresse han nedlagt icke minst såsom initiativtagare till den omorganisation, som 1937 gjorde KSAK till riksorganisation för landets flygklubbar. De närvarande hedrade minnet av den bortgångne med en tyst minut.

Den positiva årsberättelsen

Sällan har väl KSAK kunnat presentera en årsberättelse som avspeglar ett så framgångsrikt arbetsår som 1962. I diskussionen påtalades bl a Allmänflygets kraftiga expansion, Frivilliga Flygkårens snabba uppbyggnad och segelflygets inneboende livs-

kraft. Den genomgående glädjande statistiken kan studeras i marsnumret av KSAK-NYTT, där hela årsberättelsen fanns införd.

Laborator Åke Hjertstrand, Stockholms Flygklubb, uttalade i slutet av årsmötet klubbarnas tack till KSAK-sekretariatet och gratulerade till de uppnådda framgångarna.

Revisionsberättelse

I anslutning till verksamhetsberättelsen i KSAK-NYTT:s marsnummer publiceras här den revisionsberättelse som förelåg vid årsmötet.

Undertecknade, som utsetts att granska Kungl. Svenska Aeroklubbens räkenskaper och förvaltning, få efter verkställd revision för år 1962 avgiva följande berättelse.

För fullgörande av vårt uppdrag hava vi tagit del av klubbens räkenskaper, styrelsens berättelse, ekonomisk rapport, styrelsens och verkställande utskottets protokoll, ävensom andra handlingar, som lämna upplysning om verksamheten. Vi hava jämväl inventerat klubbens värdehandlingar och kontrollerat gällande försäkringar.

Räkenskaperna hava före revisionen genom undertecknad Holmbergs försorg underkastats särskild siffergranskning, varvid kontant kassa-behållning och bankräkningar kontrollerats.

Beträffande klubbens ekonomiska ställning den 31 december 1962 samt resultatet av verksamheten jämte förändringarna i fondställningen under räkenskapsåret hänvisa vi till ovan nämnda ekonomiska rapport jämte i styrelsens årsberättelse intagna sifferuppgifter och vid samma berättelse fogade Balans- och Vinst- och Förlusträkningar, vilka överensstämna med räkenskaperna.

Revisionen har jämväl omfattat räkenskaperna för Svenska Flygares Riksförbunds Hjälpfond jämte inventering av denna fonds tillgångar.

På grund av vad vi vid revisionen iakttagit få vi tillstyrka, att årsmötet beviljar styrelsen ansvarsfrihet för förvaltningen av klubbens angelägenheter under den tid redovisningen omfattar.

Stockholm den 23 mars 1963

E. Schroedter B. Holmberg
Banktjänsteman Aukt. revisor

Årsavgifterna

På styrelsens förslag fastställdes att årsavgifterna från flygklubbarna skall utgå med oförändrat belopp under 1964, d v s 10 kronor per medlem.

Aven för de direktanslutna medlemmarna fastställdes oförändrade avgifter under 1964 enligt följande:

Fysiska personer:

Medlemmar i Stor-Stockholm, årsavgift	kr 40:—
(motsvarande Stockholms automatiserade telefonområde)	
Medlemmar utanför Stor-Stockholm, årsavgift	30:—
Inträdesavgift	5:—

Juridiska personer:

Årsavgift	80:—
Inträdesavgift	50:—

Stadgeändring

ÖB, som har haft KSAK:s nya stadgar på remiss, har i sitt yttrande önskat ett förtydligande i avseende på KSAK:s uppgifter i totalförsvarets tjänst. Följande text godkändes att införas i stadgarnas § 1, omedelbart efter texten under punkt 2, e) och att tillämpas provisoriskt tills ändringen vunnit laga kraft.

”Vid utövningen av ledningen av den Frivilliga Flygkåren har Aeroklubben att ställa sig till efter berättelse de anvisningar och föreskrifter som Civilförsvarsstyrelsen meddelar. Det åligger Aeroklubben särskilt att genom planläggning förbereda kårens verksamhet vid civilförsvarsberedskap, att hålla sig väl underordnad om kårens användbarhet, att medverka vid av civilförsvarsmyndighet anordnad utbildning och själv anordna utbildning i den mån så lämpligen kan ske, att verka för att de anslutna flygklubbarna håller lämplig flygmateriel samt att föreslå de åtgärder i övrigt som må finnas lämpliga för främjandet av kårens användbarhet.”

Distriktsorganisation

Frågan ang distriktsorganisationen har vid upprepade tillfällen varit föremål för behandling inom KSAK. Vid styrelsens sammanträde den 30 mars 1962 tog ordföranden i Värmlands FK upp frågan. Han ifrågasatte om det inte behövdes en särskild distriktsorganisation eftersom det skulle bli för stor belastning på KSAK att direkt förhandla med det växande antalet flygklubbar. Styrelsen hänsköt frågan till sekretariatet och VU för utredning. Frågan har be-

handlats i VU. Sekretariatet framlade delvis på grund av vad därvid framkommit följande synpunkter.

En distriktsorganisation utgör en mellaninstans mellan de lokala klubbarna och centralorganisationen. För att kunna befria centralorganisationen från direktkontakt med de lokala klubbarna måste distriktsorganisationen kunna fungera gentemot underställda flygklubbar i centralorganisationens ställe och därvid kunna fullgöra exempelvis följande uppgifter.

Segelflyg: sammanställande av förslag i olika avseenden t ex flygplantilldelning, tilldelning av utbildningsbidrag, kandidater för flygläro-utbildning; sammanställande av statistiska uppgifter, haverianmälningar, besiktning av flygmateriel och handläggande av tekniska frågor etc.

Motorflyg: fördelning av flygtid och samarbete i övrigt ifråga om hjälpflyg och FFK; yttrande beträffande klubbarnas förslag ang motorflygchef och teknisk ansvarig; sammanställande av statistiska uppgifter.

Allmänt: uppbörd av medlemsavgifter, karto-tek över medlemmar, distribution av meddelanden till klubbarna, remissinstans i olika frågor.

I händelse en distriktsorganisation skulle införas kunde man väl knappast undvika en viss uppdelning på distriktsorganisationerna av det ansvar som nu åvilar KSAK (t ex segelflyg, hjälpflyg, vissa försäkringsfrågor m m, m m).

En effektiv distriktsorganisation kräver ett permanent sekretariat med lokaler och fast personal. En sådan organisation skulle medföra en avsevärd fördyring och ändå sannolikt bli mindre effektiv än nuvarande organisation.

En distriktsorganisation grundad på frivilliga insatser skulle få en mycket ojämn standard med risk för ineffektivt handläggande och avsevärd fördröjning av ärendena.

En betydande nackdel med en distriktsorganisation vore dessutom att KSAK förlorade kontakten med flygklubbarna, vilken anses utomordentligt värdefull och nödvändig för att förstå klubbarnas problem. Resultatet av införande av en distriktsorganisation skulle troligtvis bli att KSAK ändock fortfarande måste uppehålla kontakten med flygklubbarna och således fick ett antal extra organ att hålla förbindelse med. Detta skulle medföra oreda.

Behov av samarbete mellan klubbarna har särskilt framkommit i samband med hjälpflyg och FFK för samordning av klubbens insatser och för delning av flygtiden för hjälpflyget på ett för FFK-beredskapen lämpligt sätt. Framförallt har ett dylikt behov framkommit i län där skogsbrandsbevakning bedrivs och där ett flertal flygklubbar finns som kan göra anspråk

på del i verksamheten. Enligt KSAK:s mening kan denna fråga lösas genom ett samarbetsorgan på det sätt klubbarna inom resp län finner lämpligt. Ett sådant samarbetsorgan kan därvid även behandla andra frågor av gemensamt intresse (t ex distriktstävlingar, viss utbildning, förslag till årsmötet el dyl).

Det synes ej lämpligt att ett samarbetsorgan med de uppgifter som ovan angivits benämnes flygförbund.

Modellflygfrågor har där ej berörts. Det är ej uteslutet att en distriktsorganisation för just detta ändamål vore lämplig. Den frågan kräver en särskild utredning.

I diskussionen som följde på denna redogörelse framkom, att en distriktsorganisation som mellanhand mellan flygklubbarna och centralorganisationen icke kunde förordas. Däremot hade det på många håll visat sig ändamålsenligt att lösa samarbetsproblem mellan närliggande flygklubbar i ett samarbetsorgan mellan dessa klubbar. Som exempel på detta system meddelades, att Gävlebygdens Flygklubb bildat en samarbetsnämnd, vilken i praktiken var densamma som länsflygnämnden med bl a samma ordförande. Denna nämnd avgjorde kvoteringsproblem, tekniska frågor av gemensamt intresse m m. Systemet fungerade fullt tillfredsställande.

Flygklubbarnas namn

Denna fråga hade aktualiserats i samband med den ständiga nybildningen av flygklubbar.

De flesta flygklubbar har valt namn efter klubbens hemort. En hel del undantag finns. Detta är naturligt där det varit önskvärt eller nödvändigt med ett större intresseområde för att få tillräckligt underlag för klubbens bildande och dess verksamhet.

Utvecklingen har emellertid medfört att nya klubbar uppstår inom det tilltagna eller tilltänkta intresseområdet. Om detta sker är det nästan nödvändigt att klubben omprövar namnfrågan. Förr eller senare kommer detta att bli aktuellt för alla klubbar vilkas namn representerar ett område som deras verksamhet ej kan täcka.

Ur praktisk synpunkt är det för KSAK:s vidkommande att föredraga att klubbarnas beteckning börjar med hemortsnamnet.

Beteckningen aeroklubb har förbehållits de tre ursprungliga klubbarna i Stockholm, Göteborg och Malmö.

Underhållsverkstäder

Generalsekretären lämnade en information i den viktiga frågan angående underhållningstjänstens organisation och i den följande dis-

kussionen kom även flygmekanikerutbildningen upp. Dessa för det växande allmänflyget vitala problem kommer KSAK att följa med stor uppmärksamhet och en fylligare redogörelse kommer sedermera att införas i KSAK-NYTT.

Viktiga försäkringsproblem lösta

KSAK har som bekant infordrat offerter från olika bolag rörande ett "försäkringspaket" för de anslutna flygklubbarna, innefattande i första hand kaskoförsäkring och därjämte, om så önskas, ansvarighetsförsäkring och flygolycksfallsförsäkring.

Det i flera avseenden fördelaktigaste anbudet hade ingivits av Fylgia, vars försäkringsvillkor presenteras här nedan.

Vi publicerar vidare en synnerligen förmånlig kaskoförsäkring för enskilda flygplanägare. Denna kan om så önskas kombineras med ansvar och flygolycksfall enligt försäkringspaketet.

Försäkringspaket

1. KASKOFÖRSÄKRING

FLYGPLANTYPER: Piper, Cessna och liknande tillverkade tidigast 1958.

OMFATTNING: Kaskoförsäkring — all-riskförsäkring vid flygning, taxning och stillaliggande (markrisk). Försäkringen gäller för landning på av omdömesgill person rekognoscerad och godkänd landningsplats.

VERKSAMHETENS ART: Klubbverksamhet, innefattar uthyrning till klubbmedlemmar, affärsflygning, inflygning på flptyp, hjälpflyg, skolflygning o bogsering av segelflyg, deltagande i av KSAK anordnade eller godkända tävlingar.

ÄRSPREMIE: 8 % av fplvärdet (värdeinskränning under året räknas ej)

SJÄLVRIK: 2,5 % av flygplanvärdet vid flygning och taxning. Ingen självrisk vid totalförlust eller markrisk.

ÅTERBÄRING: (vinstandel): 20 % av skillnaden mellan 80 % av erlagda premier och utbetald skadeersättning. Beräknas på 3 års basis med preliminärt beräknad återbäring varje år. Fördelning enl överenskommelse KSAK—flygklubbarna.

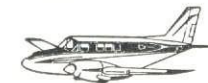
ÅTERBÄRING VID STILLALIGGANDE: Pro rata med 100 % för minst 14 dagars stillaliggande.

GEOGRAFISK TACKNING: Västeuropa.

ÖVRIGT: Transport av försäkringen vid skada. Rätt att vid skada utan särskild ersättning

Forts. på sidan 12

Beechcraft



Queen Air 80



Queen Air 65



Twin Bonanza



Baron



Travel Air



Bonanza



Debonair



Muskeeteer

SFERMA



Marquis

MORANE SAULNIER.



MS 760 "Paris"

MARCHETTI



Riviera



BRANTLY

TRAVELAIR SCANDINAVIA AB

Kungsängen Airport Norrköping

Scandinavian direct and exclusive distributor for

Beech Aircraft Corporation

plus Turboprop: **SFERMA** "Maquis"

Jet: **MORANE SAULNIER MS 760**

Amphib.: **MARCHETTI** "Riviera"

Helicopter: **BRANTLY**

Autopilots: **TACTAIR**

Nav. Eq.: **JEPPESEN, GAUER**

We are welcoming

LOCAL REPRESENTATIVES in SWEDEN

for SALES:

Aviation Companies, Flying Schools, Instructors, Pilots, etc., with expert knowledge and integrity. Demonstrator aircrafts available from Norrköping.

and SERVICE:

Authorized Service Shops at any airport will be assisted by mechanic training abroad. Spare Parts available from Scandinavian Spare Parts Center Norrköping.

If interested, please advise (with all pertinent details) to address as above, or

Tel. Norrköping (011) 824 50, Telex 640 30.

Från och kring KSAK: s årsmöte

Forts. från sidan 10

transportera försäkringen att gälla annat fpl. Markrisk för det skadade fpl fortfarande täckt.

2. SÄRSKILD ANSVARIGHETSFÖRSÄKRING:
Försäkringsbelopp 600.000/200.000/200.000
årspremie 150 kr (Västeuropa).

3. FLYGOLYCKSFALLSFÖRSÄKRING:
Pilotplats 20.000/40.000/20:— Premie 248:—,
Passagerarplats 10.000/20.000/10:—.

Premie 1 pass 93:50
2 ” 165:—
3 ” 241:—
4 ” 298:—

Återbäring pro rata med 100% för minst 14 dagar stillaliggande.

Kollektiv kaskoförsäkring för enskilda flygplanägare

Medlemmar i KSAK:s riksorganisation som har egna flygplan, vilka ställas till flygklubbs förfogande för allmän klubbverksamhet, kan ansluta sig till klubbförsäkring.

Medlemmar i KSAK, som har egna flygplan och som använder dessa för privat- och affärsflyg samt även i vissa fall ställer dessa till förfogande för klubbarna, kan ansluta sig till en särskild kollektiv kaskoförsäkring (PA-försäkring) på nedan angivna villkor.

1. ALLMÄNNA VILLKOR: Försäkringstagararen skall vara godkänd av KSAK samt förbinda sig att följa av KSAK utfärdade bestämmelser, bl a att flygplanet ej utlämnas till annan förare utan vdb motorflygchefs godkännande; Av KSAK väl kända förare kan dock undantagas från denna bestämmelse och själva godkänna annan förare.

2. FLYGPLANTYP: Piper, Cessna o. likn. tillverkade tidigast 1958.

3. PREMIE: Bottenpremie utgörande 5,25% av flygplanvärdet intill 100 timmars flygtid. För överskjutande flygtid 10 kr per timme för flygplan med högst 50.000 kr värde och för flygplan med högre värde 15 kr per timme. Sammanlagd premie högst 6,75% av flygplanvärdet.
Tilläggspremie för skolflygning eller flygning inom fjällområde: Kr 2:50 för flygplan med ett värde av högst 50.000 kr och 3:75 för flygplan med högre värde.

4. SJÄLVRIISK: 10% av skadebeloppet vid delskada, vid totalförlust ingen självrisk.

5. TRANSPORT VID SKADA: Klubben är vid skada berättigad att utan särskild kostnad transportera försäkringen att gälla annat flygplan varvid dock försäkringen även gäller för markriskskador för det skadade flygplanet.

6. GILTIGHETSOMRÅDE: Västeuropa.

7. ÅTERBÄRING: Ingen återbäring för stillaliggande.

8. KOLLEKTIVVILLKOR: Minst 10 flygplan skall vara anmälda till försäkring för att denna skall kunna komma till stånd. Dock kan begynnelse dagen för de enskilda flygplanen inträffa vid senare tidpunkt än kollektivförsäkringens ikraftträdande.

9. SÄRSKILT VILLKOR: På grund av att försäkringen är tecknad med bla timplremie måste resedagboken för varje i försäkringen ingående flygplanägare insändas i samband med att försäkringen förnyas för att slutgiltig premieavräkning skall kunna äga rum.

Ansva righetsförsäkring och flygolycksfallsförsäkring i enlighet med ”klubbförsäkringspaketet”.

Försäkringarna tecknas genom KSAK såsom försäkringstagarare för kollektivet.

Redovisning av medlemsavgifter

Stockholms Flygklubb hade föreslagit, att ett förenklat redovisningsförfarande beträffande årsavgifterna till KSAK skulle tillämpas, närmast för att möjliggöra slutredovisning i samband med rapportgivningen i stället för ett år senare, som nu sker.

Ett av KSAK uppgjort ”revisorsintyg”, anpassat till det föreslagna systemet diskuterades. Det skulle visserligen bli mera komplicerat än det nuvarande men skulle också medföra så stora fördelar att det snarast borde införas.

Före dess slutgiltiga utformning beslöt man sända detsamma till flygklubbarna på remiss. Detta kommer att ske i god tid före nästa redovisningsperiod.

Val av styrelse m m

I enlighet med valberedningens förslag beslöt årsmötet att till ledamöter i KSAK:s styrelse välja följande personer med mandattid till årsmötet 1965:

Vice ordförande: Direktören P A Norlin (omval) och Konsul B Nyström (omval).

Övriga ledamöter: Förvaltare T Backman (nyval), Trafikledare I Björkbom (omval), Tandläkare S Dahl (omval), Byggnadsingenjör R

Domås (nyval), Gymnastikdirektör B Holmberg (nyval), Trafikdirektör J G Karlsson (omval), Generaldirektör O Karleby (nyval), Kapten C G Rydelius (omval) och Ingenjör J Vigre (omval).

Suppleanter: Källarmästare B O Malmborg (nyval) och Direktör S-E Svanberg (nyval).

Revisorer och revisorsuppleanter omvaldes, så även valberedningen.

Utmärkelsetecken

Generalmajoren K J A Silfverberg, som undanbett sig återval, kallades till KSAK:s Hedersledamot. Tyvärr var han på grund av en tillfällig sjukdom förhindrad att personligen närvara för att emottaga årsmötets tack och hyllning.

Guldplaketten tilldelades Lennart Andersson, Aeroklubben i Göteborg och Olof Berrek, Stockholms Segelflygklubb, Silverplaketten Björn-Olof Sjögren, Stockholms Segelflygklubb och Bronsplaketten Thorsten Bremer, Stockholms Segelflygklubb.

Nytt folk i VU

När generalmajor K J A Silfverberg lämnade KSAK:s styrelse avträdde han också sin plats som vice ordförande i verkställande utskottet. I hans ställe valde styrelsen civilingenjör S A Hansson till denna post. Han har som bekant redan länge tillhört verkställande utskottet, där hans gamla plats intogs av professor B J Andersson.

Rättelse:

I Styrelsens verksamhets- och förvaltningsberättelse 1962, som publicerades i marsnumret av KSAK-NYTT, har tyvärr ett fel uppstått på sid 14, högerspalten.

Sålunda bör spaltens femte och sjätte textrad, som handlar om Västernorrland, utgå och ersättas med följande text:

Jämtlands län: Direktör Carl Hållstedt, Östersund

Västernorrlands län: Jägmästare Björn Hagström, Sundsvall

Västerbottens län: Distriktschef Olof Sandberg, Umeå.

FLYGPLAN TILL SALU

Beech Musketeer 160 hk 4-sits för leverans från fabrik våren 1963

Inbytt mot Beechcraft

11)	Cessna Skylane 182 D	1961	120.000
12)	MS Rallye MS885	1962	50.000
16)	Cessna Skyhawk 172 B	1961	65.000
17)	Brantfly helikopter 2-sits	1962	134.000
21)	Beech D 18 S 8-sits	1953	250.000
25)	Stinson Voyager	1945	30.000
26)	Douglas DC-3 28 pass C-47	230.000	
27)	Cessna Skylane 182 D	1961	77.000
28)	Piper Colt PA22-108	1961	28.000
29)	Beech Bonanza K35	1959	149.000
30)	Beech Bonanza B35	1950	98.000
33)	Piper Aztec	1960	242.000
34)	Dornier Do-27	1960	155.000
35)	SAAB Safir 91-C	1957	77.000
36)	Beech Twin Bonanza G50	1959	310.000
38)	Beech Baron A55	1962	431.000
43)	Riley 65 (Cessna 310)	1962	330.000
44)	Cessna Skywagon 185	1962	173.000
45)	Cessna Skylark 175A	1960	59.000

Begär specifikation och betalningsvillkor

KING FLYGRADIO lev från lager inbyggd - service - garanti

3 st MOTOROLA ADF-T-12 radiokompass, fabriksnya, med BFO pris 4.850 kr. utmärkt VFR-hjälpmiddel, 1962 års modell

JEPPESEN navigeringsmateriel ruttmanualer, navigeringskivor etc

Beechcraft



1963 års modell, alla typer:
Musketeer • Debonair • Bonanza
Travel Air • Baron • Twin Bonanza
Queen Air • Super H18
Beech-SFERMA Marquis turboprop.

AB FLYGLEVERANSER

ARSENALSGATAN 4, STOCKHOLM C. Tel. 2011 41
Aven Bromma Flygplats, Bromma 10. Tel. 28 91 90



KSAK växer

Nya flygklubbar tillkommer

i hela vårt land

KSAK 1963 karakteriseras av en våldsam expansion. Året inleddes med sammanlagt 82 anslutna organisationer. Under första kvartalet har antalet ökat till 91. Dessa organisationer finns alla inprickade på vidstående karta och här nedan presenteras organisationerna länsvis. Vi har också tagit med KSAK:s egen centrala Segelflygskola på Alleberg, som i vissa avseenden fungerar som en lokal flygklubb.

Nybildningen av flygklubbar och den genomgående ökningen av flygcertifikat, flygplan och flygtid, både i avseende på motor- och segelflyg som kom till synes i 1962 års verksamhetsberättelse — allt detta vittnar om att KSAK står mitt uppe i en utveckling som aldrig tidigare. Framgångarna inom de riksomfattande organisationerna Sveriges Modellflygförbund, Svenska Fallskärmsklubben och den relativt nya Svensk Flyghistorisk förening förstärker de positiva intrycken.

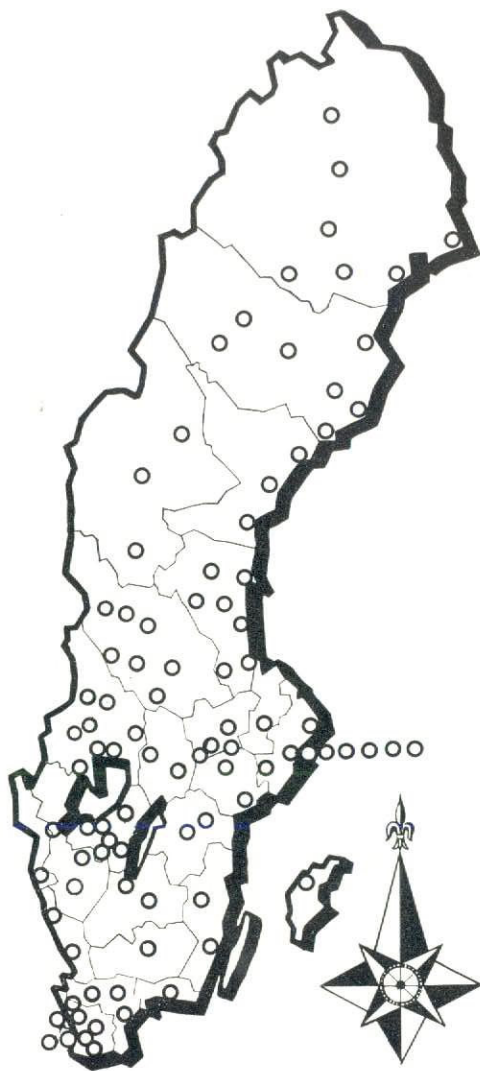
A Stockholms stad

Bus- och Spårvägspersonalens Flygklubb,
Stockholm K
Linjeflygs Flygklubb, Bromma
SAS Flygklubb, Bromma
Stockholms Flygklubb, Stockholm Ö
Stockholms Segelflygklubb, Stockholm Sö
Tekniska Högskolans Flygklubb, Stockholm 70

B Stockholms län

Roslagens Flygklubb, Norrtälje
Svenska Fallskärmsklubben, Huddinge
(Omfattar all svensk fallskärmsport.)
Östra Sörmlands Flygklubb, Södertälje

14 - April 1963



C Uppsala län

Uppsala Flygklubb, Uppsala

D Södermanlands län

Eskilstuna Flygklubb, Eskilstuna
Nyköpings Flygklubb, Nyköping

E Östergötlands län

Linköpings Flygklubb, Linköping
Norrköpings Automobil- och Flygklubb, Norrköping

F Jönköpings län

Jönköpings Flygklubb, Jönköping 1
Nässjö Flygklubb, Nässjö

G Kronobergs län

Kronobergs Flygklubb, Växjö

H Kalmar län

Kalmar Flygklubb, Kalmar
Nordöstra Smålands Flygklubb, Rosenfors

I Gotlands län

Gotlands Flygklubb, Visby 2

K Blekinge län

Blekinge Flygklubb, Ronneby

L Kristianstads län

Hässleholms Flygklubb, Hässleholm
Kristianstads Flygklubb, Kristianstad
Ljungbyheds Flygklubb, Ljungbyhed

M Malmöhus län

Aeroklubben i Malmö, Malmö Ö
Hälsingborgs Flygklubb, Hälsingborg
Landskrona Flygklubb, Landskrona
Lunds Segelflygklubb, Södra Sandby
Nordvästra Skånes Flygklubb, Hälsingborg
Svensk Flyghistorisk Förening, Malmö 1
(Verksamhetsområdet omfattar hela landet.)
Sveriges Modellflygförbund, Limhamn
(Omfattar allt svenskt modellflyg)
Trelleborgs Flygklubb, Trelleborg

N Hallands län

Halmstad Flygklubb, Halmstad
Varbergs Flygklubb, Varberg

O Göteborgs och Bohus län

Aeroklubben i Göteborg, Göteborg C

P Älvsborgs län

Borås Flygklubb, Borås 1
Halle-Hunnebergs Flygklubb, Trollhättan
Herrljunga Flygklubb, Herrljunga

R Skaraborgs län

Hjo Flygklubb, Hjo
Lidköpings Flygklubb, Lidköping
Lidköpings Motorflygklubb, Lidköping
Mariestads Flygklubb, Mariestad
Segelflygskolan Alleberg, Falköping
(KSAK:s centrala segelflygskola)
Skövde Flygklubb, Skövde

S Värmlands län

Arvika Flygklubb, Arvika
Ekshärads Flygklubb, Ekshärad
Filipstads Flygklubb, Filipstad
Norra Värmlands Flygklubb, Torsby

Segelflygklubben i Karlstad
Sportflygklubben, Karlstad
Sunne Flygklubb, Sunne
Säffle Flygklubb, Säffle

T Örebro län

Karlskoga Flygklubb, Bofors
Örebro Bil- och Flygklubb, Örebro 1

U Västmanlands län

Arboga Flygklubb, Arboga
Köpings Flygklubb, Valskog
Skultuna Flygklubb, Skultuna
Västerås Flygklubb, Västerås

W Kopparbergs län

Avesta Flygklubb, Avesta
Borlänge-Domnarvets Flygklubb, Borlänge
Malungs Flygklubb, Malungsfors
Ovan Siljans Flygklubb, Orsa
Västerbergslagens Flygklubb, Ludvika
Västerdalarnas Flygklubb, Dala-Järna
Älvdalens Flygklubb, Älvdalen

X Gävleborgs län

Arbrå Flygklubb, Arbrå
Edsbyns Flygklubb, Edsbyn
Gävlebygdens Flygklubb, Gävle
Hoforsbygdens Flygsällskap, Hofors
Hälsinge Flygklubb, Hudiksvall
Ljusdals Flygklubb, Ljusdal
Söderhamns Flygklubb, Söderhamn

Y Västernorrlands län

Bollsta Flygklubb, Bollstabruk
Norra Ångermanlands Flygklubb, Örnsköldsvik
Sundsvalls Flygsällskap, Sundsvall 1

Z Jämtlands län

Hammerdals Flygklubb, Hammerdal
Härjedalens Flygklubb, Sveg
Östersunds Flygklubb, Östersund

AC Västerbottens län

Degerfors Flygklubb, Vindeln
Lycksele Flygklubb, Lycksele
Nordmalings Flygklubb, Nordmaling
Skelleftebygdens Flygklubb, Skellefteå
Stensele-Storumans Flygklubb, Stensele
Umeå Flygklubb, Umeå
Vilhelmina Flygklubb, Vilhelmina

BD Norrbottens län

Arvidsjaur Flygklubb, Arvidsjaur
Flygklubben Nordvingen, Malmberget
Haparanda Flygklubb, Haparanda
Kiruna Flygklubb, Kiruna
Luleå-Bodens Flygklubb, Luleå 2
Vuollerims Flygklubb, Vuollerim
Älvsby Flygklubb, Älvsbyn

OSTERMANS AERO Bromma

Ostermans Aero AB såsom flygföretag har gamla anor. Verksamheten i dess nuvarande omfattning bygger dock på den helikopterverksamhet, som påbörjades 1947, då Ostermans såsom första företag utanför Amerika påbörjade helikopterflygningar i större utsträckning.

Det visade sig ganska snart, att förutsättningen för en ekonomisk flygverksamhet var, att underhållstjänsten kunde ordnas på ett rationellt sätt. Sedan starten har företagets helikoptrar flugit c:a 80.000 timmar och samtlig materiel har översetts och underhållits på den egna verkstaden. Under årens lopp har verkstaden genom rationalisering och utökning fått kapacitet till övers för utomstående arbeten. År 1954 igångsattes motorverkstaden och 1958 började verkstaden utföra motoröversyner för kunder. Sedan dess har uppemot tusentalet motorer översetts eller reparerats i verkstaden.

Den 1 maj 1962 flyttade företaget in i Hangar I på Bromma flygplats efter det att SAS flyttat till Arlanda och företaget disponerar där för verkstad och förråd c:a 3.500 m²:s golvyta. Personalstyrkan förutom kontorspersonal är i dag c:a 90 man, därav t ex 10 st utbildade flygplanplåtslagare och 12 st motormontörer.

Vid en vandring genom verkstaden i dag möts man först ute i hangaren av ett stort antal flygplan och helikoptrar och för tillfället pågår arbeten på c:a 10 st. flygplan och c:a 6 st. helikoptrar och aktiviteten är stor och hangaren fylls av ljud från ett stort antal nithammare. Verkstadslokalerna ligger avskilt från hangaren i ändamålsenliga lokaler, där pågående arbeten ligger prydligt upplagda på speciella vagnar. I målarverkstaden pågår förutom målningsarbeten även plastningsarbeten av olika slag. I plåt- och maskinverkstaden är svarvar och fräsmaskiner i full gång och i en vingjigg för Cessna pågår reparation av en haveriskadad vinge. Vidare pågår ett större

ombyggnads- och tillverkningsprojekt för Rikets Allmänna Kartverk.

Verkstaden arbetar även för militära kunder och för närvarande pågår en hel del tillverkningar av specialutrustningar för helikoptrar. I motorverkstaden ligger c:a 25 motorer under arbete i olika stadier. Demontering och rengöring sker i ett särskilt rum, varefter de rena delarna passerar en mycket minutiös avsyning och sprickindikering, där motorerna kompletteras med erforderliga reservdelar. Motorerna monteras därefter i en speciell monteringsverkstad, där de även installeras i speciella provkörningsbockar för slutlig provkörning.

I en särskild avdelning för helikopterkomponenter arbetar ett 10-tal man med komplicerade växlar och drivanordningar för de olika helikoptertyper, som betjänas av företaget. Vid vår rundvandring fick vi t. ex. se hur ett komplett drivaggregat för en Bell-helikopter, tillhörande BEA i England, genomgår en fullständig grundöversyn. Vår ciceron berättade vidare, att företagets flygavdelning, som är utspridd över stora delar av jordklotet, sänder hem samtliga delar till verkstaden för översyn. Sålunda hade en stor sändning, innehållande motorer och allehanda apparater, just inkommit från företagets avdelning i Indien och Nepal, där företaget opererar fem helikoptrar av typ Bell och ett flygplan av typ Dornier.

Till motorverkstaden hör även en avdelning för propellrar och där utföres just nu modifiering av propellrar, tillhörande tunisiska flygvapnet. I apparatverkstaden finns utrustning för provkörning av propellerregulatorer och vidare en mycket avancerad provbänk för Servo-kolvar, specialtillverkad för provkörning av avancerade autopilotsystem på helikoptrar. Personalen som arbetar här liksom på andra ställen i verkstaden har fått specialutbild-

ning, antingen hos tillverkaren i Amerika eller i företagets egen mekanikerskola. I elverkstaden pågår provkörning av allehanda apparater, såsom t ex magnetapparater, omformare och generatorer m m.

Reservdelsförsörjningen för en så varierande verksamhet som denna är ett problem för sig. Ett besök i reservdelsavdelningen ger snabbt belägg för detta. I långa rader står förrådshyllorna uppställda och där förvaras 1000-tals olika delar till motorer, helikoptrar, flygplan och ett otal olika apparater och man förstår, att det är ett stort problem att hålla aktuella delar i lager till samtliga förekommande apparater, när man får höra, att allt köps direkt från tillverkaren och att leveranstider på upp till 3—6 månader förekommer. Avskilt från själva reservdelslaget förvaras plåt-, stång- och rörmaterial och vår ciceron berättar, att all denna materiel alltid köpes direkt från tillverkaren. Alltså, reparation av ett Cessna-flygplan utföres med exakt samma material, som tillverkaren använt vid produktionen. I ett avskilt litet rum i packrummet sker besiktning av all inköpt materiel och man har här gått så långt, att alla delar, som skall hålla vissa mått före inläggning i förråd, uppmättes som en extra kontroll att angivna mått verkligen hålles. Detta är en procedur, som företaget infört av erfarenhet, då det faktiskt händer att nya delar, levererade direkt från fabriken, ej håller uppgivna mått.

En trappa upp ligger kontorsavdelningarna där det förutom de administrativa avdelningarna även finns en särskild konstruktionsavdelning. Här förvaras alla handböcker och servicemeddelanden och här produceras alla verkstadsprotokoll och såsom prov visades en protokollsamling, som erfordras för översyn av en motor. Denna omfattade ett 30-tal sidor, som skall helt följas och signeras innan arbetet i verkstaden godkänns. Vidare utför avdelningen en hel del konstruktions- och beräkningsarbeten för olika installationsarbeten i flygplan och helikoptrar.

FRISTADS
FLYGAROVERALL

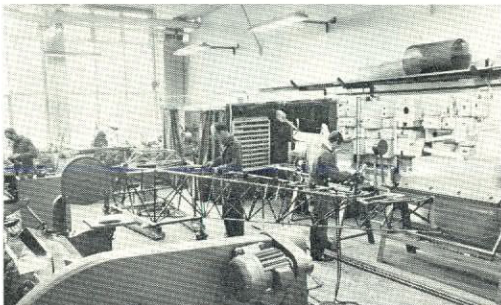
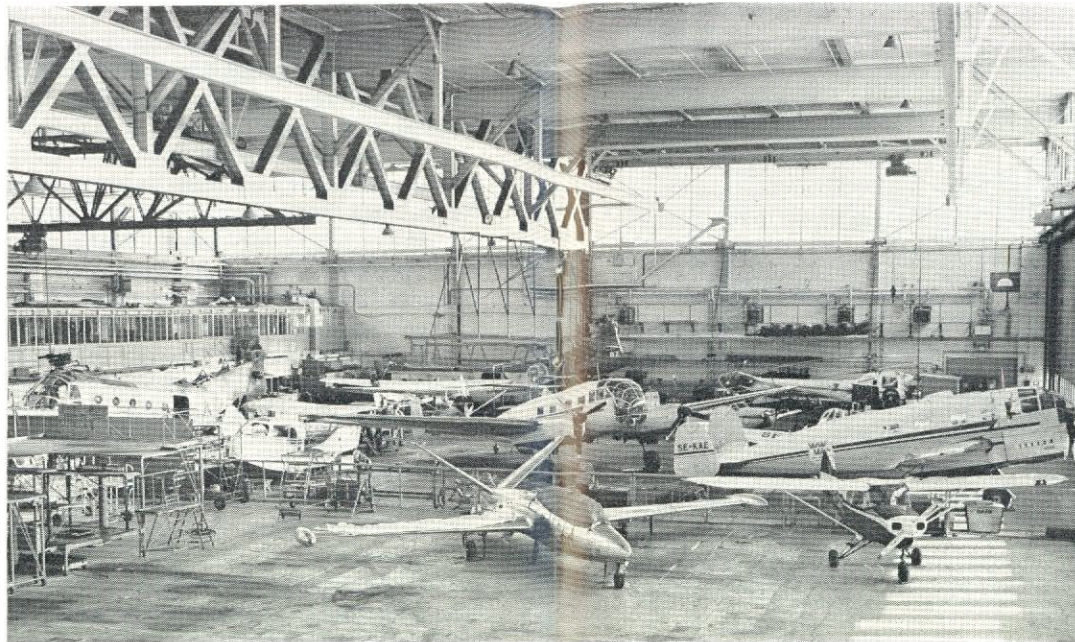
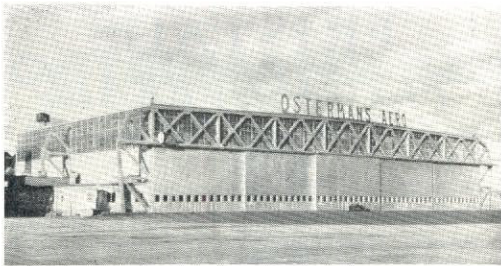
Pris kr 65:—
exkl. oms.

Tillverkad i beige impr. bomullspoplin. Utförande lika med den av flygvapnet använda modellen.

Tillverkas i följande storlekar:

Mått i cm	Storlekar						
	48	50	52	54	49	51	53
anger plaggets mått	48	50	52	54	49	51	53
Livvidd	90	100	104	108	96	100	104
Bröstvidd	120	132	134	138	124	128	132
Längd, innersöm ..	72,2	78,5	82,5	87	78,5	82,5	87
Ärmlängd	61	64,5	66,5	68,5	64,5	66,5	68,5

AB SKYDDSKLÄDER FRISTAD
Tel. Borås 60220



OSTERMANS AERO AB

Motsols fr. mittbilden av hangaren, där flygplan av skilda typer står under översyn:

Ostermans Aero disponerar SAS' Hangar 1 på Bromma

Vinge i specialjigg

Svets- och maskinverkstaden

Snabbt och effektivt går arbetet i vingjiggen

Härdnings- och värmebehandlingsavdelningen

Avsugning av motordetalj

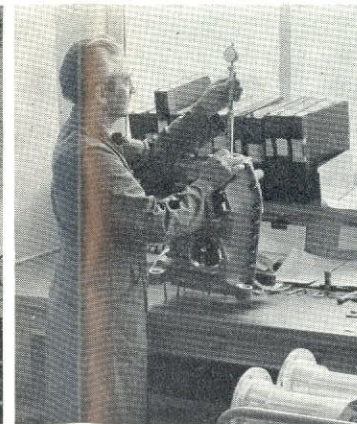
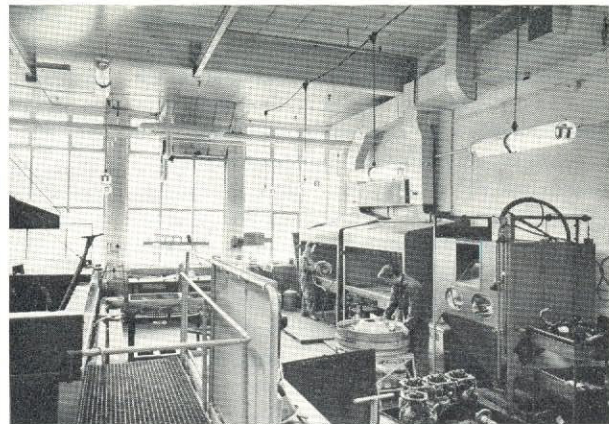
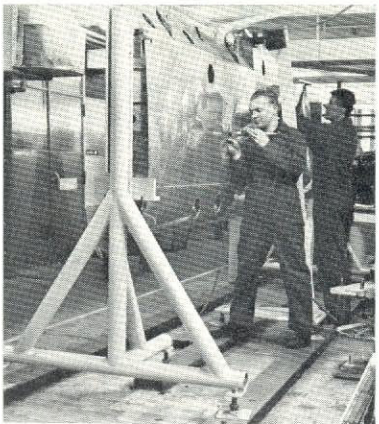
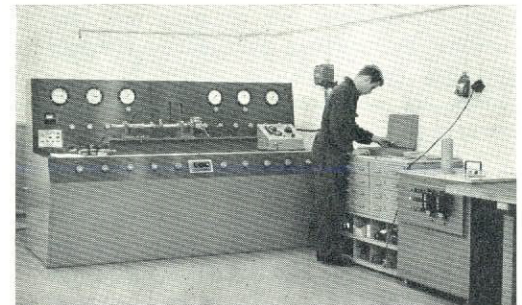
Sprickindikering avslöjar minsta fel i godset

Balansering av Cessna-propeller

Provbänken i hydraulverkstaden

Motormontage i verkstaden

En del av Ostermans imponerande detaljlager.



Cessna 172 Skyhawk

Cessnafabriken, som leder sina anor tillbaka till 1910, har under 1962 stått med mycket goda försäljningssiffror. Företaget tillverkar en lång serie enmotoriga, högvingade plan, samt tvåmotoriga lågvingade och relativt snabba affärsflygplan. Dessutom levereras jetdrivna skolflygplan till amerikanska flygvapnet. Av de senare har just beställts ytterligare en serie.

Det Cessna-plan som i Sverige blivit populärast har beteckningen 172. Det är den billigaste versionen av en serie om fyra "syskon" av fyrsitsiga plan, där endast motorstorlek och utrustning skiljer. Här användes 172 och den mera påkostade Skyhawk både för klubbbruk och som rese (affärs) flygplan samt skolplan. Utan tvekan gör det sig bäst för resebruk, ty det är mycket snällt och bekvämt, och bör därför tilltala den som rätt och slätt önskar att bra transportredskap. Flygegenskaperna torde också appellera till denna kategori snarare än till flygentusiasterna i allmänhet inom klubbarna som kanske flyger mer för flygningens (spakandets) egen skull.

Högvingat eller inte?

Den allmänna åsikten torde vara att Cessnorna har ett tilltalande utseende trots de stöttade vingarna. Linjerna är ändå ganska rena och mjukt rundade, och finishen vittnar om ett gott detaljarbete, som utan tvekan bidragit till fabrikatets popularitet. Högt sittande vinge har en allvarlig nackdel, åtminstone för dem som håller till i starkt trafikerat luftrum. När man svänger skymmer den sänkta vingen effektivt sikten

åt det håll man svänger, d v s i den riktning man helst skulle vilja kunna överblicka omgivningen. Å andra sidan har man vid flygning på rakbana god sikt nedåt och åt sidorna, något som särskilt passagerarna i baksits uppskattar, eftersom de i lågvingade plan brukar vara sämre lottade i fråga om sikt.

Nedan: Interiör av den trivsamma Cessna-kabinen och...
Till höger ...av bagageutrymmet. Båda är bilinspirerade.



I ett avseende har Cessna varit noga med att följa med sin tid: fenan har blivit bakåtsvept liksom den är på de flesta moderna flygplan. Det har nog närmast blivit en modesak, ett drag som lånats från de betydligt snabbare plan, där det har verklig aerodynamisk betydelse.

Flygplanets inre är — som väntat i ett amerikanskt flygplan — hållet i glada fär-

ger, och inredningen har mycket gemensamt med bilarna. En sak var för mig något alldeles nytt och innebar en positiv överraskning: de främre stolarna kunde justeras både i höjd- och sidled. Arrangemanget tillhandahålles såsom extra tillbehör. Även bagageutrymmet förde genom sin rymlighet tanken till bilen. Det är lätt åtkomligt både in- och utifrån. Ett extra säte för två barn kan monteras i bagagerummet, och sålunda kan flygplanet utnyttjas för upp till sex personer under förutsättning att viktsbegränsningarna iakttas. Kabinen har en bred dörr på vardera sidan.

Snäll och tyst

Instrumenten och radion är genom sin placering lätta att överblicka och sköta. Klaffarna faller ut med handkraft och bereder därför givetvis en smula besvär men därom är inget att säga. Värre är det med höjdrimhjulet som sitter nere vid golvet och är ganska svårt att komma åt. Detta i synnerhet som flygplanet fordrar ganska flitig omtrimning.



Markkörningen var — som med alla moderna trehjulsplan — en barnlek. Bromsarna tar lagom. Vikningegenskaperna är mycket godartade: utan klaff kunde man möjligen tala om en svag vikning, men med landningsklaff uteblev den helt. Även i de lägsta farterna behölls hygglig skevroderverkan. Fowlerklaffarnas effektivitet märkes väl i landningarna. Sättningsfarten är låg, och vid max utfällt läge bromsar klaffarna effektivt och ger en påfallande brant planébana. Flygplanet bör alltså ge förutsättningar för goda bedömningslandningar t ex vid motorstopp.

Skyhawk — det råkade vara den versionen vi flög — är just så där lättflugan att man kan tala om att bara styra iväg dit man ska, vare sig man tänker på start, landning eller något annat moment. Flygentusiasten mumlar givetvis något om "förlorad romantik", och jag håller med. Men så är vi väl inte heller några jäktade affärsmän, som inte har mera tid med flygningen och dess problem, besvärligheter eller tjuvning än som är nödvändigt. För dem som ska från A till B med minsta möjliga trasel och till rimlig kostnad är Skyhawk som skraddarsydd.

I "den nya klassen" av fyrsitsare sitter man ganska hyggligt ljudisolerad. Detta gäller även Skyhawk, som sålunda kan anses vara komfortabel också i detta avseende.

Måttliga prestanda

När man talar om fyrsitsare med fast ställ skiljer sig Skyhawk något från sina närmaste konkurrenter i fråga om motorstyrka. De övriga ligger litet högre på effektskalan. Detta återverkar givetvis något på Skyhawks prestanda vid en jämförelse, även om skillnaden inte är så stor. Rent lastningsmässigt skall man inte klaga, men fart och stighastighet blir givetvis lidande, samtidigt som startsträckan blir längre och kravet på större fält ökar. Det sistnämnda är väl egentligen det enda som betyder något, men så länge man håller sig till flygplatser och stråk utom de allra minsta är det ingen fara.

22 - April 1963

De nyssnämnda problemen försvinner givetvis om man i stället köper den starkare modellen med tillnamnet Powermatic, alltså med 175 hk och ställbar propeller, det sistnämnda en sällsynthet i denna klass av flygplan. Skyhawk kan förses såväl med skidor som flottörer.

Teknisk beskrivning

Fyrsitsigt, högvingat, halvt fribärande helmetallflygplan med trehjulslandställ. Skivbromsar och styrbart noshjul kopplat till sidroderpedalerna. Huvudstället fjädras av enkla, elastiska ben av stål, noshjulbenet av konventionell stötdämpare. Fowlerklaffar, höjdrim, dubbelkommando. Fast metallpropeller. Bagagerummet har plats för två barnsäten.

Motor: Continental O-300-D, sexcylindrig, luftkyld med horisontella motstående cylindrar. Effekt 145 hk. Med nämnda motor förekommer typen i två versioner benämnda 172 och Skyhawk, där den senare har rikligare instrumentutrustning, hjulkåpor, landningsljus m fl utrustningsdetaljer. Det finns också en motor på 175 hk med ställbar propeller. De ovannämnda versionerna bibehålles därvid med tilläggsnamnet Powermatic.

Ny länsflygchef



Fabrikören
Holger Blomstedt
Östergötlands län

Data

Spännvidd	11,0 m
Längd	8,1 m
Höjd	2,7 m
Vingyta	18,6 m ²
Vingbelastning	58 kg/m ²
Effektbelastning	7,2 kg/hk
Tomvikt	570 kg
Besättning, 4 pers	300 kg
Bränslemängd	159 l
Bränslevikt	113 kg
Oljevikt	6 kg
Bagage	55 kg
Maxvikt	1 040 kg

Anm: Ovanstående vikter gäller för den billigaste versionen 172. Skyhawk har rikligare utrustning och är cirka 32 kg tyngre.

Prestanda (gemensamma för 172 och Skyhawk)

Maxfart vid havets nivå	224 km/tim
Marschfart, 75% på 2 000 m	211 km/tim
Stighastighet vid maxvikt och havets nivå	3,2 m/sek
Tjänstetopphöjd	4 000 m
Startsträckan	264 m
Startsträckan till 15 m	465 m
Landningsrullsträckan	159 m
Landningssträckan över 15 m	380 m
Max flygsträckan, 75 % effekt, 2 000 m	960 km
Max flygsträckan, ekonomisk marsch, 3 000 m	1 160 km
Max flygtid vid 164 km/tim	7,1 tim
Ovanstående sträckor gäller vid vindstilla.	
Uppgifterna lämnade av tillverkaren.	

Ekonomisk kalkyl (172)

Kraven på utrustning — inte minst kommunikationsradio och teletekniska navigeringshjälpmedel — har gjort, att tillägget för dylik utrustning ökats till 7 000 kr mot tidigare test 4 000 kr. Nedanstående kalkyl gäller modell 172 med normal utrustning (VFR) plus det som inryms i de 7 000:— (radio m m).

Inköpspris	64 700 kr
Extrautrustning	7 000 kr
Summa investering	71 700 kr
Avskrivning på 7 år till 20 % av värdet	8 100 kr/år
Försäkring (kasko 10 % av medelvärde + ansvar)	5 600 „
Landningskort LFS	100 „
Besiktning m m	400 „
Hangaravgifter	1 500 „
Fast årskostnad	15 700 kr
Drivmedel	15 kr/tim
Landningsavgifter utlandet	1 „
Oversyn och reparationer	10 „
Reservdelar	3 „
Direkt timkostnad	29 kr
Timpriser:	300 tim/år 500 tim/år
Fasta kostnader	52 kr/tim 31 kr/tim
Rörliga „	29 „ 29 „
Summa	81 „ 60 „
Kilometerpris (200 km/tim)	45 öre 30 öre
Platspris	11 „ 8 „

All the World's Aircraft 1962/63

Jane's årsbok, som nu föreligger i sin femtiotredje årgång gör alltjämt skäl för omdömet "världens bästa flygplanrevy". Jane's är den enda fullständiga källan till tekniska beskrivningar över aktuella flygplan från alla delar av världen. Beskrivningarna kompletteras med ett rikhaltigt bildmaterial, vilket även gäller motoravsnittet samt de nya specialavdelningarna för raket och mefor.

All the World's Aircraft är oundgänglig för fackmän, dit vi även vill räkna de journalister som har till uppgift att skriva flyg, och en utomordentligt värdefull tillgång för flygintresserade amatörer, som vill offra £ 5.5.0. på denna årligen återkommande glädjekälla.

KSAK-service åt utlandsresenärer

Flygkartor

Flygkartor tillhandahålls av KSAK i två ICAO-serier, en miljondels-serie och en femhundredatusendels-serie. För att i möjligaste mån kunna leverera kartor av senaste upplaga undviker KSAK att ligga med stora lager. Därför kan undantagsvis enstaka kartblad vara slut, vilket kan innebära en leveranstid på minst ett par veckor. Därför rekommenderas KSAK:s utlandsflygande medlemmar att planera sina kartbeställningar i god tid. Då kan resan anträdas med nyreviderade kartblad. Här följer en presentation av de båda kartserierna.

1:1 000 000 ICAO

Indelningen framgår av översiktskarta i KSAK-NYTT nr 1/62 sid 34. Pris pr st kr 8:— med undantag för Sverige kr 6:—.

Denna karta är utgiven för hela Europa med undantag för Finland och Grekland, samt för tillfället Danmark och norra Tyskland (nr 2169 och 2170, vilka är under nytryckning och beräknas utkomma tidigast 1964.)

Anm 1. Som tillfällig ersättning för nr 2169 och 2170 enligt ovan har KSAK anskaffat av USA utgiven karta ONC—E2, som omfattar Danmark utom Jylland, Tyskland, Holland, Belgien, norra Frankrike och östra England. Kartan saknar aeronautiskt övertryck. Pris kr 12:—.

2. Över Finland finns "Aeronautical Chart" med aeronautiskt övertryck, 1 blad över hela Finland. Pris kr 14:—.

3. RAF-kartor (Royal Air Force) finns utgivna för hela Europa men förs ej av KSAK — saknar aeronautiskt övertryck. Kan anskaffas på begäran, leveranstid c:a 1 månad. Pris pr st kr 5:—.

4. Kartor över Tjeckoslovakien och Turkiet finns ej i lager på KSAK, men kan på begäran anskaffas — leveranstid c:a 1 månad. Pris pr st kr 8:—.

1:500 000 ICAO

Indelningen framgår av översiktskartan i KSAK-NYTT nr 1/62 sid. 35. Pris pr st kr 8:—.

Denna karta är utgiven för Belgien, Holland, Frankrike, Irland, Italien, Luxemburg, Schweiz, Storbritannien, Västtyskland och Österrike (finns i lager på KSAK) samt för Grekland, Norge och Turkiet (efter särskild beställning — leveranstid c:a 1 månad).

24 — April 1963

Anm 1. För Danmark utges fn ej ICAO 1:500.000. För flygning från södra Sverige söderut via Danmark har KSAK emellertid i lager en sats om 3 blad RAF kartor (utan aeronautiskt övertryck — pris pr st kr 5:—) resp en av Svenska Shell i samarbete i Danska Aero-klubben utgiven flygkarta i skala 1:500.000. (Pris kr 15:—)

2. För Finland, Portugal, Spanien och Sverige utges fn inga ICAO 1:500.000. Däremot utges RAF-kartor, som emellertid saknar aeronautiskt övertryck. Finns ej i lager men kan på begäran anskaffas — leveranstid c:a 1 månad. (Pris pr st kr 5:—)

Nyheter på kartfronten

Två nya flygkartor i skala 1:500.000 har utgivits av Schweiz resp Österrike, nämligen nr 2253-B Schweiz 5°—11,5° Ö' 45°—48° N, kr 11:—, Nr 2252-A Austria 9,5°—17° Ö, 46°—49° N, kr 14:—.

Clearing föreslås

De tyska kartorna 1:500.000 Hamburg, Hannover, Frankfurt, Stuttgart, Stettin, Berlin, Nürnberg och München är för närvarande slut i Tyskland och nytryck beräknas inte föreligga förrän om c:a 3 månader. (Reservation för försening — flygkartorna 2170 och 2169 i skala 1:1.000.000 utlovades första gången hösten 1962, sedan 1963 och nu förväntas de ej utkomma förrän 1964!)

Ett mindre antal av ovannämnda tyska kartor i skala 1:500.000 finns fortfarande på KSAK, men då det är att förvänta att lagren snabbt kommer att tömmas, när utlandsflygandet börjas, föreslår KSAK att de som har ifrågavarande kartor meddelar detta till KSAK. Men skicka inga kartor till KSAK! Sekretariatet vill bara kunna hänvisa dem som kan ha behov av dessa kartor till vederbörande för privat uppgörelse ang lån eller köp.

Handböcker

Air Touring Guide to Europe

Royal Aero Club har återupptagit utgivandet av den populära guiden. KSAK har rekviderat guiden, som kan väntas till Sverige under våren. Priset är ännu obekant, men upplysningsvis kan nämnas att 1962 års upplaga kostade ca 15 kronor.

Aero-Almanach und Flugführer Schweiz und Europa

Aero-Club der Schweiz utger en handbok som innehåller korta, koncisa flygplatsbeskrivningar och utmärkta detaljkartor, allt med huvudvikt på de schweiziska flygplatserna. KSAK vet i dagens läge ingenting om priset, men står gärna till tjänst med anskaffningen.

Handbuch für Sport- und Reiseflieger

Deutscher Aero Club har en synnerligen användbar handbok över de västtyska flygplatserna, utarbetad med känd tysk grundlighet och med föredömlig typografi. Kartmaterialet är utomordentligt. Den senaste upplagan väntas kosta omkr 40 kronor.

Identitetskort

FAI:s Identitetskort (flygturistkort), som utställes på viss namngiven person och ej får överlåtas, berättigar innehavaren till befrielse från eller nedsättning av avgifterna för landning och parkering i de länder, som anslutit sig till FAI-systemet enligt nedanstående förteckning.

Priset för identitetskort är för direktanslutna medlemmar kr 5:— och för indirekt anslutna medlemmar kr 10:—, vartill kommer stämpelavgift till FAI å kr 2:—. Giltighetsperioden omfattar kalenderår.

Ansökan om identitetskort (blankett M-6) skall för indirekt ansluten medlem ha passerat vederbörande klubbledning för intyg av medlemskap m m enligt vad som närmare framgår av ansökningsblanketten, vilken kan rekvireras från KSAK.

Belgien

Kostnadsfri landning och parkering de första 48 tim för flygplan under 3.000 kg.

Danmark

Kostnadsfri landning och parkering de första 48 tim på en och samma flygplats för flygplan på max 2.000 kg.

Finland

Befrielse från landnings- parkerings- samt belysningsavgift för flygplan under 2.000 kg.

Israel

Kostnadsfri landning och hangarplats de första 48 tim.

Italien

Kostnadsfritt på privata flygplatser, 50 % på övriga.

Jugoslavien

Enligt uppgift utgår ingen avgift för landning och hangarplats de första 48 tim för privatflygplan.

Luxemburg

Kostnadsfri landning och hangarplats för flygplan under 2.000 kg.

Norge

Kostnadsfri landning och parkering de första 48 tim på en och samma flygplats för flygplan på max 2.000 kg.

Portugal

Kostnadsfri landning och hangarplats de första 48 tim.

Spanien

Kostnadsfri landning och hangarplats de första 72 tim.

Storbritannien

Kostnadsfri landning och hangarplats de första 48 tim för flygplan under 2.000 kg.

Syd-Afrika

Kostnadsfri landning och hangarplats de första 48 tim på flygplatser anslutna till South African Airports Association och på flygplatser av alla slag anslutna till Aero Club of South Africa.

USA

I allmänhet utgår ingen landningsavgift på flygplatserna i USA men några flygplatser debiterar viss avgift för övernattnings och förankring.

På vissa av de stora kommersiella flygplatserna utgår landningsavgift av mellan 50 cents och 1 dollar.

Västtyskland

50 % rabatt på landningsavgifter.

Carneter

Carnet (tullpassersedelhäfte) berättigar till tullfri införsel av flygplan i de länder, som anslutit sig till carnetsystemet och är avsedd att underlätta flygresor, som icke avser regelbunden lufttrafik.

Anslutna länder

Belgien	Italien*	Sverige
Canada	Jugoslavien*	Syd-Afrika
Danmark	Luxemburg	Tjeckoslovakiet*
Egypten*	Marocko*	Turkiet*
Finland	Norge	Tyskland
Frankrike	Portugal*	(Förbundsrepubliken)
Grekland	Schweiz	Ungern*
Holland	Spanien	USSR
Irland	Storbritannien	USA
		Österrike*

* länder som fordrar carnet.

Medförande av carnet kan vara av visst värde även i andra länder.

I övriga länder får flygplan införas utan

Institutet för svensk språkvård

förordar ALLMÄNFLYG

Språkvårdsexpertisen har nu avgivit sitt omdöme om de prisbelönta namnförslagen i KSAK:s julpristävling. Det gällde som bekant att finna den bästa svenska benämningen på General Aviation.

Institutet för svensk språkvård förordar ordet "allmänflyg" som därmed kan anses definitivt antaget till allmänt bruk.

Institutets svar torde vara av stort intresse inte bara för förslagsställarna, varför vi här nedan återger detsamma.

Enligt vår uppfattning är det från vår sida tidigare rekommenderade förslaget *allmänflyg* som svensk ersättning för "general aviation" klart överlägset övriga i Ert brev nämnda för-

carnet, varvid dock följande bör observeras:

Frankrike har antagit ICAO:s Rekommendation nr 12 (april/maj 1957) innebärande att uppehåll får göras på *tullflygplatser* i sammanlagt 7 dagar utan carnet mot uppvisande av en tulldeklaration (General Declaration), varvid dock inga andra flygningar än med landning å tullflygplats får företagas.

Grekland kan, om carnet ej medföres, medge införsel under förutsättning att en tulldeklaration (General Declaration) uppvisas. Utan ytterligare tullformaliteter kan ett flygplan få stanna upp till sex månader, varvid dock tullövervakning sker.

Luxemburg medger fri införsel vid genomresa. Landning får dock endast ske på tullflygplatsen Luxemburg/Findel. Vid längre uppehåll övervakar tullen att flygplanet inte stannar i landet onormalt länge.

Storbritannien medger införsel utan carnet, varvid dock ett tillfälligt införseltillstånd måste ifyllas i tullen.

USSR meddelar erforderliga tullformaliteter vid anhöllan att få besöka landet.

(Ovanstående uppgifter lämnas med reservation för förändringar, som ej kommit till KSAK:s kännedom.)

Närmare upplysningar ang ansökningsformulär, kostnader m m erhålles från KSAK.

slag. Ord av samma typ är sedan länge välkända i svenskan, t. ex. allmänbegrepp, allmänbildning, allmångods och allmänpraktik. Ordet *allmänflyg* är givetvis att betrakta som en ren översättning av det engelska uttrycket liksom tyskans Allgemeine Luftfahrt, termen *allmänflyg* korresponderar alltså väl med motsvarande termer i främmande språk.

De i tävlingen inkomna förslagen är av skiftande värde. *Privatflyg* synes oss olämpligt därför att allt som hör in under termen "general aviation" icke behöver vara "privat". Av samma skäl är förslaget *enskilt flyg* olämpligt, och dessutom är den termen mindre lyckad därför att den består av två ord. Förslaget *allflyg* leder tankarna åt fel håll, eftersom "general aviation" icke innefattar *allt* flyg. Förslaget *generalflyg* är — om det är allvarligt menat — en klart sämre översättning av den engelska termen än *allmänflyg*. Ett ord som *stapelflyg* säger ju ingenting om vad det är för slags flyg som åsyftas. *Populärflyg* har visserligen en numera i vissa sammanhang vanlig förled, men som sakligt beskrivande term förefaller oss ordet mindre gott. Inget av de sex i punkt 5 uppförda förslagen synes oss kunna mäta sig med *allmänflyg* (eller med en del av de övriga ovan nämnda).

Högaktningsfullt
INSTITUTET FÖR SVENSK SPRÅKVÅRD
Bertil Molde

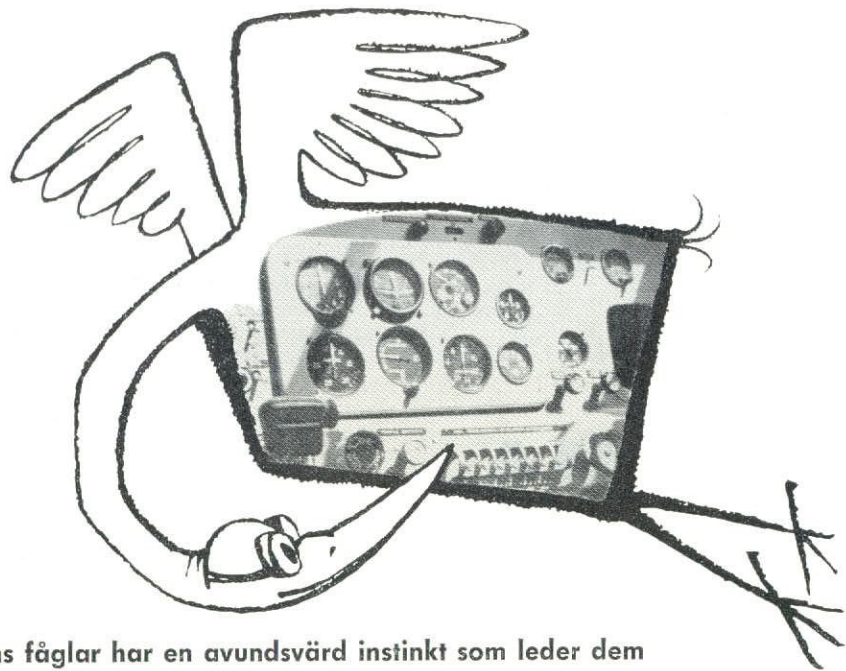
Utlandsflygningarna ökar snabbt

Antalet lätta flygplan som lämnade landet via Malmö—Bulltofta tillflygplats utgjorde 1960 273. 1961 hade 504 privatflygplan passerat samma väg och 1962 inte mindre än 819 stycken.

Över tullflygplatserna Malmö, Stockholm, Sundsvall, Göteborg och Karlstad uppasserade 514 privatflygplan. Denna siffra är dubbelt så hög 1962.

Tänker Du krossa Kanalen?

Bestämmelser för överflygning av Engelska Kanalen med lätta flygplan har utgivits. AIRAC, Notam — United Kingdom 105/1963.



Luftens fåglar har en avundsvärd instinkt som leder dem över oceaner och kontinenter. Men flygaren har det ännu bättre — han kan lita på precisionsbyggda flyg- och navigeringsinstrument framställda av de skickligaste specialisterna i branschen.

Navigatorinstrument

Hastighetsmätare
Höjdmätare
Stigmätare
Längdlningsmätare
Artificiella horisonter
Kompasser
Pitotrör
Venturirör

Kontrollinstrument

Vakuummätare
Luft- och oljetrycksmätare
Bränslemätare
PDM-100-mottagare
Varvräknare
Generatorer för varvräknare
Tryckgivare
Tryckregulatorer

jämte många andra instrument för flygplan, helikoptrar och glidflygplan

Export på förmånliga villkor

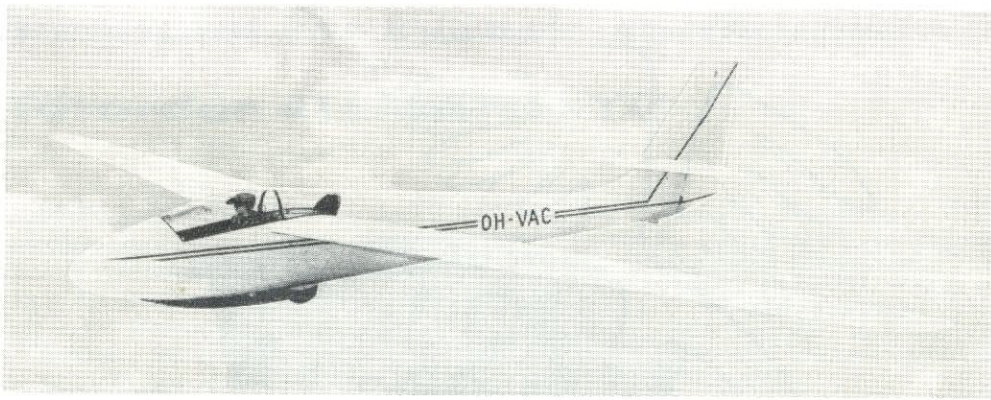


MOTOIMPORT

Import- och exportföretag för bilindustrin

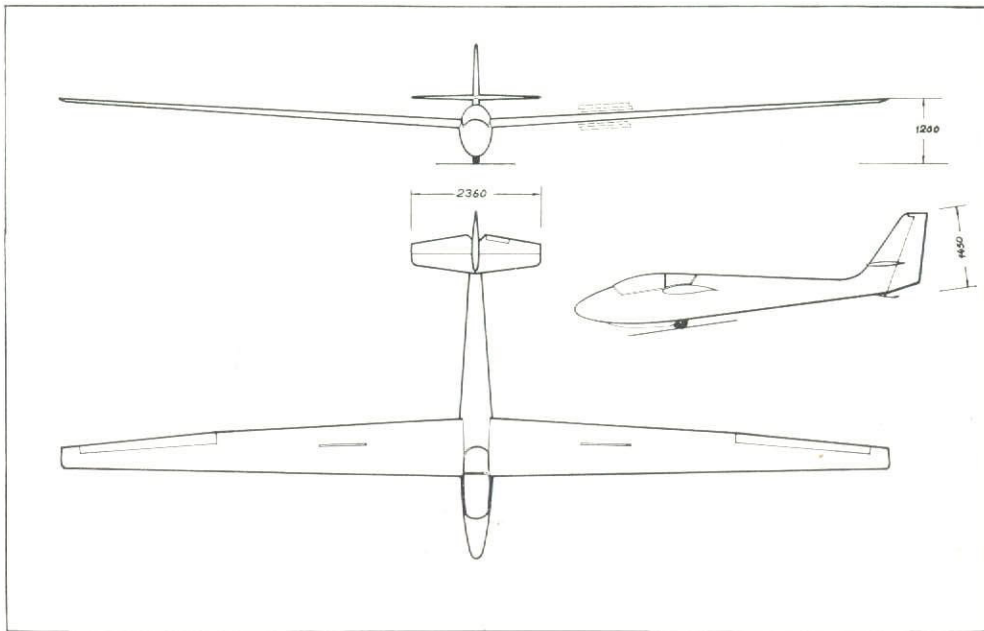
WARSZAWA, Przemysłowa 26, P.O. Box 990,

Telegram: MOTORIM-WARSZAWA



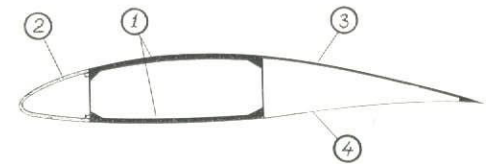
VASAMA

Tillverkare: K K Lehtovaara Oy, Hämeenlinna, Finland



Det finska standardklassflygplanet Vasama, som fick årets OSTIV-pris i samband med segelflyg-VM i Argentina, är nu föremål för segelflygarnas intresse. Jämijärvi-anläggningens kapacitet kommer helt att tas i anspråk för att efterfrågan från all världens segelflygnationer skall kunna tillgodoses.

Vasama är ett väl genomtänkt segelflygplan. Utan att göra avkall på hållfasthetsfordringarna har man lyckats hålla flygplanets vikt nere. Sålunda väger vardera vingen endast 62,5 kg. Konstruktionen är unik för Vasama. Totalt blir Vasama 20—50 kg lättare än andra i internationell standardklass ingående flygplan.

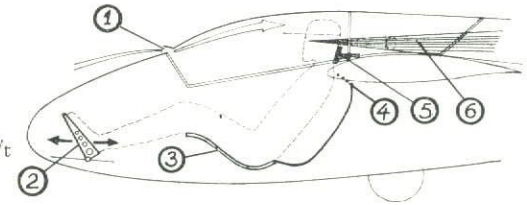


Vingens uppbyggnad:

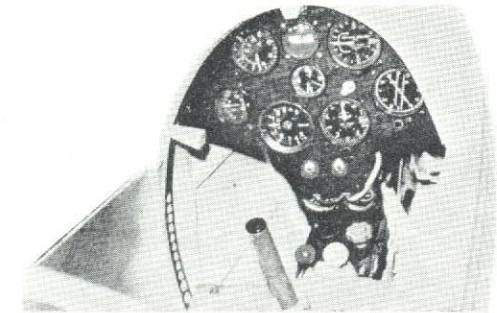
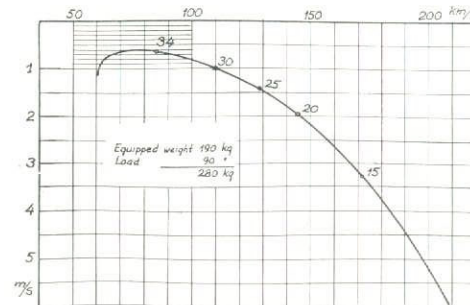
- 1) Skalkonstruktion, speciell för Vasama, hydraulpressad björkplywood
- 2) Sandwichkonstruktion
- 3) Lätt-plywood
- 4) Vä

Teknisk data:

Bästa glidtal	1:34, vid 85 km/t
Lägsta sjunkhastighet ..	0,6m/sek, vid 75 km/t
Spännvidd	15 m
Vingyta	11,7 m ²
Tomvikt	195 kg
Tillsatsvikt	110 kg
Vingbelastning	22,5 kp/m ²
Högsta tillåtna hastighet	
vid byigt väder	170 km/t
vid lugnt väder	250 km/t



- 1) Effektivt justerbar ventilation
- 2) Pedaler, ställbara under flygning
- 3) Bekväm stoppad si
- 4) Ryggstöd, justerbart på marken
- 5) Nackstöd, d:o
- 6) Utomordentlig sikt - föraren kan se stabilisatorspetsarna



Den rymliga kabinen bjuder god komfort - bredden i skuldrehöjd är 60 cm

Beagle får svensk generalagent

Civilekonomen Bo Nilsson, tidigare direktorsassistent i AB Linjeflyg, har den 16 april startat egen verksamhet som generalagent för Beagle Aircraft Ltd, England. I slutet av månaden väntas det första demonstrationsflygplanet, en *Airdale*, enmotorigt, högvingat affärsflygplan för 4 personer.

I Beagle-programmet ingår förutom *Airdale* tre lågvingade typer: *B 206*, tvåmotorigt 7- eller 5-sitsigt reseflygplan, den sistnämnda versionen med toaletterum. *M 218*, ett lätt, tvåmotorigt flygplan med 4 sittplatser, och *M 117*, samma flygplan i enmotorig version.

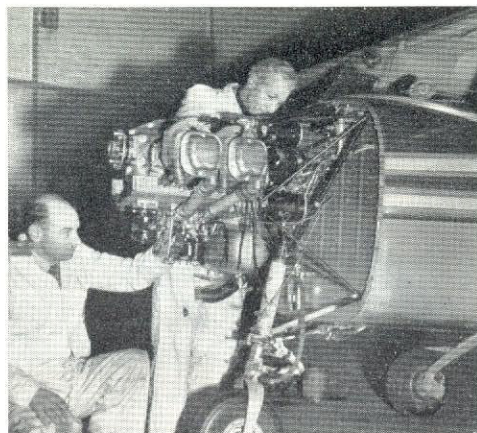
Ytterligare två högvingade flygplan ingår i Beagle-serien: *Terrier 2*, 3-sitsigt klubb- och skolflygplan, även för segelflygbogsering, och *Mark Eleven*, 3-sitsigt militärflygplan för förbindelsejänst.

Slutligen presenterar Beagle en ultralätt 1-sitsigt autogiro.

Rolls-Royce levererar engelskbyggda Continental-motorer

I mars provflögs det första flygplanet som var utrustat med en Rolls-Royce Continental-motor. Denna var av typ 0-200 och fanns monterad i en Cessna 150. Denna fyrcylindriga Continental-motor seriebyggs nu i Crewe-fabriken i Cheshire jämte C90-motorn och den sexcylindriga 0-300.

Licensbyggda Continental-motorer levereras av Rolls-Royce bl a till Reims Aviation i Frankrike för Cessna 172 och Morane Saulnier Rallye, till Bolkow i Tyskland och till MFI i Sverige för MFI Junior samt till Beagle-serien i England.



30 - April 1963

Internationell kalender 1963

(Tillägg till sammanställningar i KSAK-NYTT nr 1 och 2/1963)

Motorflyg

22—23 juni, Frankrike, "1ère Cordee Aerienn Internationale des Chateaux de la Loire" i Blois le Breuil. (Datum ändrad från 25—26 maj.)

29 juni—3 juli, Tunisien, Internationellt rally. 12—15 september, Marocko, 4:e internationella Tanger-Rallyt i Casablanca.

Segelflyg

23—26 maj, Österrike, Motorseglaresamling i Wels.

Modellflyg

30 augusti—2 september, Västtyskland, Internationell tävling för radiostyrda modeller i Fürth, Bayern.

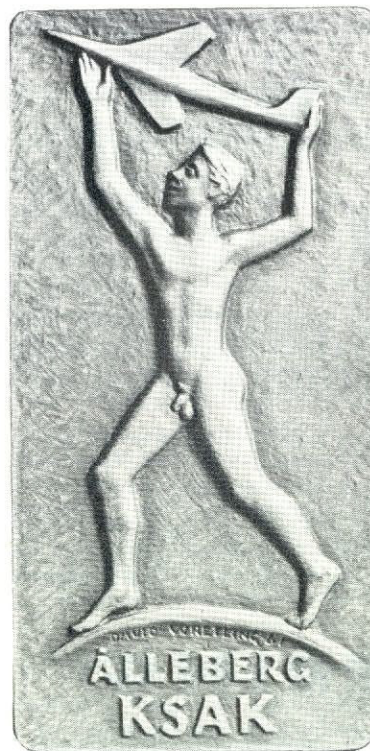
Elva flyglärare utbildas av KSAK

I KSAK:s strävan att verka för en ytterligare ökad flygsäkerhet intar utbildningen av flyglärare en väsentlig roll.

De positiva erfarenheterna av KSAK:s kompletterande flyglärarkurs på Ljungbyhed i somras har uppmuntrat till en ny kurs och den 31 mars i år samlades elva motorflygare på Gälltofta i Rinkaby för att under KSAK-chefens, generalmajor Nils Söderberg, personliga ledning genomgå en hel månads flygläroretutbildning.

Följande elever har uttagits till kursen: Anders T Berg, Uppsala; Göran Bodås, Stockholm; Lars Borg, Örebro; Birger Ek, Hovslätt; Ola Fahlnaes, Göteborg; Lars-Erik Gunnarsson, Stockholm; Hans Halldin, Stockholm; Sven-Erik Peterson, Varberg; Hasse Thelin, Alnö; Ingvar Thurén, Skövde; Jan Olof Vossman, Stockholm.

Mera om KSAK:s flyglärarkurs i KSAK-NYTT majnumret.



Nya Vingar åter aktuell

Nu är det snart dags för landets segelflygare att kämpa om mästartiteln i svenskt segelflyg på Älleberg. Den nye svenske mästaren får i likhet med sina föregångare sitt namn på sockeln till David Wretlings "Nya Vingar" på Ällebergs-hanget. En mindre statyett av Nya Vingar får han som vandringspris till nästa SM och den här avbildade bronsplaketten, en miniatyr, även den skulpterad av David Wretling, får han behålla som tecken på sin seger.

Vem blir den lycklige? — Ja det får vi se under SM-dagarna på Älleberg 7—14 (ev. 16) juli.

SM i motorflyg

Det är nu bestämt att 1963 års Svenska Mästerskapstävlingar i motorflyg skall äga rum i augusti. Tidpunkten är preliminärt angiven till veckoslutet 17—18 augusti. Följande veckoslut 24—25 augusti står t v i reserv.

Beträffande platsen kan KSAK:s motorflygavdelning ännu inte lämna besked. Visst har man sina funderingar, men det är väl inte meningen att man skall få börja träna på området redan nu på våren.

Med fjolårets framsteg på damsidan torde man kunna räkna med en stark uppslutning i kvinnliga klassen.

Stort intresse för fjällsegelflygning

130 segelflygare, däribland ett 90-tal från Finland med 35 segelflygplan och 8 motorflygplan tillbringar påsken uppe bland molnen i Pirttivuopio i Kebnekaismassivet. Vi hoppas kunna återkomma med ett stort reportage från detta världsunika läger i majnumret.

Nästa KSAK-Nytt

KSAK-NYTT majnumret, som utkommer den 20 maj, blir det sista före sommaruppehållet som varar juni—augusti. KSAK-NYTT inleder höstsäsongen med ett nummer den 20 september.

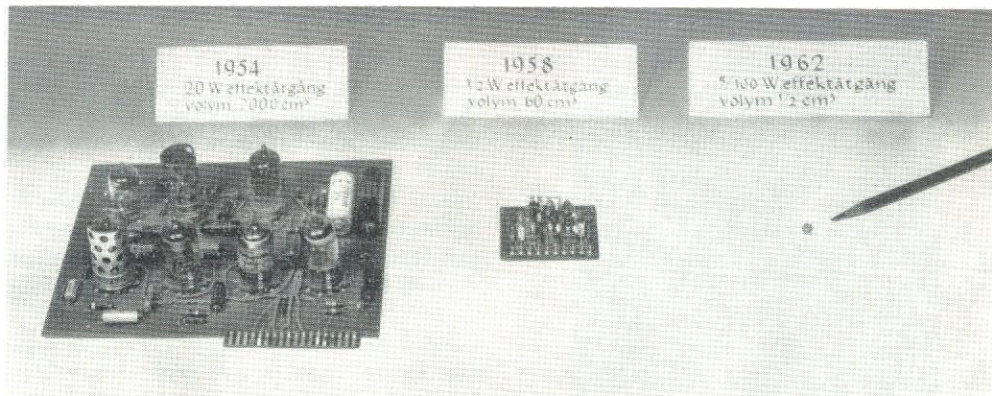
Material till majnumret skall vara KSAK-NYTT tillhanda före den 1 maj, till septembernumret före den 1 september.

Distributionsproblem

KSAK undersöker möjligheterna att under sommaren övergå till datamaskinbehandling av medlemsregistret. För detta ändamål förberedes ett frågekort som avses att sändas till samtliga anslutna organisationer, för att varje medlem skall få lämna uppgifter om genomgången flygutbildning m m.

Instruktörskurser

KSAK och Sveriges Modellflygförbund samt Studieförbundet Medborgarskolan planerar modellflyginstruktörskurser att arrangeras under sensommaren.



SAAB presterar:

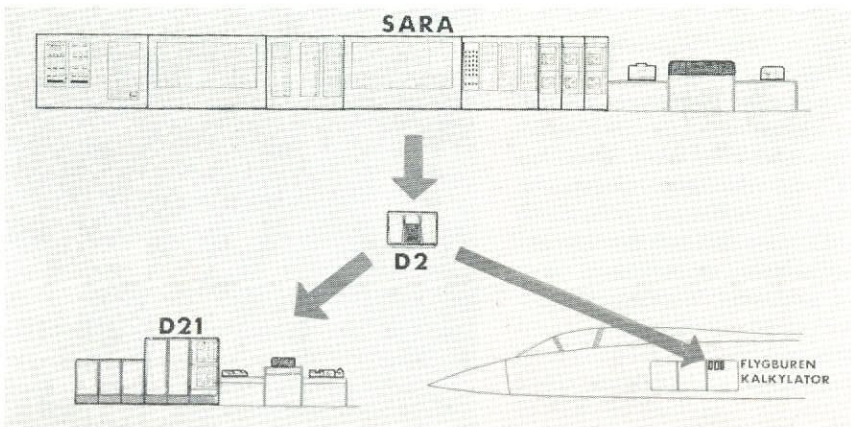
En talande illustration över elektronikminiatyriseringen. Kretsen längst t. v. motsvarar en SARA-konstruktion och är från 1954. Fyra år senare hade dimensionerna tack vare transistorer krympt till enheten i mitten. Kretsar av denna typ användes i D21. Längst t. h. pekar pennspetsen på den lilla kapsel som innehåller en integrerad krets av den typ som ingår i Viggens kalkylator. Funktionen för de tre kretstyperna är densamma.

MINIATYRISERING

Konsten att förminska i storlek utan förluster i prestationsförmåga har inom industrin snabbt utvecklats under de senaste åren. Speciellt gäller detta inom elektronikområdet. Detta bl. a.

har varit förutsättningen för den vid Saab utvecklade flygburna kalkylatorn, dvs. en starkt miniatyriserad datamaskin, som skall ingå i Saab 37 Viggen.

Elektronikminiatyriseringens påverkan på datamaskinutvecklingen framgår av denna schematiska bild av Saabs datamaskiner åren 1956–62.



Ett diskussionsinlägg:

Prestationsjämförelser för till RST rapporterade resultat

Ett nytt inlägg i poängberäkningsfrågan med Torkel Morgell som upphovsman skisserar ännu ett sätt att fastställa platssiffror för de tävlande, när poängskillnaden börjar bli av samma storlek som mätnoggrannheten.

Undertecknad har som nybliven medlem i KSAK fått ett antal nr av KSAK-Nytt och har därvid med intresse bl a tagit del av diskussionsinläggen i nr 7/62 från hrr Ernst Persson och Yngve Axner.

Först må erkännas att jag ännu saknar all erfarenhet av den tävlingsform som inläggen avser, men den bristen hoppas jag kunna eliminera så småningom. Eftersom spørsmålet om rangordning av poängsummor synes vara av principiell natur, anser jag mig ändock kunna anlägga vissa synpunkter på frågan. I likhet med Y.A. anser jag att E.P:s förslag om en förbättring i mätnoggrannheten är i hög grad motiverad. I motsats till Y.A. anser jag att

Kalkylatorn i Viggen är den fjärde generationen av Saabutvecklade datamaskiner. Från Sara med enbart rörfunktioner går utvecklingen över transistorbyggda D2—D21 till den ytterligt komprimerade kalkylatorn där s.k. integrerade kretsar används. Ett påtagligt exempel på den snabba utvecklingen ger bilden ovan av funktionsenheterna rör — transistorer — integrerade kretsar. De tre enheterna fyller samma funktion, men medan 1945 års röruppbyggnad krävde 30 watts effekt och 2000 cm³ volym, var behovet för transistorerna fyra år senare 1/2 watt och 60 cm³ och för den integrerade kretsen 1962 5/100 w och 1/2 cm³. Alltså 4.000 gångers volymminskning på 8 år.

Transistorn första steget

Bakgrunden till denna våldsamma miniatyrisering är rymdteknikens behov av små enheter. För att vid varje rymdprov kunna inhämta så många uppgifter som möjligt måste en mängd instrument placeras i varje rymdkapsel. Därför fordras miniatyrförmat på elektronhjärnor, styrsystem och radioutrustning etc.

Amerika har med denna miniatyriseringsteknik sökt kompensera gentemot ryssarnas starkare raketmotorer, som kunnat sända iväg mer konventionellt byggda mätinstrument.

Första steget i denna utveckling togs i och med transistorn som kunde användas i prak-

tiskt bruk i mitten på 1950-talet även om frekvensen då fortfarande var ganska hög. Om storleken hos en transistor får man ett begrepp genom dess vikt — omkring 1/2 gram.

Elektronik i molekylskala

Möjligheterna till de verkligt små enheterna erbjöds genom tekniken med integrerade kretsar. Detta är ett område som kan kallas elektronik i molekylskala och som börjar närma sig gränsen för möjlig förminskning av elektroniska kretsar.

Med denna teknik behövs inga separata komponenter och ingen tråddragning. I stället kan en hel krets bestå av en skiva kiselkristall med dimensionerna ca 1×1×0,1 mm (se infällda bilden ovan), som i sig innehåller flera både aktiva och passiva komponenter. Vid tillverkningen ordnas molekylerna i kiselkristallen i speciella mönster. Genom samverkan av atomerna åstadkommes förstärkning eller kontroll av elektriska signaler liksom i kretsar med rör, transistorer, motstånd och kondensatorer. I princip kan en sådan kristallskiva sägas fungera som en krets med 9—10 transistorer.

Enligt de linjer som nu kan skönjas går utvecklingen på lång sikt mot tätheter på 100.000 komponenter per kubikcentimeter. Den absoluta gräns man ej tror kan överskridas, är 100 miljoner komponenter per cm³, dvs. vad som motsvarar förhållandena i den mänskliga hjärnan.

E.P:s förslag till minimidifferenser är ett nödnoggrannheten. I annat fall måste ju rangordningsvärdigt komplement till den förbättrade mätningen i många fall bli rent fiktiv, eftersom mätfelet i resp. poängsumma är större än skillnaden mellan intilliggande poängsummor.

Av E.P:s inlägg framgår inte klart hur han tänkt sig att tillämpa dessa minimidifferenser. Y.A. har emellertid satt fingret på den ömma punkten och på ett strålande sätt visat hur metoden icke kan användas. Uppenbarligen skall man använda metoden på det sätt som framgår av exemplet nedan, om jag, i enlighet med

E.P:s förslag II betraktar två prestationer likvärdiga om poängskillnaden ej överstiger 0,5 poäng för banlängder mindre än 100 km.

Placering	Person	Poäng	Poängdiff.
Grupp I	P ₁	p ₁	p ₁ - p ₂ ≤ 0,5
	P ₂	p ₂	
Grupp II	P ₃	p ₃	p ₁ - p ₃ > 0,5
	P ₄	p ₄	
	P ₅	p ₅	

o.s.v.

Naturligtvis kan man invända att inte heller denna metod ger millimeterrättvisa. Det finns inte heller någon metod som på basis av otillräcklig mätnoggrannhet kan ge full rättvisa vid rangordningen. Den felrisk som nu kvarstår belyses i exemplet ovan av att P₂ på grund av mätfelet råkat få en något för hög poängsumma och därför borde ha stått i grupp II eller analogt att P₅ erhållit en något för låg poängsumma och därför borde ha stått i grupp I.

Under alla förhållanden anser jag att E.P:s förslag, med ovanstående tillägg, ger en riktigare bedömning av uppnådda resultat än hittills använd metod.

Ny medlemsförmån: Hyr bil med rabatt

Från och med maj månad kan varje privatflygare i KSAK ha en snygg bil som väntar på den gästande flygplatsen. Nyckeln sitter i och KSAK-medlemmen behöver inte ens betala det vanliga depositionsbeloppet. Den garantin har redan ställts av KSAK. Till på köpet får KSAK-medlemmen 10 % rabatt på hyressumman.

Avtalet, som träffats mellan KSAK och Scandinavia Biluthyrning gäller tills vidare inom Sverige, närmare bestämt i städerna Göteborg, Halmstad, Jönköping, Kalmar, Karlstad, Kiruna, Luleå, Malmö, Ronneby, Skellefteå, Stockholm, Sundsvall, Umeå, Visby, Ängelholm, Örnsköldsvik och Östersund. Efter hänvändelse till Scandinavias kontor i Stockholm 08/34 93 25 kan ev. avtalet utsträckas att gälla även flygplats på annan ort.

Försäkring mot hyresmannens ansvar för skada på bilen kan tecknas för en premie av 5 kronor per dag.

De KSAK-medlemmar, som avser att mera regelbundet utnyttja nya medlemsförmånerna kan hos Scandinavia erhålla ett kreditkort, som gäller på samtliga bolagets uthyrningskontor.

VÄLKOMNA VÅREN på SKANSEN

En ny medlemsförmån

som för många direktanslutna KSAK-medlemmar kan ge full återbäring på medlemsavgiften.

Skansens årskort för 10 kronor

Årskortet kostar i vanliga fall 20 kronor. Genom KSAK får direktanslutna medlemmar köpa årskort till ett subventionerat pris av 10 kronor. I en familj på fyra personer har man alltså sin medlemsavgift tillbaka. Enligt överenskommen gällande nämligen samma villkor även för övriga familjemedlemmar.

Beställ genom KSAK nu

och ange alla kortinnehavarnas namn på ordern. Namnen måste finnas anbragta på årskorten, då de levereras.

KSAK

Skeppsbron 40

Tel. 08/23 23 65

Tre sommars- veckor med



SOMMARKURSER för ynglingar 16—19 år

24/6 — 13/7	F11 Nyköping F12 Kalmar
22/7 — 10/8	F21 Luleå
29/7 — 17/8	F3 Malmslätt F18 Tullinge

Fri resa, fri kost och logi.
Överdragskläder utlånas.

Till sommarkurserna finns ca 120 platser, till sommarlägren ca 180.

Anmälningstiden utgår den 2.5.1963.

Ansökan som kan skrivas på vanligt papper, skall ställas till *Chefen för Flygvapnet, Stockholm 80* (märk kuvertet "Sommarkurs" resp "Sommarläger") och skall innehålla fullständig namn- och adressuppgift samt

1. Avskrift av senaste skolbetyg. 2. Aldersbetyg. 3. Intyg om målsmans medgivande (även för deltagande som passagerare vid flygning).



Vill Du veta mera om sommarkurser och läger — vänd Dig till närmaste flygflottilj eller till rekryteringsofficern

FLYGVAPNET Stockholm 80

T I L L S A L U

Fairchild Forwarder

4-sitsig — driftsbillig — nyklädd — skidor.
Svar till Toppskick KSAK nytt f. v. b.

Klemm 35

i gott skick med motortid på 65 tim fr grundöversyn.
Säljes för 6.500 kr vid snar affär. (Nästa besiktning 28.5.63).
Lennart Nyström, Germandövägen 10 B, Luleå 4.
Tel 146 20 efter kl 18.

Ercoupe

SE-AWU i välvårdat skick med Continental-motor
C-90-12f. Motorgångtid 100 timmar totalt.
Lars T. Clase, Arkivgatan 7, Göteborg C. Tel 17 60 30.

Flygglotteri i höst?

KSAK undersöker möjligheterna att ordna ett stort flygglotteri med utomordentligt goda vinstchanser för de medverkande klubbarna.