

FLYGTEKNISKA BYRÅN AB

BOX 10 - BROMMA 1

Flygteknisk studieresa till den engelska flygindustrin

MED AVRESA 2-4 JUNI OCH ATERKOMST 11-13 JUNI 1964

Arrangör: Flygtekniska Byrån under medverkan av The Society of British Aerospace Companies Ltd. och AB Flygfrämjandet under ledning av Överingenjör Tord Ångström.

Pris Kr. 990: -

Avresa från Malmö

Deltagarna ombedes markera de industrier som är av störst intresse. Dessa markeringar kommer att såvitt möjligt beaktas, varvid dock i vissa fall hänsyn måste tagas till det förhållandet att endast begränsade grupper kunna mottagas.

Flygningen till England kommer att anförtros till ett förstklassigt flygbolag. Inkvarteringen sker i enkelrum på hotell av god standard.

Alla transporter, hotell, frukost och

lunch är inkluderade i priset. Lördag och söndag är fria och inkludera endast frukost.

Anmälan för deltagande i resan bör ske snarast möjligt eftersom deltagarantalet är begränsat och arrangörerna måste utverka "security clearance" från de brittiska myndigheterna för samtliga deltagare.

I den mån utrymme medges kan anhörig till deltagare medfölja, varvid dock industribesöken uteslutas.

Till Flygtekniska Byrån AB, Box 10, Bromma 1.

BESÖKEN AVSE:

- | | |
|------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> British Aircraft Corporation Ltd. | <input type="checkbox"/> Rolls Royce Ltd. |
| <input type="checkbox"/> Hawker Siddeley Aviation Ltd. | <input type="checkbox"/> Royal Aircraft Establishment, Farnborough |
| <input type="checkbox"/> Westland Aircraft Ltd. | <input type="checkbox"/> Concord, Filton |
| <input type="checkbox"/> Bristol Siddeley Engines Ltd. | <input type="checkbox"/> R.A.E. Bedford |

Undertecknad anmäler sig härmed som deltagare i flygteknisk studieresa till den engelska flygindustrin.

Kr. 250: - bif. som anmälningsavg. check postgiro postanvisning.

Kr. 740: - ins. före den 15/5 1964 check postgiro postanvisning.

Namn

Bostadsadress Postadress

Tel. bost. arb. Passnr

Giltigt till Yrke

Anställning Födelsedatum o. år

Postgiro: 70 14 58 - TEL. 08/29 90 60 KL. 9-11.30

Var god texta



NUMMER 4 ARGÅNG 7 • APRIL-MAJ 1964

KSAK:s ÅRSMÖTE SID 126



6000 m² VERKSTÄDER på BROMMA flygplats



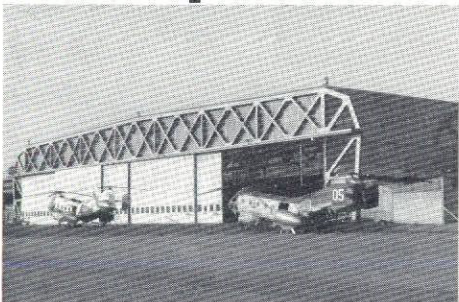
Närmare 200.000 arbetstimmar per år utföres på

TEKNISK SERVICE

ÖVERSYNER

TILLSYNER

REPARATIONER



Dessutom FÖRSÄLJNING av

HELIKOPTRAR

FLYGPLAN och

RESERVDELAR



OSTERMANNS AERO AB

BROMMA FLYGPLATS, BROMMA 10

GODSADRESS: SUNDBYBERG - TELEFON 08/28 28 40

Nils Söderberg tar farväl



KSAK:s avgående generalsekreterare, generalmajor Nils Söderberg, blev i samband med årsmötet föremål för hyllningar. Styrelsens och flygklubbarnas gåva, en porträttbyst i brons, utförd av skulptören Arvid Backlund, finns nu att beskåda på KSAK, medan en bronsreplik överlämnades åt Nils Söderberg.

Härmedan följer Nils Söderbergs avskedsord:

Jag vill uttrycka min stora tacksamhet för det goda samarbetet under årens lopp med skilda grupper inom KSAK — styrelse och kommittéer, anslutna organisationer och direktanslutna medlemmar. Jag tackar varmt för de bevis på uppskattning jag fått motta.

Jag är tacksam att ha fått verka vid en tidpunkt som var mogen för en stark utveckling. Vi befinner oss av allt att döma på tröskeln till en kraftig expansion. Begynnelsekedet, som ingalunda är avslutat, är av utomordentlig vikt ty därunder grundlägges det förtroende hos myndigheter och allmänhet som utgör förutsättning för en sund utveckling av det lätta flyget och av organisationens verksamhet.

Det är väl främst inom motorflyget man väntar sig den kraftiga expansionen men andra grenar av KSAK:s verksamhet är inte mindre viktiga underlag för denna expansion.

Det är väl sant att modellflygets betydelse som ungdomsrörelse är uppmärksammas men jag tror inte att man i allmänhet till fullo inser det allmänbildande värde modellflyget har för unga pojkar inom ett stort kunskapsområde. Jag tror att de tillfällen att prova och utveckla anlag och intresse för flyget som erbjuds genom modellflyget är ägnat att tillföra flyget just den sortens begåvningar det behöver.

Det är min förhoppning att KSAK:s resurser att kunna stödja modellflyget kan bli utökade.

Jag har fått tillfälle att grundligt sätta mig in i segelflyget, såväl det sätt på vilket verksamheten bedrivs som segelflygets betydelse i skilda avseenden. Jag är fylld av beundran för de män som oegennyttigt offrar så mycket av sin gärning för att hålla verksamheten igång och hålla den på en hög nivå. De bildar en

grundval, på vilken inte bara segelflyget vilar, de har även i hög grad bidragit till att bära upp motorflyget. Hela den ideella klubbverksamheten har djupa rötter i segelflyget. Det är beaktande att då arméns artilleriflyg började byggas upp genom urval bland privatflygare blev halva antalet platser belagda med flygare som varit eller fortfarande var segelflyglärare.

Det statliga segelflyganslaget, som tillkommit för att ge en bredare bas för flygvapnets rekrytering och möjlighet till förberedande gallring, har flera gånger varit i fara. Jag har kunnat kämpa för anslaget i trygg förvisning om att det avsedda syftet fylls och att klubbarnas ideella insatser väl motsvarar det statliga stödet. Ärligen är det många hundra pojkar som passerat våra segelflygskolor, där de redan vid mycket unga år får prova sin håg och fallenhet för flyget. Jag tror att denna självprövning och den inriktning de får under kanske inte alltid så fulljädrade men alltid entusiastiska segelflyglärares ledning är av den största betydelse för all rekrytering till flyget. Jag kan inte tänka mig bättre form av fostran för den som vill ägna sig åt flyget än att gå vägen över modell- och segelflyg. Alla kan ju inte förunnas detta men jag tror att många som går den vägen till motorflyget återfinns bland de besjälade män som gör klubbarna bärkraftiga. För motorflygets främjande tror jag därför alltjämt att den kombinerade modell-, segel- och motorflygklubben är en god lösning.

Flygsäkerhetsproblemens betydelse inom segelflyget får självfallet inte förringas men inom motorflyget är valfriheten större och därmed tillfällena att råka in i svårigheter fler och följden ofta allvarigare. Den bästa garantin för



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. 08/2323 65, Postgiro: KSAK 555 70.

Prenumerationspris: 8 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: 50 per ex.

Annonsformat och annonspriser:

- Omslagets baksida, 2-färgs 750: -
- Omslagets innersidor, 2-färgs ... 600: -
- D:o, svart 500: -
- 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.

Tryckt hos Strängnäs Tryckeri AB 1964

en hög flygsäkerhet är en god anda inom klubben som sprider ansvarskänsla, självdisciplin och strävan efter hög standard. En kärna av rätt fostrade och inriktade klubbkamrater som sprider sådan anda är den bästa hjälp motorflygchefen kan få.

Den övervägande delen av det privata motorflygets förare är medlemmar i klubbarna. Man måste därför räkna med att den kraftiga expansion som förväntas av motorflyget huvudsakligen kommer att utgå ur klubbgemenskapen. Klubbarnas ansvar är därför stort. De måste vara måna om att skapa den rätta andan och sträva efter hög standard.

Många flygklubbar har sina egna flygskolor. I en hel del fall har dessa kanske inte den fasta och effektiva organisation som en kommersiell skola har. Men i gengäld har då klubben tillgång till egen flyglärare, vilket är av väsentlig betydelse för verksamheten. Därigenom skapas de bästa förutsättningarna för vidareutbildning. Så snart en klubb fått tillräckligt bred bas bör därför ett sådant arrangemang eftersträvas. Kombinationen flyglärare/motorflygchef är nog den bästa tänkbara.

På samma sätt som ett fåtal inom en klubb kan sätta sin prägel på gemenskapen och genomsyra den med den rätta andan påverkar det föredöme en del klubbar visar utvecklingen vid andra klubbar i rätt riktning. Jag har haft tillfälle att se en sådan utveckling och den bådär gott. Disciplinen är god, någon raggarmentalitet förekommer sannerligen inte, strävan efter standardhöjning är uppenbar.

Klubbarnas verksamhet är väl värd den goodwill den fått hos myndigheter och allmänhet. Den utgör en solid grund för den beskådade expansionen av allmänflyget och för den frivilliga flygkåren.

Min aktning för Edra insatser inom klubbarna är stor. Jag uttrycker min varma förhoppning om en fortsatt lyckosam utveckling.

Nils Söderberg

Nils Söderberg Hedersledamot i KDA

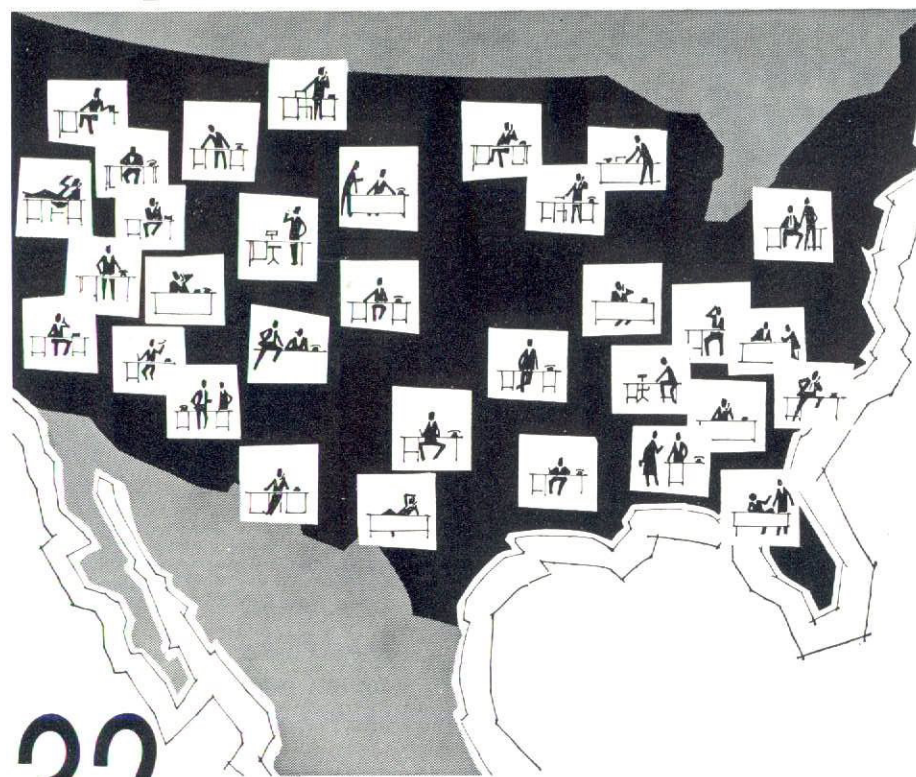
I ett telegram till generalmajor Nils Söderberg har ordföranden i Kongelig Dansk Aeroklub Hans Harboe såsom ett tack för Nils Söderbergs insatser för nordiskt flyg kallat honom till KDA's hedersmedlem.

Omslaget:

Segelflygstämning. - Foto: Tage Berggren, Västerås.



...MED SAS I USA

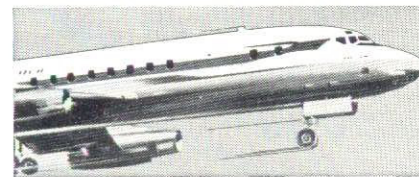


32 SAS-KONTOR TILL ER TJÄNST I USA

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-8 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



- på hemmaplan till 5 kontinenter



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
Helikopteravdelningen
Kungsängens Flygplats,
Norrköping
Tel. 011/600 42

Sänd mig närmare upplysningar om

Namn:

Adress:

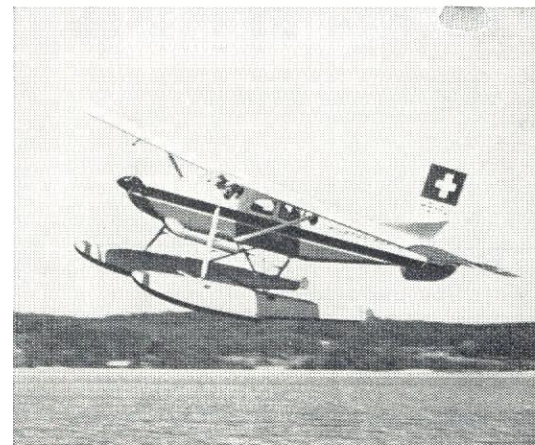
Postadress:

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:

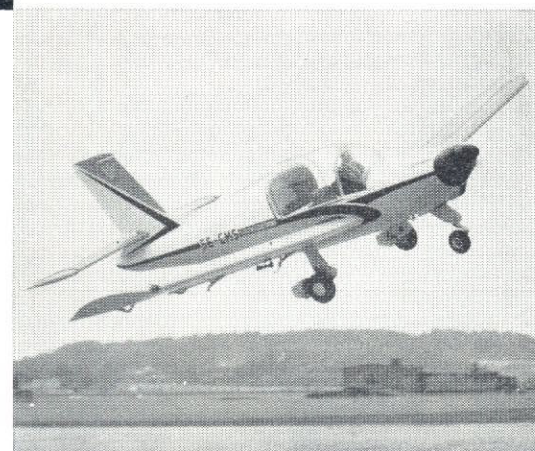
Motor: 4-cylindrig Lycoming 180 hkr
Marchfart: 130 km/tim
Aktionsradie: 400 km
Tomvikt: 400 kg



MORANE-SAULNIER RALLYE

Super Rallye är ett synnerligen ekonomiskt tresitsigt rese- och skolflygplan, som är mycket lättluget 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 segelflygbogsering. 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



KSAK:s årsmöte 1964

Årsmötet den 4 april dominerades av förklarliga skäl av generalsekreterarbytet. Mötet var välbesökt och deltagarna från hela landet fann sig väl tillrätta i de ultramoderna konferenslokaler som genom tillmötesgående av Svenska AB Philips ställts till KSAK:s förfogande i företagens nybygge på Lidingövägen. Den show, som Philips bjöd årsmötesdeltagarna i Elektronik-studion, uppskattades tillfullo. Den fyllde ut en paus mellan årsmötesförhandlingarna och kamratmiddagen, varför nästan alla deltagarna tillbringade en hel dag i Philipshusets sittriktiga fåtöljer.

Förhandlingarna

KSAK-ordföranden överdirektören Carl Ljungberg förde klubban.

Efter diskussion kring den i förväg utsända styrelseberättelsens föredrags revisionsberättelsen, vilken återges i anslutning till denna redogörelse. Härintill publiceras även några klarlägganden i anledning av diskussionen.

Stadgarna fastställdes

1963 års årsmöte godkände KSAK:s stadgar med ett av ÖB föreslaget tillägg att provisoriskt tillämpas, till dess att de vunnit laga kraft. Nu beslöt årsmötet att slutgiltigt fastställa stadgarna.

Medlemsavgifter till KSAK

Samtliga motioner som inlämnats till årsmötet gällde justering av flygklubbarnas tribut till sin centralorganisation. Linköpings, Västerås och Tekniska Högskolans flygklubbar hade sålunda inkommit med synpunkter på en av KSAK varslad avgiftshöjning. Mot förslag till höjning av avgiften per medlem ställdes förslag om direkt utdebitering eller uttaxering i proportion till utförd flygning. Årsmötet uppdrog åt styrelsen/VU att verkställa en utredning angående flygklubbarnas avgifter till KSAK.

I avvaktan på utredningen, vilken väntas bli klar till styrelsens höstsammanträde, beslöt årsmötet att 1965 års avgifter för anslutna flyg-



T. v.: KSAK:s ordförande, överdirektören Carl Ljungberg och VU-ordföranden, direktören Bertil Florman, utnämnde Nils Söderberg till Hedersledamot, tilldelade honom KSAK:s guldmedalj och överlämnade hedersgåvan, bronsbysten. Senare framförde generaldirektören Henrik Winberg de statliga institutionernas och samarbetspartners och samarbetspartners tack till den avgående generalsekreteraren.

T. h.: Bland de utdelade hederstecknen märktes KSAK:s guldplakett till Ingrid Pedersen, den första kvinnliga nordpolspiloten. Överdirektören Carl Ljungberg lyckönskade.

klubbar och för direktanslutna medlemmar skulle utgå med oförändrade belopp.

Nya bestämmelser för civila luftfartyg vid begagnande av flygvapnets flygplatser

Vid KSAK årsmöte behandlades frågan om möjligheter till lättnader i nu gällande bestämmelser som finnes införda i Info 57/58. Chefen för flygstaben, generalmajor Odqvist, framhöll härvid att ett utkast till nya bestämmelser angående nyttjande av flygvapnets flygfält är under beredning inom flygledningen. Han lovade att påskynda frågan och hoppades att bestämmelserna kunde bli färdiga för tillämpning till sommaren. Han ställde även i utsikt en smidig och enkel utformning av bestämmelserna. KSAK-NYTT hoppas kunna publicera de nya bestämmelserna i majnumret.

Fallskärmssektioner inom klubbarna

Ett visst intresse har visats från flygklubbarna för att organisera särskilda fallskärmssektioner vid sidan av de nuvarande modell-, segel- och motorflygsektionerna. Fallskärmsporten är i stark utbredning men de organisatoriska resurserna är begränsade.

Frågan angående central organisation av fallskärmsfrågor inom KSAK med fallskärmskommitténs bistånd samt frågan om inrättandet av fallskärmssektioner vid de större flygklubbarna kommer enligt årsmötets beslut att bli föremål för en särskild utredning inom styrelsen/VU i samråd med Svenska Fallskärmsklubben.

KSAK-resor

En orientering lämnades om KSAK:s nyinrättade reseservice och om de förutsättningar under vilka de i KSAK-NYTT nr 2/64 present-



rade förmånsresorna för KSAK-medlemmar kunde genomföras.

New York-resan i september till Världsutställningen har väckt stort intresse. Det finns utsikter att tillräckligt antal medlemmar anmäler sig för att resan skall komma till stånd.

Styrelsevalen

Följande nya ledamöter invaldes i KSAK:s styrelse:

Generalmajor N Söderberg, direktansluten, Drätselintendent B Ugglå, Gävlebygdens fk och Civilingenjör B Warringer, Borås fk samt såsom suppleanter: Civilingenjör O Berndtsson, Gotlands fk och Ingenjören K A Sundberg, Borlänge-Domnarvets fk.

Nya kommittéordförande

Till ordförande i segelflygkommittén valdes arkitekt O Håkansson, till vice ordförande i samma kommitté försäkringstjänstemannen R Algotson.

Byrådirektören E Nylund valdes till vice ordförande i juridiska kommittén.

Klarläggande betr haveristatistiken

Vid årsmötet framhöll en klubbmedlem att ett klubbhaveri med dödlig utgång ej medtagits i den i styrelseberättelsen redovisade haveristatistiken.

Statistiken är grundad på Lfs uppgifter. Där skiljer man på privatflyg och skolflyg. Statistiken i styrelseberättelsen gäller privatflyg under det att ifrågavarande haveri inträffade under skolflyg.

Styrelseberättelsen är således korrekt även om man kan ifrågasätta lämpligheten av ovannämnda uppdelning.

Min syn på saken

Eftersom jag vid KSAK:s årsmöte under en kommentar till Årsberättelsen blev avbruten, ber jag att få fortsätta i KSAK-NYTT.

Vid behandling av försäkringsfrågan framställs i Årsberättelsen klubbarnas försäkringsvillkor som speciellt gynnsamma för de enskilda flygplanägare "som ställer flygplan till klubbs förfogande och följer motorflygchefs anvisningar". I ett mindre stycke ang "Kaskoförsäkring för enskilda flygplanägare" nämns endast att "dylik försäkring ordnats för KSAK:s medlemmar på gynnsamma villkor".

I realiteten är ju dessa villkor gynnsammare än för flygklubbarna — max 6,75% jämfört

med 8%. Utan att låta klubb disponera sitt flygplan eller följa motorflygchefs anvisningar har den enskilde flygplanägaren således ett gynnsammare avtal och detta anser jag ej klart framställt i Årsberättelsen.

Det förvånade mig att jag på KSAK:s årsmöte, samtidigt som jag förtydligar KSAK:s medlemsförmåner, inte kunde nämna, att SPAF fick liknande försäkringsvillkor i februari 1963 utan att bestämt bli avbruten av — som generalsekreteraren uttryckte sig: ”Det här är inget forum för SPAF!”

Torgil Rosenberg

Varför blev Rosenberg avbruten?

Vid KSAK:s årsmöte representeras klubbarna av utsedda ombud. Rosenberg tillhör Tekniska Högskolans FK men var inte ombud för klubben. Hans inlägg hade inget som helst stöd från klubbens ordförande, som var klubbens representant vid årsmötet.

Anledningen till att Rosenberg avbröts var dels att han kom med ett felaktigt påstående och därvid talade i SPAF:s namn, dels att han missförstått hela frågan.

Han påstod att SPAF fick liknande försäkringsvillkor i februari 1963 under det att KSAK:s medlemmar fick det först i april. Det är härvid att märka att SPAF:s erbjudande kom som ett resultat av KSAK:s förhandlingar med Fylgia, vilka pågått mycket länge och som bekant resulterade i försäkringspaket dels för klubbarna dels för enskilda flygplanägare. Avtalet Fylgia—SPAF blev enl Fylgia klart 27 juni att gälla fr o m den 1 juli 1963.

Det missförstånd Rosenberg gjorde sig skyldig till är att han inte insett att premien för en försäkring måste bli dyrare om antalet förare, som försäkringen täcker, ej är begränsat utan omfattar en hel flygklubb.

Förhållandet är således följande:

Klubbarnas försäkringspremie är 8%

Enskilda flygplanägare som ställer flygplan till klubbens förfogande 8%

Enskilda flygplanägare som huvudsakligen använder flygplanet för eget bruk men i begränsad utsträckning ställer flygplanet till klubbens förfogande 6,75%.

Anna-Greta Jonhagen fick KSAK:s silvermedalj

Fru Anna-Greta Jonhagen, KSAK, tilldelades i samband med styrelsesammanträdet före årsmötet KSAK-medaljen i silver. Fru Jonhagen har tjänstgjort på KSAK sedan hösten 1939, nära 25 år.

128 — April—Maj 1964

Carl Ljungberg ordförande i Nordiska Flygförbundet

Vid NFF:s senaste möte i Helsingfors fastställdes arbetsordning, enligt vilken förbundets sekretariat skall hållas av den aeroklubb som skall ordna nästkommande möte, vilken klubb också skall utse ordförande. 1965 års möte kommer att arrangeras av KSAK, som intill dess fungerar som NFF:s sekretariat. KSAK:s styrelse har den 4 april utsett överdirektör Carl Ljungberg att under samma tid fungera som ordförande i NFF.

Revisionsberättelse

Undertecknade, som utsetts att granska Kungl. Svenska Aeroklubbens räkenskaper och förvaltning, få efter verkställd revision för år 1963 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 1963 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 överensstämmer 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 17 mars 1964

B Holmberg
Aukt revisor

L Landegren
Representant



FNA-service:



LÅNG TID I LUFTEN – KORT TID PÅ MARKEN

Land- såväl som sjöflygplan tas omhand av goda fackmän som garanterar ett snabbt och förstklassigt arbete. FNA utför flygplan- och motoröversyner för alla förekommande typer. Flygklubbar och enskilda flygplanägare är välkomna att med oss diskutera även långtidsplanering för all form av teknisk tjänst. FNA tillverkar och installerar skidor för alla förekommande flygplantyper, motorvärmare och universalkapell. Verkstaden ligger i norra delen av Norrtälje flygplats, slipen vid Kvisthamraviken öster därom.

SLIP och FÄLT vid modern allround-verkstad för allmänflyget



FNA

FLYGVERKSTÄDERNA NORRTÄLJE AB

Tel: 0176/134 25, 134 80. Tga: AIRNO



Välkommen Björn Lindskog

Överste Björn Lindskog, som sedan november 1961 styrt KSAK-sekretariatet i DK med Nils Söderberg, har 11 april 1964 övergått till EK och är nu chef för generalsekretariatet. Under de två och ett halvt år han varit i KSAK:s tjänst har han hunnit bekanta sig med de styrande i de flesta av landets flygklubbar. Vi förenar oss i ett hjärtligt välkommen!

Kompletterande flyglärarkurs med begränsad instrumentflygutbildning

Den kompletterande flyglärarkurs som KSAK-NYTT tidigare omnämnt kommer att äga rum 24-30 juni vid F5, Ljungbyhed.

Med anledning av luftfartsstyrelsens meddelade avsikt att införa begränsad instrumentflygutbildning i utbildningsplanen för privatförarcertifikat avser KSAK att i den kompletterande flyglärarkursen lägga in sådan utbildning som erfordras för att flyglärare skall få behörighet att meddela begränsad instrumentflygutbildning.

Enligt den inbjudan som utsänts skall anmälan om deltagande vara KSAK tillhanda senast 1 maj.

130 - April-Maj 1964

Bättre villkor för flygolycksfallsförsäkring

KSAK:s flygolycksfallsförsäkring för passagerare F 13576, den sk blockförsäkringen har tidigare gällt 5.000 dödsfall/20.000 invaliditet för en premie av 2 kronor.

Beloppen har nu höjts till 15.000/50.000 med oförändrad premie.

Enligt ramavtalet med Försäkrings-AB Fylgia äger inom de KSAK-anslutna flygklubbarna *motorflygchefer* och *segelflygchefer* att träffa ombudsavtal med KSAK.

Samtliga, tillhörande denna kategori, kommer i dagarna att få sig de nya avtalsformulären tillsända.

Förenklad kollektivförsäkring

Överenskommelse har träffats med Riksförsäkringsverket (RFV) om förenklat förfarande för tillämpning av den kollektiva yrkesskadeförsäkringen.

Sålunda är numera *frivilligt verksamma segel- och motorflyglärare, bogserförare i segelflyg samt motorflygare* under utövande av hjälpflygverksamhet *utan särskild anmälan* försäkrade, dock endast till basbeloppet motsvarande en årlig arbetsinkomst av minst 8.000 kronor.

Frivillig tilläggsförsäkring upp till ett belopp av högst 15.000 kronor fordrar emellertid särskild anmälan till KSAK.

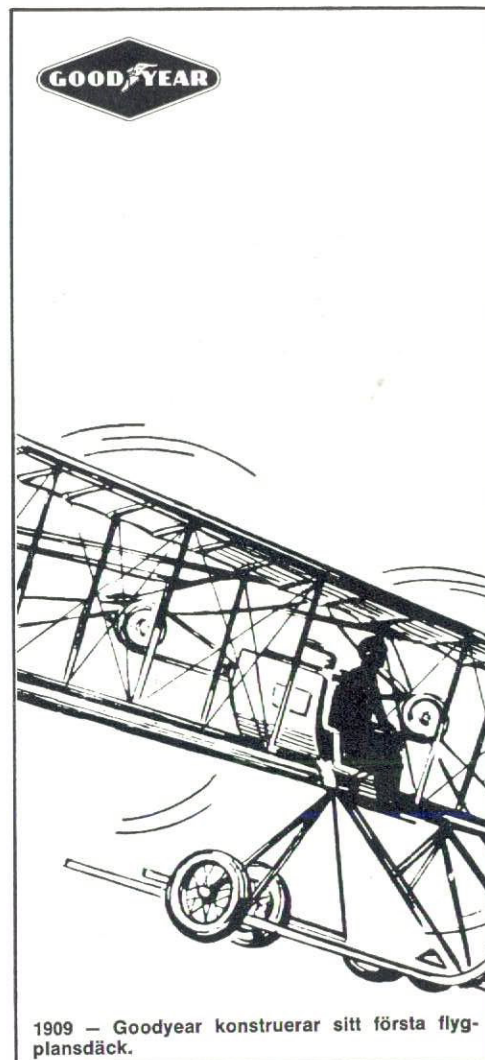
De nya bestämmelserna ävensom ett antal anmälningsblanketter för tilläggsförsäkring har tillställts KSAK-anslutna flygklubbar.

Per Weishaupt - Generalsekreterare i KDA

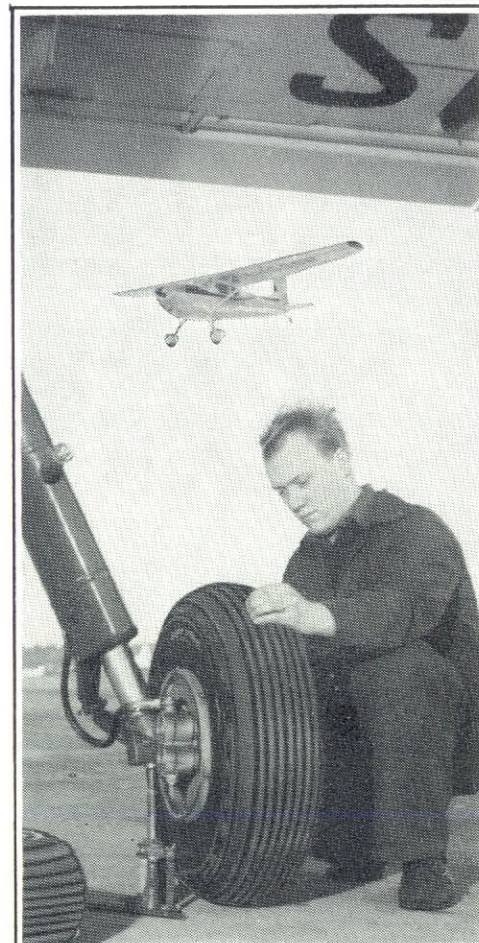
Kongelig Dansk Aeroklub har vid styrelsesammanträde den 4 mars utnämnt ingenjör Per Weishaupt till generalsekreterare.

Per Weishaupt var i mitten på 40-talet dansk kontaktman i nordiska modellflygfrågor och var med om att konstruera de nordiska modellflygreglerna. Redan 1946 fann vi honom i ledningen för Dansk Modellflygerunion. Han kom till KDA 1950 och biträdde dåvarande generalsekreteraren kapten John Foltmann i modell- och segelflygfrågor. Per Weishaupt blev så småningom motorflygare och hans arbetsuppgifter växte. För några år sedan, då kapt Foltmann av åldersskäl drog sig tillbaka, fick Per Weishaupt träda in som *tf* generalsekreterare.

Nu överbringar KSAK-NYTT en välgångsönskan till Per Weishaupt från hans många vänner bland svenska modell-, segel- och motorflygare.



1909 - Goodyear konstruerar sitt första flygplansdäck.



1964 - Aircraft Rib - rätt däck för modernt sportflyg. Kontakta Er Goodyear-leverantör som lämnar sakkunnig service och utför montering under ansvar.

Med Goodyear genom flygets historia

För dagens sportflyg har Goodyear rätt sortiment av däck och slangar, testade för säkerhet och lång livslängd på alla typer av sportflygplan under de mest skiftande förutsättningar.

GOODYEAR



Sven Sandberg testar:

Cessna 210

Det snabba enmotoriga affärsflyget från Cessna har numera tillnamnet Centurion. Tyvärr fanns inget exemplar av senaste modell tillgängligt, utan flygningen skedde i -61 års maskin, som har svagare motor, mindre utrymmen samt en del ytterligare olikheter gentemot Centurion.

Trots tidigare ofullkomligheter av diverse slag var Cessna 210 en mycket angenäm bekantskap. När man kliver in får man intrycket att man sätter sig i den mindre modellen 172. Men sedan 1961 har kabinen hunnit växa åtskilligt så, att den numera kompletterats med ett par uppfällbara reservsäten för att ge "familjeutrymme". Luxuös lär inredningen också ha blivit sedan vårt testexemplar kom till. Numera kan man — mot extrakostnad — t o m erhålla eldriven stolomställning förutom en del andra finesser.

Instrumentbrädan såg ut att rymma all tänkbar utrustning, och den var i detta fall synnerligen välförsedd, vilket givetvis är som sig bör, då man kostat på sig ett raskt flygplan för snabba affärsförbindelser med kontinenten. Gasspak och propellerreglage samt manöveranordningar för ställ och klaff m m är numera samlade i en centralt placerad plint med utformning i samma stil som härskar bland trafikflygplanen. Fullt så bekvämt var det inte i 61-an, men hyggligt nog med de servomanövrerade klaffarna och landstället. Det senare är mycket originellt. När det fälls in ser det ut ungefär som när en trana har lättat och drar upp benen, ty de dras in bakåt i kroppen. När man ser planet på marken tror man först att det har fast ställ efter-

som täckplåtarna ligger på plats och täcker precis alla öppningar. Det enda som avslöjar är den nedfällda plåten vid nosställetbenet.

Stabil

Noshjulet är styrbart, och vill man svänga extra snävt på marken tar man till de effektiva individuella hjulbromsarna. Sidvinden märks föga. I starten känns det att motorstyrkan är lite mer än vad enmotoriga småflygplan i allmänhet brukar ståta med, men ljudet är ganska väl dämpat, och vanlig samtalston räcker till. Med två personer ombord steg vi bortåt 7 m/sek. Trots byig vind låg planet stadigt. Det gjorde det också senare i svängar högre upp. En svag tendens till att råta upp märktes. I höjddet var stabiliteten stor, och trimratten kom flitigt till användning. Även sidtrim fanns, och den kan vara bra att ha t ex vid längre stigningar på hög effekt.

Stabiliteten kring längdaxeln lär höra ihop med de egendomligt neddragna vingpetsarna. Cessna hänger envist fast vid den stötte högvingen. När det gäller ett reseflygplan för IFR-bruk spelar det mindre roll om sikten inåt svängarna är dålig, så vi skall inte klaga i det



DETTA ÄR EN ROLLS-ROYCE SERVICE-INGENJÖR

Över hela världen finns det sådana ingenjörer för service av Continental kolvmotorer

Närhelst Ni landar kan Ni få service på Er Continental motor av en fullt utbildad ingenjör. Detta slags service efter försäljningen har blivit möjligt tack vare ett välvilligt samarbete inom det världsomspännande nätet av representanter för Rolls-Royce och Continental. Man förfogar över väl tilltagna lager av reservdelar, varför översyn och reparationer kan utföras med minsta möjliga tidsspillan.

Varje flygplan med Rolls-Royce kolvmotor får bära Rolls-Royce-märket som återfinns på Rolls-Royce bilar och på motorkåporna på mer än hälften av den västliga världens civila flygplan med turbinmotorer. Märket är en världsomfattande symbol för effektivitet och tillförlitlighet.



ROLLS-ROYCE LTD., LIGHT AIRCRAFT ENGINE DEPARTMENT, CREWE, CHESHIRE, ENGLAND.

FLYGMOTORER • BILAR • DIESEL- OCH BENSINMOTORER • INDUSTRIGASTURBINER • RAKETMOTORER
ATOMREAKTORER

Sv. Repr.: Duells Aero, Friggagatan 10, Göteborg C. Tel. 19 21 05

här fallet. Och gör man sin sväng på instrument känner man full trygghet, ty planet ligger mycket stabilt och behagligt, och höjdhållningen vållar ingen svårighet.

Att hänga i propellern

Vikningsegenskaperna provades först med full gas. Trots mycket hög nos fortsatte stigningen till att börja med nästan oförminskad. Sedan vi fått upp nosen ytterligare 20 grader försvann fartmätarnålen ner till noll men ännu hade vi inte hört stallvarnaren. Strax efteråt reagerade den dock. Fortfarande låg vi med ratten fullt bakåt och bortåt 60 graders stivinkel och skaplig skevroderverkan, och inte sjönk vi heller utan hängde faktiskt i propellern. Med motorn på tomgång kom nosen inte fullt lika högt, och vikningstendenser fanns. Omständigheterna avhöll från att framvinga vikningen, men planet lär tappa nosen ganska markant. Dit är ju steget tydligen mycket långt eftersom planet är så tåligt i lågfartsområdet.

Marschfarten anges till ca 305 km/tim för Centurion och aningen lägre för den modell vi flög. Allt på 75% och bästa höjd, dit vi aldrig fick tid att stiga. Undan gick det i varje fall, och bränslemängden medger ganska lång flygsträcka med full last (4 passagerare med bagage) och normal marscheffekt. Landningen innebar tämligen högt nosläge i sättningen. Sedan man väl fått detta klart för sig innebar sättning inga konstigheter trots att stark sidvind rådde vid tillfället.

Cessna 210 har många drag gemensamma med övriga, billigare typer i denna serie av enmotoriga, högvingade plan. Detta märker man också på flygegenskaperna. Planets reaktioner på rattrörelserna är inte påfallande snabba (lär vara bättre på Centurion). Vingklaffarna är synnerligen effektiva. Det vilar något gediget över de mycket släta metallytorna och de onekligen tilltalande linjerna.

Cessna uppför sig genomgående mycket snällt. Det enda tillfälle då förare bör vara försiktiga är när de använder fullklaff i landningen. Dessa har då — förutom sin stora lyftkraft — även en mycket markant bromsverkan.

Problematisk service

Tyvärr är meningarna bland Cessna-ägare här i landet mycket delade vad gäller möjligheterna att få tag i reservdelar utan lång väntan på transporter från fabriken direkt. De som klagar vill gärna byta till annat flygplanmärke, men ser gärna en snar bättring då det gäller servicen i Sverige. Mot dessa erfarenheter står importörens försäkran om att man i Malmö har ett betydande lager av aktuella reservdelar. Ett stort, centralt Europa-lager är under upprättande i Schweiz, och man försäkrar att reservdelsförsörjningen kommer att bli bättre.

Under de senaste 2—3 åren har omkring 90 Cessna sålts i landet. Fyra Cessna 210 fanns registrerade vid senaste årsskiftet. Fabriken sätter USA:s försäljning av lätta flygplan.

Teknisk beskrivning

Fyr- till sexsitsigt, högvingat, helt fribärande helmetallflygplan med infällbart landställ av trehjulstyp. Individuellt manövrerade skivbromsar och styrbart noshjul kopplat till sidroderpedalerna. Landstället manövreras hydrauliskt, klaffarna elektriskt. Höjd- och sidtrim, dubbelkommando. Bagagerum bakom stolarna åtkomligt såväl inifrån som genom separat dörr.

Motor: Continental 10-520-A, sexcylindrig, luftkyld med motstående cylindrar, direktinsprutning och constant speed-propeller. Effekt 285 hk vid 2 700 varv/m.

DATA och PRESTANDA

Data

Spännvidd	11,2 m
Längd	8,9 m
Höjd	3,0 m
Vingyta	16,5 m ²
Vingbelastning	82 kg/m ²
Effektbelastning	4,8 kg/hk
Tomvikt (ungefärlig)	815 kg
Bränslevikt (standard 240 l) ..	170 kg
Övrig lastförmåga	360 kg
Maxvikt	1 350 kg

Prestanda

Maxfart, havets nivå	320 km/tim
Marschfart, 75% 2 000 m .	307 km/tim
Stighastighet, havets nivå .	6,2 m/sek
Tjänstetopphöjd	6 400 m
Startsträcka	180 m
Landningsrullsträcka	215 m
Startsträcka över 15 m ..	340 m
Landningssträcka från 15 m	390 m
Max flygsträcka, 75%, 6 500 m med standard- tankar	1 250 km
Max flygsträcka, 3 000 m, 210 km/tim, standard- tankar	1 650 km
Max flygtid, standard- tankar	7,9 tim
Med extratankar (i ving- arna) uppgår bränsle- mängden till 318 liter.	

Ovanstående uppgifter gäller vid vindstilla. Uppgifterna lämnade av tillverkaren.

Ekonomisk kalkyl

Grundpriset för standardversionen är 149 500:— fritt Malmö. Flygplanet har då blindflyginstrument ("full bräda") och all slags belysning, dock ej rotating beacon. Med hänsyn till planets prestanda- och prisklass kan man räkna med, att det i allmänhet används för affärsflygning. Det har därför i denna kalkyl försetts med en kompletterande IFR-utrustning till ett värde av 20 000:—

Inköpspris	149 000:—
Extrautrustning	20 000:—
Summa investering	169 500:—

Fasta kostnader

Avskrivning på 7 år till 20% av värdet	25 700:—
Försäkring (kasko+ansvar, Premien räknad för företags- ägt flygplan med erfarna förare)	4 500:—
Landningskort LFS	200:—
Besiktning m m	500:—
Hangaravgifter	1 500:—
Fast årskostnad	32 400:—

Ny motorflygfilm beställd!

Den amerikanska instruktionsfilm för motorflygare som visades på årsmötet, "One eye on the instruments", har i dagarna beställts av KSAK för Medborgarskolans Filmservice, Döbelngatan 12, Stockholm Va. Om några veckor torde den lärorika filmen kunna beställas hos ingenjör Flodin, tel. 08/34 59 00 el. 34 59 06.

Rörliga kostnader

Drivmedel	29:—
Landningsavgifter i utlandet ..	2:—
Översyn och reparationer samt reservdelar	23:—
Direktkostnad	54:—/tim

Tim-, km- och platspris

Timpriser: 300 tim/år 500 tim/år	
Fasta kostnader .. 108:—/tim 65:—/tim	
Rörliga kostnader . 54 ,, 54 ,,	
Summa	162 ,, 119 ,,
Kilometerpriser:	
(285 km/tim) 57 öre 42 öre	
Platspris (4 pass): . 14 ,, 11 ,,	
Generalagent: Solberg Cessnaflyg AB, Malmö.	

Vi är distributörer för eller representera nedanstående välkända fabriker:



Flygplansdäck och slangar



Flygtändstift och verktyg



Flygmotorer och reservdelar



Flygbatterier



Metallpropellrar

WEEMS

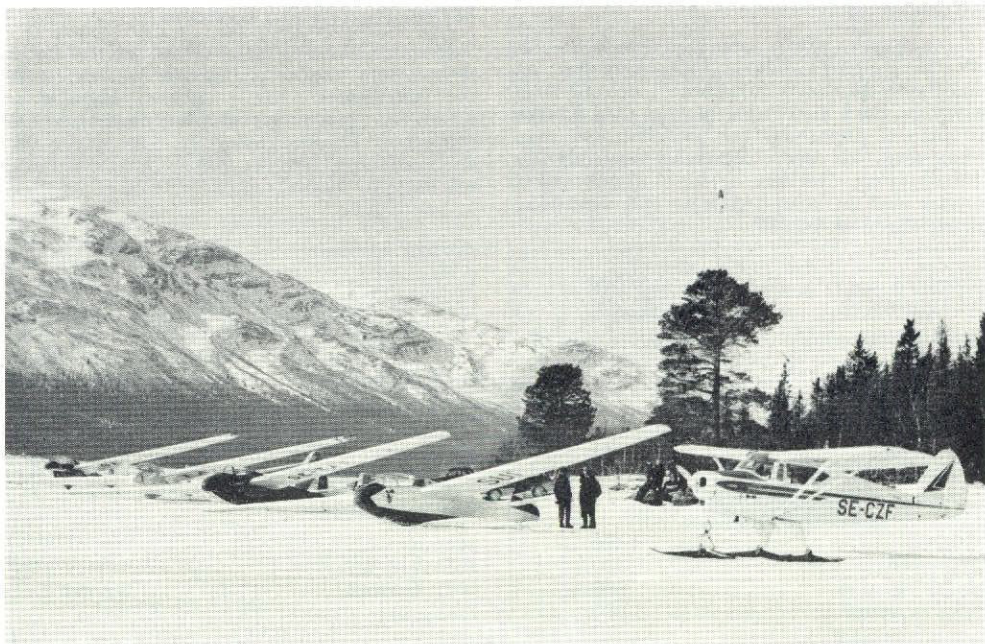
Navigationshjälpmedel såsom nav.skiva, transportör, knäblock m. m.



Spännlack och färger, cellulosa och synt.lack

DUELLS AERO

Friggagatan 10, Göteborg C, tel. 031/19 21 05



PÅ FJÄLLET I SOL

Glimtar från några av påsklägren

Påskens segelflygläger blir för varje år alltmer välbesökta. Från fyra av årets svenska segelflygläger lämnas här rapporter, så även från ett Norge-läger, där svenskar deltog.

Den soliga vägen vid Ottfjället

När man summerar intrycken från årets Ott-sjöläger blir man på ett gott och glatt humör. Under de två veckor verksamheten varade sken solen varje dag från en molnfri himmel. Även de dagar då vägsituationer förekom var luften så torr att lenticularismoln ej kunde bildas. Man fick därför inrikta sig på att flyga "torrvåg", (ett nytt uttryck i vår segelflygvokabulär).

På grund av det ovanligt stabila högtryck som rådde i nästan hela landet från mitten av mars till en bit in i april rådde vindstilla i dalgångarna i fjällvärlden, bortsett från lokala, sporadiska vindkantringar och försök till oro i de lägre luftlagren.

Enligt uppgift lär det inte på 100 år i Jämtlandsfjällen ha förekommit en så lång tid av sol-

dagar vid denna tid på året, och det säger ju en hel del. Normalt får man räkna med en à två dagars dåligt och oflygbart väder per vecka.

Som speciellt fruktbara dagar bör lördagen den 21.3 och onsdagen den 25.3 räknas. Efter flera dagars stiltje tog vinden i på allvar den 21:sta och bums stod segelplanen på parad i vägen bakom och över Ottfjället. Vinden kom från sydväst och blåste tyvärr an snett mot fjället. Anarismassivet däremot var idealiskt och efter ett provsläp stod snart den första Bergfalken där i stadigt stig på c:a 10 m/sek. Hans Källbeck, Västerås, var den lycklige. En topphöjd på 4 600 m och höjdvinst på 4 200 m var ej att förakta. Nästan lika högt kom Åke Nordlund, Nyköping, och Sigvard Brännström, Jönköping. Tre Guld-C-höjder kunde sålunda läggas till protokollet den dagen. Ytterligare någ-

ra dagar förekom måttlig vågbildning upp till 2 à 3-tusen meter. Enär höjdvinster av större kaliber ej stod att få gick en del av piloterna in för att klara av sina 5-timmarsprov för Silver-C i stället. Fem sådana prov avlades, varav två i Grunau Baby.

Så kom nästa ordentliga rotorvågsituation, den 25.3. Vinden från väster tog plötsligt i och mätte på marken 40—50 km/tim. I lä av Ottfjället bildades en kraftig rotor och på vars framkant stig upp till 12—15 m/sek kunde noteras. På väl 2 000 meter var dock allt lugnt igen. Allt flygbart sändes upp, inalles åtta segelplan och båda lägrets bogserplan!! Med kuperade motorer seglade Super-Cubarna omkring i den starka uppvinden — sig själva och andra till förnöjelse. Efter 3 tim och 15 min och med en höjdvinst på över 2 000 meter kom bogsermästare Stig Kernell, Sandviken, in för landning forfarande i glidflykt. Han blev snabbt korad till svensk mästare i "motorplansglidsegelflygning". Hade inte kolden besvärat och nya bogseruppdrag väntat, så hade vi fått hissa ännu en 5-timmarsflygare. Frågan är bara om KSAK godkänt det provet.

När vinden mojnade den kvällen så var det i stort sett för gott. Verksamheten ändrade karaktär och flera turistbekanta fick tillfälle att uppleva segelflygningens tjustning över ett betagande fjälllandskap.

Snart nog var även påsken till ända och när deltagarna vände trailerekipagen mot Mälardalen och andra sydliga nejder igen rådde ännu sol och vindstilla. Trots, eller kanske tack vare det vackra vädret visar årets Ottsjö-verksamhet en stor expansion. Hela 390 starter utfördes med en total flygtid på c:a 340 timmar, eller lika mycket tid som en medelstor klubb kan åstadkomma på en hel sommarsäsong! Och detta helt utan något haveritillbud. De 80 Ottsjö-flygarna kan sträcka på sig.

Rolf Algotson

Linköpings FK vid Gärdsta

Linköpings flygklubb's fjällläger anordnades i år på Storsjön vid Gärdsta. Denna plats valdes med tanke på att ha de av meteorolog L Larsson, F4, utforskade vägorna i lä av Oviksfjällen, i bekväm närhet.

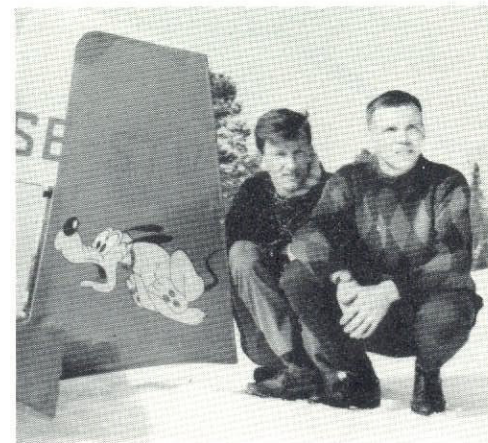
Lägret var uppdelat på två veckor (22/3—5/4), med 7 deltagare under vardera veckan. Förutom en representant från Kristianstads FK tillhörde samtliga deltagare Linköpings-klubben.

Deltagarna disponerade en Bergfalk och en K8B, samt för bogsering en Super Cub.

I den sydliga strömningen under perioden 23—25 mars bildades goda vägor i lä av Västerfjället, och genom ombasering till Sällsjön kunde dessa nås redan efter 4—6 minuters bogsering. Tyvärr sträckte sig dessa vägor inte högre än till ca 3000 m, men ytterligare ca 1 000 m



T v: En vacker flygplanpark vid Ottfjället. Ovan: Stig Kernell segelflyger med Super-Cuben över Ottfjället. Nedan: Glada 5-timmarsflygare från Ottsjön, Åke Nordlund och Hans Johansson, Uppsala Fk.





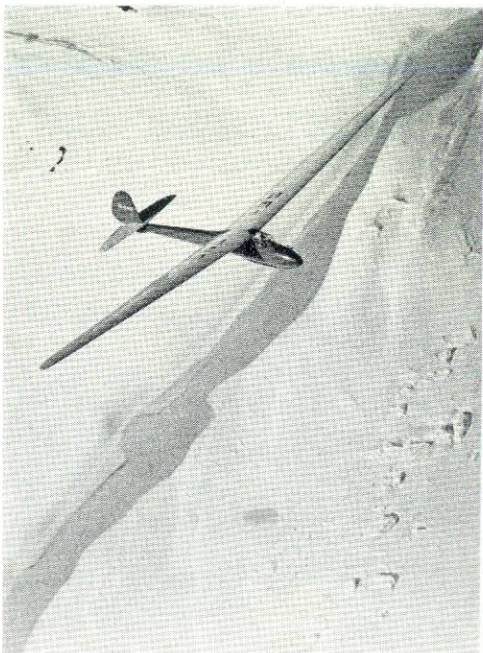
T v: Göte Almén, Arboga Fk, 5-timmarsflygare på Öttfjället. Nedan: Åre-expeditionens Östersunds-Weike på Mullfjällshanget.

höjd kunde vinnas i de rotorerna som p g a olika vindhastigheter och/eller vindriktningar bildades på dessa nivåer. Följande höjdvinster noterades: 3 000 m: 1 st; 1 000—3 000 m: 6 st. Dessutom gjordes 2 st 5-timmarsprov.

Under de övriga dagarna, som mestadels bjöd på strålände "turistväder", praktiserades omväxlande skidåkning och termikflygning.

Den totala segelflygtiden uppgick till 76 tim 10 min, fördelade på 75 starter.

Sture Rodling



Vinterläger i Steinsfjord, Norge

Tid: 21/3 till 30/3.

Antal deltagare: 14.

Antal flygplan: 2 segel + 2 motor.

147 segelflygstarter, 65 timmar.

Deltagande klubbar: NAFK och Jelöy seilflygklubb.

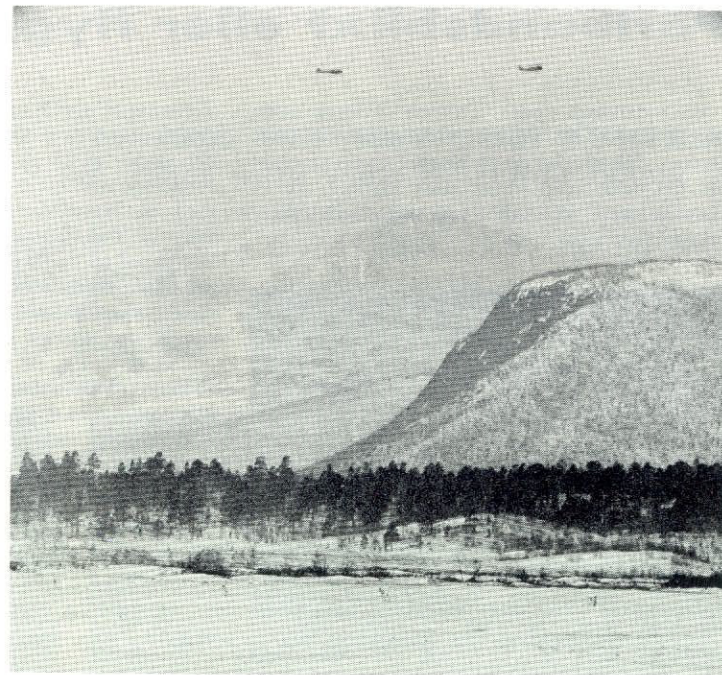
Ett stabilt högtryck gav soligt väder med stilla eller svag östlig vind. Det fjärde vinterlägret NAFK och Jelöy organiserade på Steinsfjorden gick utan känning av hang eller vågor. Det var första gången hanget inte gav utdelning i form av åtminstone en fem-timmars. Tidigare erfarenheter av att soluppvärmning av hanget ger några timmars termik bekräftades dock. Högsta vinst 900 meter, 1 650 m ö h i tränga men starka blåsor. På eftermiddagarna var flygning längs hangkanten möjlig.

Ett par tusen åskådare på isen under helgdagarna gladdade oss, men det var svårt att hålla banan fri. Det mesta som flyger i södra Norge hälsade på. Vår markradio fick ta hand om ca 800 starter och landningar.

Vi kom hem efter en hektisk vecka med en oslagbar solbränna. — Vi återvänder den 20.3 1965.

Per Giertsen

Bogserläp över Kebnekaise.



Kebnekaise-lägret

Lägertiden 15/3—5/4 1964, alltså 22 dagar vilka alla var soliga och fina med knappast någon vind.

Antal deltagare från 18 st klubbar c:a 150 st. Antal flygplan, segel 23 st bogserflygplan 6 st.

Antal segelflygstarter 743 st med flygtid 437t32m.

Utöver bogserstarterna har 150 st motorflygstarter gjorts från banan.

Endast 1 dag var något så när lämpad för vågflygning och då nåddes flera goda resultat trots att vindhastigheten endast uppgick till 70—80 km i vågen.

Christer Björk, Kiruna fk: total höjd 6 500 m. Seppo Hämeleinen, Finlands flygförbund: 6 200 m. Sedan kom 6 st över 5 000 m och 14 st mellan 3 000 m och 5 000 m.

Några distansflygningar gjordes icke och icke heller några 5 tim-prov men flera var i närheten med flygtider på 4.30.

Hans Tammert

Åre-lägret

Årelägret 21/3—5/4 1964: Sammanlagt 50-talet deltagare från Östersund, Sundsvall och Stockholm. Första veckan disponerades 6 segelflygplan och 36 bogserflygplan, andra veckan 4 segelflygplan och 2 bogserflygplan. Totalt 507 starter, 337 timmar 7 min.

Höjdvinster obetydliga, ingen topp över 2 900, ett tiotal höjdvinster mellan 1 000 och 2 000 m, de flesta dock närmare 1 000 m. Antalet 5-timmarsprov 7 st. Antal lägerdagar 16, flygdagar 16. Bästa dag 30/3 flögs med 4 segelflygplan 36 tim 16 min. Antalet utbildade C-diplom 1 st, S-certifikat 8 st. Mycket fint väder gynnade utbildningen. Höjdvinsterna kommer i Oviksfjällen längre fram. En del flygningar där den 8 mars gav en försmak av vad som kan väntas. Vindhastigheten på 5 000 m var 130 km/tim, stighastighet i vågen 6—7 m/s, tyvärr blåste samtliga ur förr eller senare. Ante Nässén kom högst med en topp på 4 300 m.

Nisse Nässén

Pärlbandsblixst eller flygplan

En radannons under "Diverse" i förra numret av KSAK-NYTT har väckt undran i läsekretsen. Nedanstående förklaring avslöjar, varför det föreligger ett så stort intresse att få kontakt med den pilot som eventuellt råkat fastna på plåten.



Fredagen den 2 augusti 1963 drog en åskfront från sydväst över Småland i nordostlig riktning och nådde kl 23 på kvällen Tranåsområdet. Då fotograferade Herr Bertil Ljungquist Tranås med en Hasselblad 1000 F på stativ himlen söderut. Tre filmrullar exponerades inalles under en tid av ca 60 sekunder för varje bild, utan att något särskilt observerades. Efter framkallningen fastställdes på en film en följd av ljusa streck med mörka intervaller (fig 1). Ett liknande fenomen, en pärlbandsblixst, visar fig 2. Frågan är: är ljusfenomenet i fig 1 en pärlbandsblixst eller inte? Mot en pärlbandsblixst talar dels de ljusa streckens regelbundenhet och dels den ellipsoidformiga banan. En annan förklaring vore att ett mindre privatflygplans antikollisionsljus har kommit på filmen. Flyghöjden kan ha varit 500 till 2 500 m, flyghastigheten 200 till 350 km/timme. Ljuset från antikollisionslyktan visar ca 45 signaler per sekund. Avståndet mellan två ljussignaler är således ca 75 till 130 m. Den på fotot synliga ljuskedjan har en längd av ungefär 2,8 till 4,8 km och genomflögs under 0,83 min = 50 sek. Vid vändpunkten flög planet med en radie av ungefär 430 till 750 m. Mot detta talar att antikollisionsljusets styrka är tämligen svag och svår att fotografera, inte minst med hänsyn till att Herr Bertil Ljungquist som bländare uppgav f 11. Dessutom skulle man väl hört planet på natten den 23 augusti.

Frågan riktas nu till tidskriftens läsare, om någon kan ge en upplysning om hur fenomenet har kommit till stånd resp om ett flygplan har flugit söderut över Tranås på fredagen den 2 augusti 1963 omkring kl 23 på kvällen.

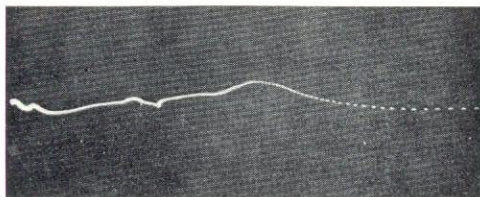
INSTITUTET FÖR
HÖGSPANNINGSFORSKNING
UPPSALA

Professor D. M.-Hillebrand, tel. 018/13 08 30

SIS och Lund ansluter sig till KSAK

Svenska Interplanetariska Sällskapet (SIS) har av VU beviljats KSAK-anslutning. Därmed har KSAK fått sin fjärde anslutna icke regionala organisation. Svenska Fallskärmsklubben, Sveriges Modellflygförbund och Svensk Flyghistorisk förening har liksom SIS en verksamhet som omfattar hela landet.

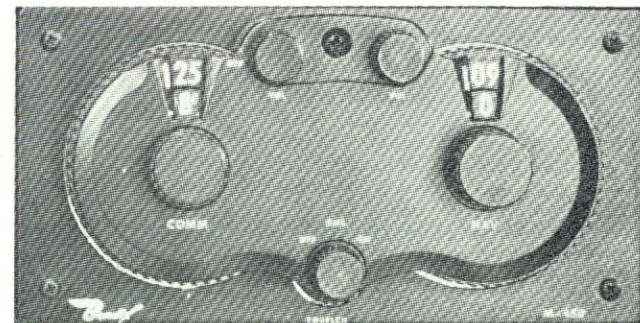
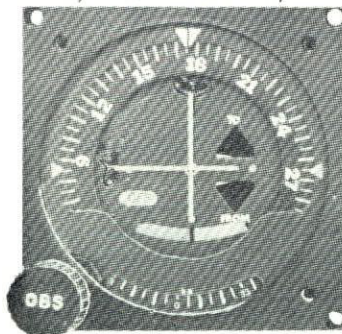
Även Lunds Fk (med inriktning på motorflyg) har vunnit anslutning. Därmed har antalet KSAK-anslutna organisationer uppnått siffran 100.



M-450 VHF NAV/COM SYSTEM

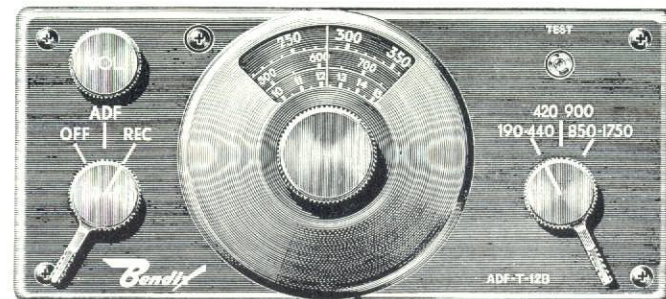
- Lightweight - 21.5 lbs. (total system)*
- Complete xtal control
 - 360 Com channels
 - 100 Nav channels
 - 20 G.S. channels
- 12 watts RF power output
- DME tuning wafers included
- Solid state G.S. tuning (no moving parts)
- 14 or 28 volt operation

VOR/ILS Converter/Ind. VHF Transceiver/Nav Rec.



*Systemet kan bestå av: VHF Transceiver/Nav Rec., Power Supply/Amplifier/Modulator, VOR/ILS Converter/Indicator, Glide Slope Receiver, Marker Receiver och 3-lite Marker Panel.

RADIOKOMPASS ADF-T-12 B (MOTOROLA)



Uppgifter om samtliga Bendix-produkter för flygändamål lämnas av

HESSELMAN BIL-AERO AB

Box 42046 - Stockholm 42 - Tel. 08/19 0480

Generalagent för: The Bendix Corporation
Bendix International Operations

KSAK:s styrelse efter årsmötet 1964

Hedersordförande:

H K H Prins Bertil

Mandatid
—

Ordförande:

Överdirektör C Ljungberg, Solna

1966

Vice ordförande:

Direktör Bertil Florman, Stockholm
Civilingenjör S A Hansson, Danderyd
Direktör P A Norlin, Stockholm
Konsul B Nyström, Karlstad

1966
1966
1965
1965

Övriga ledamöter:

Förvaltare T Backman, Nyköping
Trafikledare I Björkbom, Sjöbotten
Tandläkare S Dahl, Östersund
Byggnadsingenjör R Domås, Västerås
Gymnastikdirektör B Holmberg, Skövde
Generaldirektör O Karleby, Göteborg
Trafikdirektör J G Karlsson, Stockholm
Tekn dr U Lamm, Västerås
Överstelöjtnant S H Liljhagen, Göteborg
Kyrkoherde C-M Magnuson, Stockholm
Överingenjör B Olow, Linköping

1965
1965
1965
1965
1965
1965
1966
1966
1966
1966

Överste Å Rehnberg, Ljungbyhed
Kapten C G Rydelius, Jönköping
Generalmajor N Söderberg, Näsbypark
Drätselintendent B Uggle, Gävle
Civilingenjör B Warringer, Borås
Ingenjör J Vigre, Limhamn
Direktör G Åhlén, Stockholm

1966
1965
1966
1966
1966
1965
1966

Suppleanter:

Civilingenjör O Berndtsson, Slite
Källarmästare B O Malmborg, Kalmar
Ingenjör K A Sundberg, Borlänge
Direktör S-E Svanberg, Lidingö

1966
1965
1966
1965

Flygvapnets representanter:

Överste N B V Personne
Kapten R L Sundqvist (suppleant)

Kungl. Luftfartsstyrelsens representanter:

Överingenjör E Ljung
Luftfartsinspektör Å Gävert (suppleant)

Kungl. Civilförsvarsstyrelsens representanter:

Byråchef I Müller
Byrådirektör B Klinge (suppleant)

Försvarsstabens representanter:

Överste F A Löwenhielm
Major A G Hökmark (suppleant)

De ständiga kommittéernas ordförande och vice ordförande:

Juridiska kommittén:

Advokat A Elmström (ordf)
Byrådirektör E Nylund (v ordf)

Motorflygkommittén:

Professor B J Andersson (ordf)
Direktör S Hallström (v ordf)

Segelflygkommittén:

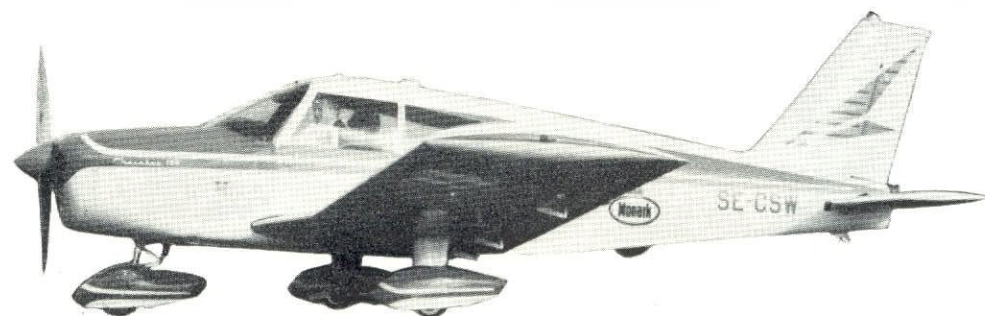
Arkitekt O Håkansson (ordf)
Försäkringstjänsteman R Algotson (v ordf)

Modellflygkommittén:

Flygdirektör S Stark (ordf)
Ordföranden i Sveriges Modellflygförbund, f n
Förlagschef S Persson (v ordf)

Fallskärmskommittén:

Kapten R von Essen (ordf)
Ordföranden i Svenska Fallskärmsklubben, f n
Styckjunkare S. Sterneld (v ordf)



PIPER

Cherokee 180

Max flygvikt	1090 kg
Tomvikt	556 »
Lastförmåga	534 »
Bränsle och olja	
fulla tankar ..	142 kg
4 personer	300 »
Över till bagage	
o. extrautrustn.	92 »

Det verkligt 4-sitsiga reseflygplanet ifråga om såväl komfort som lastförmåga och bagageutrymme

I Väst-Sverige är bl. a. Hallands Aero i Varberg och direktör Boris Svedberg i Halmstad ägare till var sin **Cherokee 180**. Där kan man verkligen tala om succé.

– Direktör Svedberg i Halmstad och vi inom Hallands Aero har haft tillfälle att kollationera intrycken av våra tjugusiga flygplan och har enbart positivt att säga, omtalar ingenjör **Oscar Andersson** i Hallands Aero. Vi här på Västkusten är sålunda mer än nöjda med våra flygplanköp – icke minst sedan Ni etablerat verkstad i Göteborg. Reservdelar och service inom nära räckhåll är av största betydelse för en flygplanägare, som investerat stort kapital och vill ha flygplanet i luften så mycket som möjligt. Det populära flygplanet har tack vare sin lättflugenhets influgits av samtliga piloter i Varbergs Flygklubb och vi har funnit, att det t. o. m. är mera lättfluget än vår f. d. trotjänare sedan fem år tillbaka, en Piper Tri-Pacer. Nyge-Aero har alltså fått ytterligare tvenne nöjda utposter på Västkusten, som vi är säkra på kommer att följas av flera, slutar ing. Andersson.

Generalagent för Piper i Skandinavien:

NYGE-AERO/AB NYGEVERKEN

Box 31, NYKÖPING
Tel. 0155/183 92, 173 40 (vx)

Box 32, GÖTEBORG-FLYG
Tel. 031/62 00 89

OSTIV

OSTIV (Organisation Scientifique et Technique Internationale du Vol à Voile) har haft styrelsesammanträde i Zürich 25–27 februari.

Vid mötet beslöts att den 10:de OSTIV-kongressen skall hållas i South Cerney (England) under tiden 5–13 juni 1965 d v s under VM i segelflyg.

19 augusti—4 september 1964 planeras en kurs i vägsegelflygning i AOSTA (Italien). De segelflygare som är intresserade att deltaga i denna kurs och som har dokumenterad erfarenhet av bla vägsegelflygning skall anmäla sig genom KSAK. Kursgiften beräknas till \$ 180. Anmälan 15 maj.

En kurs i testflygning av standardflygplan anordnas vid OSTIV:s forskningscentrum i VARESE (Italien) under tiden 6–19 september 1964.

Hösten 1963 anordnades i VARESE en kurs där deltagarna bl a fick värdera olika DK-segelflygplan och diskutera utbildnings- och träningsproblem. OSTIV har i samarbete med Flugwissenschaftliche Forschungsanstalt i München, utarbetat en rapport över denna kurs vilken enligt uppgift kommer att presenteras under sommarens lopp.



Överstelöjtnant Tore Lundberg KSAK:s nye intendent

KSAK:s alltjämt ökande verksamhet har kommit att hårt belasta KSAK-sekretariatet. Återinrättandet av en särskild intendentstjänst, vilken sedan 1959 tillfälligt upprätthållits av annan tjänsteman inom sekretariatet, väntas bli att öka KSAK:s servicefunktioner.

Den nye intendenten överstelöjtnant Tore Lundberg, född 1907, har tidigare tjänstgjort som stabschef vid P 4, som chef för pansaravdelningens utrustnings- och organisationsdetalj vid arméstaben, som bataljonschef vid P 3 och som chef för försvarsstabens attachébyrå. I utlandet som plutonchef vid Saarbataljonen, som bitr. militärattaché i London, som chefsinstruktör vid Kejsarliga Gardet i Etiopien och under 6 år som armé- och flygattaché i Wien.

1944—50 var Tore Lundberg adjutant hos H K H Kronprinsen och från 1950 hos H M Konungen.

Tore Lundberg har slutligen gjort sig ett namn som aktiv motor- och idrottsman.

Detta är god service

Nordvingens flygklubb i Malmerget har köpt en Beagle Tugmaster av Sverigeflyg. Leveransflygningen från England startade fredagen den 13 mars. Dåligt väder försenade piloten, som kom till FNA, Norrtälje onsdagen den 18

144 — April—Maj 1964

mars. På eftermiddagen satte FNA-folket igång med skidmontage, säkerhetsmålning av stabilisator och vingspetsar samt leveransstrimming. Flygplanet måste absolut vara i Gällivare söndagen den 22 mars, där Tugmastern skulle spela en avgörande roll som bogserflygplan i en segelflygtävling.

Vi kan hoppa över till fredagen den 20 mars kl 14.00, då Nordvingens pilot startade från Norrtälje mot norr. Piloten landade för tankning i Sundsvall och fortsatte mot Nordmaling för övernattnings.

Vid landningen på isen upptäckte piloten för sent ett stycke drivtimmer som stack upp ur isen och nästa sekund låg Tugmastern på vänstervingen med landstället bakåtvikt under kroppen! Skidan var hel och allting annat var helt. Det var bara vänster landstallsben som var obrukbart. Detta var i skymningen fredagen den 20 mars — och planet *måste* vara i Gällivare den 22 mars!

Piloten tog telefonkontakt med Bo Nilsson, Sverigeflyg kl 18.00. Bo Nilsson ringde John Magnusson, FNA, som i sin tur fick telefonkontakt med olycksplanetets förare kl 20.00, som i sin tur tog reda på i detalj vad som felade, utrustade en bilburen undsättningsexpedition med verktyg och reservdelar ur det välförsedda förrådet och vinkade av den kl 22.00.

Bilen med 2 mekaniker från FNA kom fram till olycksplatsen lördagen den 21 mars kl 06.00, började omedelbart den ganska besvärliga reparationen ute på isen och hade planet flygklart kl 12.00.

Piloten landade i Gällivare på lördagskvällen just i mörkningen. Allt väl!

Så skall service skötas!

Rolf Hossinger Argentinamästare i Segelflyg

Kristianstadspågen Rolf Hossinger, som tog VM-titeln i Köln 1960 och som organiserade 1963 års segelflyg-VM i Argentina, är sedan mitten på 50-talet sydamerikansk trafikpilot.

Han håller god kontakt med sina gamla Ällebergs-vänner och meddelade i sitt senaste brev till Lennart Ståhlfors att han bland 40 medtävlare vunnit Argentina-mästerskapet. Han flög Standard Austria och vann med mycket bred marginal över tvåan.

Hans brev slutar med hälsningar till alla segelflygvänner i hemlandet.

KSAK-NYTT tackar på segelflygarnas vägnar och sänder våra hjärtligaste lyckönskningar till vår vän i förskingringen.

Fastfrusen under rekordflygning

Göran Ax, Landskrona flygklubb, har under sin marssemester vid segelflygskolan St Auban i Frankrike tangerat det svenska rekordet i höjdflygning med segelflygplan, 8 700 m, vilket noterades av Pelle Persson 1947 och som även godkändes som världsrekord.

Ax, som utbildats inom Landskrona flygklubb och som f n tjänstgör som fältflygare vid F 3, får nu byta ut sitt silver-C mot ett guld-C med en diamant.

Den strapatsrika flygningen utfördes med Bréguet 901. Temperaturen vid topphöjden var -43° C och vid landningen satt Ax bokstavligen fastfrusen i flygplanet.

Kosmonautbesöket

Två bilder från de ryska kosmonauternas besök hos KSAK. Gagarin får sin guldplakett av ordföranden och generalsekreteraren, medan Bukowskij präntar sitt namn i KSAK:s gästbok.



Stockholms segelflygklubb inför kvalitetsdeklaration på F-flygare

Idén används redan i andra klubbar och skall nu prövas hos SSKF. Styrelsen har beslutat dela in F-flygarna i fyra kategorier, var och en med befogenheter som svarar mot den däri placerade F-flygarens grad av *flygskicklighet* och *omdöme*. Observeras bör, att inte endast flygskickligheten är avgörande, utan det goda omdömet spelar här liksom i många andra situationer en avgörande roll.

Befogenheterna i de fyra kategorierna är i stort:

1) Nyblivna F-flygare. Får endast flyga på hemmafältet efter tillåtelse av S-chef, F-chef, lärare eller flygledare, med hänsyn taget till vädersituation, restriktioner från Brommatornet samt vederbörandes vana vid den aktuella flygplantypen.

2) Denna kategori har generellt tillstånd att flyga på hemmafältet under eget ansvar, även vardagar när ej organiserad flygledning finnes.

3) Denna kategori får gå på sträckflygning efter kontakt med F- eller S-chef, varvid tillstånd erhållits för aktuell sträcka.

4) Kategori med generellt tillstånd att sträckflyga. Även dessa *bör* meddela S- eller F-chef att de går på sträcka och ange vilket plan som användes. Detta är nödvändigt för att hemmarvarande ansvariga skall veta vilka plan som är disponibla, och för att hämtningen skall kunna rationaliseras.

Vederbörandes kategorisiffra kommer att antecknas på baksidan av medlemskortet för varje F-flygare. *Endast Segelflygchefen* äger rätt att utföra detta. Den som vid behov inte kan visa upp medlemskort med kategorisiffra kommer att räknas till kategori 1. Det gäller alltså att alltid ha med sig medlemskortet när man skall flyga.

Med anledning av dessa beslut, kommer praktiska och teoretiska prov att avhållas med F-flygare som vill kvalificera sig för sträckflygning. Vi kommer i stort sett att ansluta oss till de normer som Linköpings Flygklubb har utarbetat med "utelandningsövningar" i DK på hemmafältet. Läs artikel i KSAK-NYTT nr 8/1963, där en bra beskrivning med skisser över övningarna finnes.

Utelandningsövningarna går ut på att i DK träna så realistiskt som möjligt. Läraren kopplar ur på för eleven ökad höjd (höjdmätaren övertäckt). Sedan gäller det för eleven, att med korrekt upplagt mönster och med rena svängar flyga av sig höjden samt gå ner och landa över hinder vid förut angiven sättningspunkt. Minst tre korrekt utförda prov erfordras. Eftersom F-flygaren även kan tillgodogöra sig flygningarna som kontrollflygningar för passagerartillstånd, tror man på stor anslutning till dessa övningar under kommande säsong.

Nils Söderbergs insatser för KSAK

kom på olika sätt till uttryck under årsmötesdagen. Här en liten provkarta från åren 1954—1964:

1954: Utredning ang segelflygets värde för flygvapnets rekrytering — ny målsättning och omläggning av verksamheten. Resultat: Anslagshöjning, borttagande av anslagsgränsen 30 klubbar, slopade A- och B-diplom, utbildningsbidrag, kvottilldelning och avtal med klubbarna. KSAK får större frihet att disponera medlen.

1954: Förslag till FAI att modifiera segelflyg-VM i syfte att göra tävlingarna rättvisare, billigare och med större bredd. — Samtliga förslag genomförda: 1. Införande av standardklass, 2. Tvåsitsiga klassen slopad, 3. Tävlingsmoment i slutet bana, för att nedbringa kostnaden för återtransport.

1955: Radikal omläggning av SM i segelflyg, som medfört stor anslutning. (1963 inställdes SM, sedan endast tre lag — från FV — anmälts!)

1955: Brandchefen Rohléns idé om skogsbrandbevakning utvecklades. Ingående studium av brand- och väderstatistik. 1955 års schablon har ännu ej behövt ändras! Nils Söderberg flög själv de första slingorna för att få underlag för organisationen med indelning i bevakningsområden, flygtids- och kostnadsberäkning, instruktioner etc.

1956: Förslag till ny formel för SM och VM, där koefficienten för "dagsinflytande" ersattes med en koefficient för svårighetsgraden, som bestämdes av hur stor procent av deltagarna som genomförde tävlingsmomentet (vid hastighetsflygning, som blivit det vanligaste momentet).

1957: Motorflygchefssystemet infördes för att höja flygsäkerheten och därmed sänka försäkringspremierna. Sedermera förutsättning för hjälpflyg och försäkringspaket.

1957: Jodelbygget, som genom olyckliga omständigheter blev dyrbart för KSAK, torde ha haft en icke obetydlig stimulerande verkan i ett läge, då motorflyget ännu icke fått egen bärkraft.

1958: Tullfrihet för flygplan. — Hjälpflygorganisationen. — Kollektivförsäkring RFA. (Premien, som varit uppe i 10: — har efter hand minskat till 1: — per flygtimme.)

1959: KSAK-NYTT obligatorisk för klubbmedlemmarna. — Blockförsäkring för passagerare. — Modellflyget får självstyre.

1959: Godtog ej civilförsvaret utredningens förslag. Skrivelse till Konungen. Stöd av Cfs men upptogs ej i propositionen. Övertalade statsutskottet att utan proposition eller motion (!) uttala sig för att Kungl. Maj:t vid fördelning av medlen om möjligt skulle lämna bidrag till KSAK för organisation av FFK. Inrikesdepartementet gick efter övertalning med på 10.000 kronor. Därmed var isen bruten!

1960: I statsverkspropositionen 1960 föreslogs nedskärning av segelflyganslaget till hälften — som en första etapp. Efter hård kamp i riksdagen (motioner och föredragningar i statsutskottet), medverkan av FV och utredning genom Statens Sakrevision fick KSAK tillbaka anslaget. Året därpå skrev försvarsministern: "...anser jag mig böra räkna med att statsbidrag även i fortsättningen utgår till den av KSAK ledda segelflygverksamheten".

1960: FÖS — Flygklubbarnas ömsesidiga skaderegleringskassa, efter Rolf Algotsons idé.

1962: Kollektivförsäkring även för motorflyget. Stora premiesänkningar (för kasko från 12 till 8 kr).

1963: Kollektivt försäkringspaket med sänkta premier.

Därmed är Nils Söderbergs meritlista ingalunda fullständig. Mycken framgång har han nått i sin ständiga kamp för

Luftens frihet,
Allmänflyget,
Flygsäkerheten,
och en förbättrad Utbildning.

Nytt från LFS

Nytt från väderleksutredningen

Inom luftfartsstyrelsen har man nu gjort en kortfattad sammanställning av väderleksutredningens föreslagna åtgärder och över inkomna yttranden samt vid ett sammanträde tagit ställning till förslagen och lämnat direktiv för den fortsatta handläggningen.

Beträffande väderlekstjänsten för allmänflyget framkom härvid följande:

Förslag: För allmänflyget föreslås *självbetjäningssystem, automatiska telefonsvarare och bättre möjligheter att utnyttja väderleksorientering från flottflygplatserna*. Vidare föreslås *varningssystem* för VFR-flygning samt allmän och förenklad *flygväderprognos* i de väderleksrapporter, som utsändes av Sveriges Radio och TV. Slutligen föreslås, att kraven på *meteorologutbildning* enligt certifikatbestämmelserna omprövas.

Beslut: Godkännes i huvudsak. Prov med telefonsvarare och varningssystem för VFR-flygning inom Stockholm FIR bör påbörjas vid Bromma. Lämpligheten av utsändning av flygväderprognos via Sveriges Radio och TV ifrågasattes, och frågan bör anstå till vidare.

Underlag för Lfs' kostnadsberäkningar

Inför luftfartsstyrelsens äskande av investerings- och driftsmedel för budgetåret 1965/66 har KSAK lämnat följande uppgifter.

Flygsäkerhetstjänsten

1. Planerad flygverksamhet för allmänflygets del beräknas till c:a 190.000 flygtimmar med c:a 750 flygplan.

2a) Trafikledning

Öppethållningstiderna vid vissa flygplatser äro f n anpassade efter linje- och charterflyget. Detta innebär begränsade möjligheter för allmänflygets IFR-utrustade flygplan att kunna utnyttja dessa. En sammanhängande öppethållning under dagtid är i 1. hand önskvärd vid Karlstad, Norrköping, Örnsköldsvik och Skellefteå flygplatser.

b) Väderlekstjänst

VFR-föraren är framförallt vid flygning till utlandet synnerligen beroende av att erhålla individuell genomgång av väderleksläget. Väderlekstjänsten vid vissa flygplatser är ej dimensionerad för att lämna sådan service till VFR-föraren. En utökning av meteorologpersonalen i första hand vid Malmö/Bulltofta är önskvärd.

Fältarbeten, byggnader, ljusanordningar

För att bättre och säkrare kunna utnyttja vissa flygplatser under mörker bör belysningsanordningarna kompletteras enligt följande. Samtliga flygplatser utrustade för mörkerflygning förses med flygplatsfyror (finns f n endast vid GB, NK och NT). Eslöv, Norrtälje, Strömstad/Näsinge och Varberg utrustas med ban- och tröskelljus.

Flygplatsernas markorganisation

Med hänsyn till den alltmer ökande utlands- trafikerna från Skellefteå, Örnsköldsvik och Norrtälje är det önskvärt att dessa flygplatser inrättas som tullflygplatser. Telefonautomater är önskvärda vid samtliga flygplatser som ej äro bemannade dygnet runt.

Flyghaverier

I INFO 25/1963 lämnade luftfartsstyrelsen en redogörelse över två allvarliga haverier, som under mars månad 1963 inträffade 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.

Vid undersökningarna, som företogs med anledning av haverierna, framkom bland annat följande omständigheter. 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. På grund därav har förarna vid start sannolikt icke haft ett tillräckligt antal referenspunkter i den vita omgivningen utanför flygplanet eller en tillräckligt tydlig horisontlinje att manövrera efter. I ett av fallen har dessutom imma och rimfrost på kabinrutorna ytterligare begränsat förarens sikt. Härigenom har flygplanen, utan att det i tid observerats av förarna, kommit i onormalt läge, med resultat att flygplanen under sväng med en av vingarna kolliderat med sjöarnas is- och snötäckta yta och havererat.

Inför vårens flygningar i fjällen, erinrar luftfartsstyrelsen därför åter om att om start måste företagas under förhållanden som de nyss angivna, får föraren 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 han uppskjuta starten tills han fått tillfredsställande horisont eller bättra på förhållandena genom att markera startstråket och dess förlängning med rus-

kor eller andra tillgängliga medel — i varje fall på stråk, som användes ofta.

För att undvika invändig imma eller frost på vindrutan 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 vindrutan och fukten avsätter sig i stället på kabinens väggar och tak. För att öka värmen till defrosteren bör kabinvärmen 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.

Då ett nedkylt flygplan under sådana förhållanden vid 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 en öppen sidoruta. 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 vindrutan, som är svårare än rimfrosten.

(INFO 21/1964)

Flygvapnets talfyrrar

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

Talfyrrar kan avlyssnas med VOR-mottagare med kontinuerlig avstämning eller med vanlig VHF-mottagare, om denna kan inställas på den önskade fyrens frekvens. En röst anger i jämna eller udda tiotal grader den magnetiska bäringen till fyren (QDM) eller m a o den magnetiska kurs man vid vindstilla skall styra för att komma till fyren.

I INFO 26/1964 av den 10 mars ges exempel på hur man begagnar sig av talfyrrarna. Frekvensplan över fyrrarna anges i särskild bilaga

och deras geografiska läge anges på en kartbilaga.

Detta Info bör anslås inom varje flygklubb och varje motorflygare bör ta del av detsamma.
(INFO 26/1964)

Bestämmelser för flygning inom för luftfart förbjudet område och restriktionsområde

Ett nytt Info, som upphäver det hittills gällande 28/1962, har utgivits. Det bör inom varje flygklubb anslås på sådan plats, att det kan studeras av varje pilot.

(INFO 27/1964)

Bestämmelser för fotografering från luften

Jämlikt 109 och 110 §§ luftfartskungörelsen den 24 november 1961 (nr 558) gäller följande bestämmelser för fotografering från luftfartyg över svenskt område:

Kamera får medföras å luftfartyg i linjefart samt å luftfartyg i annan luftfart, som luftfartsstyrelsen förklarar vara i sådant hänseende att jämställa med linjefart, ävensom å luftfartyg, som nyttjas vid fotografering för Rikets allmänna kartverk. Fotografering får även ske från luftfartyg, som användes i nu nämnd luftfart med nedan angivna undantag.

Medgivande att viss luftfart i förevarande hänseende är att jämställa med linjefart kan meddelas av luftfartsstyrelsen efter ansökan, som skall ställas till Kgl luftfartsstyrelsen, Stockholm 12.

För fotografering inom förbjudet område eller inom sådant restriktionsområde, som fastställts av Kgl Maj:t, kräves dock tillstånd av chefen för försvarsstaben. Undantag härifrån gäller endast för fotografering för Rikets allmänna kartverk.

I övriga fall får kamera medföras därest den är förvarad så att den icke kan användas under flygningen. Fotografering får ske endast efter av chefen för försvarsstaben lämnat tillstånd.

Jämlikt 110 § andra stycket i nämnda kungörelse skall befälhavare å luftfartyg efterhöra huruvida kamera medföres ombord, samt i sådant fall förevissa sig om att tillstånd till fotografering föreligger eller att kameran är så förvarad som ovan sagts.

Det kan vidare meddelas, att försvarsstaben som information har utgivit ett häfte benämnt "Bestämmelser för fotografering från luftfartyg". Häftet, som är daterat den 1/7 1960, kan på begäran erhållas från Försvarsstaben, inrikesavd, Stockholm 90.

För den som i vederbörlig ordning erhållit tillstånd att fotografera från luften, utfärdas tillståndsbevis. Detta bevis skall fotograferas

medföra i samband med fotograferingsuppdrag och på anmodan uppvisa.

Ansökan om tillstånd att fotografera från luftfartyg uppgöres enligt till detta Info bifogat formulär. Sådan ansökan skall såvitt möjligt vara chefen för försvarsstaben tillhanda senast 7 dagar före avsedd fotografering. Formulär tillhandahålls av Försvarsstaben, inrikesavd, Stockholm 90 och luftfartsstyrelsens trafikbyrå.

I brådskande fall, t ex för vissa pressreportage, kan ansökan göras per telefon (tfn nr Stockholm 08/67 07 85; under icke tjänstetid: 67 95 20).

Tillstånd utfärdas i starkt begränsad omfattning och i regel för allmännyttigt ändamål.

Upphäver INFO 29/1962.

(INFO 28/1964)

Syrgasutrustning vid höjdflygning

Fysisk och psykisk funktionsnedsättning på grund av syrebrist vid flygning över 4 000 m höjd utgör en allvarlig haveririsk som ökar med ökande flyghöjd. I KSAK segelflyghandbok artikel nr 215 "Flygmedicin för segelflygare" finnes utförliga redogörelser för dessa riskfaktorer samt vilka åtgärder som kunna vidtagas för att motverka desamma.

Följande generella riktlinjer böra tillämpas för att undvika haverier på grund av syrebrist under höjdflygning.

Flyghöjda

0—4 000 m Syrgasutrustning ej nödvändig men önskvärd vid längre tids flygning på höjder mellan 3 000—4 000 m.

4 000—7 000 m Syrgasutrustning skall alltid användas.

7 000—12 000 m Flygning utan syrgas på höjder över 7 000 m är livsfarligt!

Syrgasutrustning med personligt tillpassad syrgasmask skall användas. Personal som avser eller räknar med att flyga på dessa höjder bör ha genomgått prov i undertryckskammare och skall ha noggrant repeterat syrebristens verkningsmekanismer. (Se "Flygmedicin för Segelflygare"). Nödsyrgasutrustning bör om möjligt medföras för att användas i händelse av funktionsfel hos ordinarie syrgassystem.

över 12 000 m Flygning endast möjlig med användning av särskild övertrycksutrustning (finnes ej i något svenskregistrerat segelflygplan). Flygning med vanlig syrgasutrustning innebär dödsrisk trots tillförsel av 100% syrgas.

Obs! Vid syrebrist eller misstanke på syrebrist uppsök snarast flyghöjder under 4000 m.

(INFO 32/1964)

Extratankinstallation i flygplan typ Piper J3C-65 (L-4)

Det har inträffat ett haveri med ett flygplan av rubricerad typ vilket vid haveritillfället var försett med extratankinstallation enligt typ-

granskningsbevis C78/58. Haveriet inträffade vid nödländning, som företogs till följd av motorstörning. Motorstörningen har med all sannolikhet uppkommit genom bränslebrist, förorsakad antingen av bränsleläs, som uppkommit vid överföringen av bränsle från vingtank till huvudtank eller av att föraren för sent påbörjat överföring av bränsle från vingtank till kroppstank samt sedan icke följt för sådan bränsleöverföring utfärdad instruktion.

Luftfartsstyrelsen kommer att föranställa om undersökning, för eventuell modifiering av identiska eller liknande extratankinstallationers utförande i övriga flygplan av samma typ.

I avvaktan på denna undersökning får styrelsen beträffande systemens handhavande fästa berörda ägares och innehavares uppmärksamhet på att skylt med instruktion för systemets handhavande skall finnas anslagen på plats i kabinen, som är väl synlig från förarplatsen. Vidare får med skärpa framhållas nödvändigheten av att berörda förare noggrant följa de på ovanstående skylt angivna anvisningarna.

(INFO 34/1964)

Förteckning över besiktningmän

1. Motordrivna luftfartyg och segelflygmateriel

a) Luftfartsstyrelsen har — i enlighet med Kgl Maj:ts bemyndigande — tills vidare utsett följande personer att såsom besiktningmän utöva tillsyn över luftfartygs luftvärdighet.

Luftfartsinspektör R Lambert, Centralkontoret
Besiktningssingenjör N Södergren, Stockholm-Bromma flygplats

Ingenjör O Björk, BROMMA 10

Byråingenjör B Engdalen

Besiktningssingenjör E Björk, Besiktningkontoret
Byråingenjör U Dahlquist, Malmö-Bulltofta flygplats Postb 160 13 MALMÖ 16

Byråingenjör T Ericson, Besiktningkontoret
Göteborg-Torslanda flygplats GÖTEBORG FLYG

Flygdirektör H Enderlein, F 4, ÖSTERSUND

Flygdirektör K Hultman, CFA, ARBOGA

Flygdirektör B O Norén, F 21, LULEÅ

Byrådirektör S Fogelström, KFF kontroll, Saab, LINKÖPING

Ingenjör E Wendel, Föreningsgatan 59, MALMÖ C

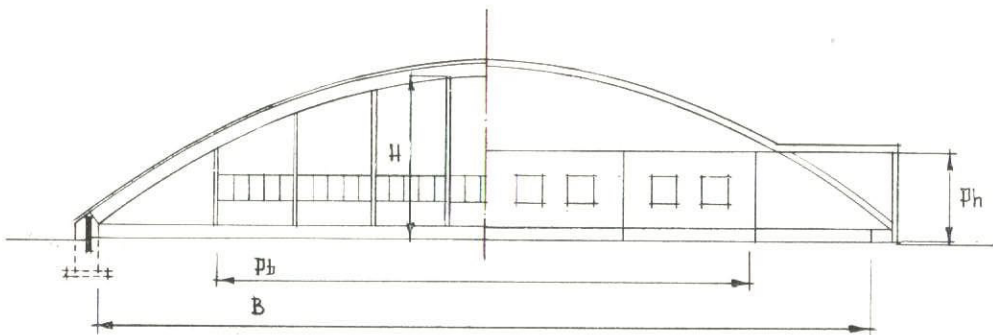
2. Segelflygmateriel

a) Kgl luftfartsstyrelsen har tills vidare godkänt följande KSAKs tekniska instruktörer att i egenskap av besiktningmän för segelflygmateriel utöva tillsyn över segelflygmateriels luftvärdighet.

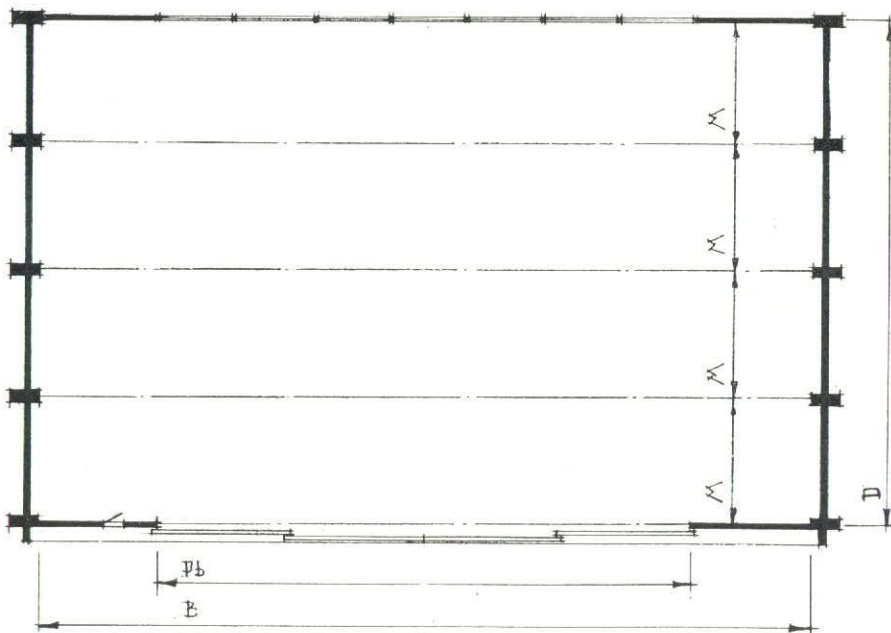
Ingenjör S Axelsson, Box 270 16, STOCKHOLM 27.

Ingenjör L Boström, Villavägen 39, SOLLENTUNA.

b) Kgl luftfartsstyrelsen har tills vidare godkänt följande personer att efter uppdrag i var-



SEKTION - PORTGAVEL.



PLAN.

TÖREBODAHANGAREN Se art. KSAK-NYTT 3/1964 sid 104.

je särskilt fall utöva tillsyn över segelflygmateriels luftvärdighet.
Byråingenjör I Jansson, Kgl flygförvaltningen, STOCKHOLM 80.
Ingenjör R Abelin, AB Malmö Flygindustri, MALMÖ 12.
Verkmästare H Carlsson, Norrköpings Automobil & Flygklubb, NORRKÖPING.

Upphäver INFO 83/1961.

(INFO 36/1964)

Undanröjande av havererat luftfartyg och rapportering av luftfartsolycka

På förekommen anledning får luftfartsstyrelsen meddela följande.

Undanröjande av luftfartyg

Inträffar vid luftfartygs nyttjande olyckshändelse, som medför att någon avlider eller får allvarlig kroppsskada eller att betydande skada uppstår på luftfartyget eller egendom, som icke befordras därmed, skall undersökning verkställas angående olyckshändelsen och dess orsaker samt uppkomna skador. Undersökningen verkställs i normalfallet av en av luftfartsstyrelsen utsedd undersökningskommission som har att utföra sitt arbete i samråd med polismyndighet eller förundersökningsledare.

För utredningsarbetet är det av största vikt att ett havererat luftfartyg och vad som kan ha hört därtill såvitt möjligt lämnas orörda i de lägen, som de befinna sig i efter haveriet. Detta får emellertid icke hindra att ett vrak eller delar därav flyttas eller bortföres, därest så kräves för att rädda liv eller rädda egendom av större värde eller därest vraket eller delarna innebära fara för flygtrafiken eller annan trafik. Ej heller får det hindra att åtgärder vidtagas för att exempelvis undvika att ett havererat luftfartyg sjunker. När omständigheterna nödvändiggör sådan förflyttning eller sådant bortförande skall dock beaktas att undersökningen icke onödigtvis försvåras. Om möjligt skall därför luftfartygets och till detsamma hörande delars ursprungliga läge på haverieplatsen fastställas genom fotografering, skissering eller märkning på platsen.

Bestämmelser härom återfinnas i 11 kap 7—13 §§ luftfartslagen den 6 juni 1957 (nr 297) samt i 122—134 §§ luftfartskungörelsen den 24 november 1961 (nr 558). Vidare har luftfartsstyrelsen i tjänsteföreskrift Li 3/1959 utfärdat bestämmelser om undanröjande av på flygplats havererat luftfartyg eller delar därav. 11 kap 13 § luftfartslagen har följande lydelse:

”Anträffas luftfartyg eller gods, som befordrats med luftfartyg, eller något, som hör till sådant fartyg eller gods, och förekommer anledning antaga att luftfartsolycka timat, må vad som anträffats icke avlägsnas eller rubbas utan tillstånd av polismyndighet eller undersöknings-

kommission, med mindre det sker för att rädda människoliv eller eljest synnerliga skäl äro därtill. — Har någon tillvaratagit egendom som avses i första stycket, skall anmälan därom ofördröjligen göras hos polismyndighet eller undersökningskommissionen, som äger omhändertaga egendomen när det finnes påkallat.”

Rapportering av luftfartsolycka

Underrättelse om att luftfartsolycka av den omfattning, som anges i första stycket ovan, inträffat skall ofördröjligen lämnas till luftfartsstyrelsen genom telefon eller telegram eller på annat lämpligt sätt. Luftfartsstyrelsen mottager sådan anmälan under tjänstetid per telefon till luftfartsinspektionen nr 08/83 06 10; under icke tjänstetid per telefon till trafikledningen på Stockholm/Bromma flygplats nr 08/28 61 86. Trafikledningen vidarebefordrar omgående anmälan till jourhavande haveriutredningsman hos luftfartsinspektionen.

Postadress: Kgl Luftfartsstyrelsen, luftfartsinspektionen, Bromma 10.

Telegramadress: CIVILAIR

Skriftlig rapport om varje haveri skall — oaktat underrättelse enligt ovan skett — snarast möjligt efter händelsen insändas till luftfartsstyrelsen av luftfartygets befälhavare eller ägare eller brukare. Därvid skall användas för ändamålet upprättad blankett (för motorflygplan och helikopter blankett nr LFS Li 137a och för segelflygplan LFS Li 137b), vilka kunna rekvireras kostnadsfritt från luftfartsstyrelsen.

Bestämmelser härom återfinnas i 5 kap 8 § luftfartslagen samt i Bestämmelser för Civil Luftfart (BCL) D 1.4* och i tjänsteföreskrift Ta: R1/1963 och Li 1/1963.

* BCL D 1.4 är för närvarande föremål för omarbetning. Efter omarbetningen kommer här ifrågasvarande bestämmelser att återfinnas i BCL D 1.3. (INFO 37/1964)

Flygning Gotland-fastlandet

Det Info som publicerades i KSAK-NYTT nr 6/1963 har 10 april ersatts med ett nytt, vilket bör observeras.

(INFO 38/1964)

NM Segelflyg

anordnas på Vandels flygplats av Kongelig Dansk Aeroklub 17—29 maj.

I KSAK-NYTT nr 2/1964 publicerades två olika tidpunkter från evenemanget, en i ett referat från Segelflygkommitténs sammanträde i januari, en annan från Nordiska Flygförbundets möte i Helsingfors.

Den nu publicerade tredje uppgiften torde vara danskarnas slutgiltiga giv.

FAI-kalender

Ändringar och tillägg till 1:a halvårets evenemang (publicerade i KSAK-NYTT nr 2/64 sid 50) samt 2:a halvårets evenemang, enl FAI

Motorflyg

- 7 maj: Italien, Rally, Salerno.
30 maj—1 juni: Frankrike (Utgår).
1—2 juni: Italien, Toscanarallyt, Lucca.
3—7 juni: Danmark, Internationell mässa för lätta flygplan, Skovlunde.
20—21 juni: Frankrike, Flygläkarrally, Vichy.
20—21 juni: Frankrike, Dieppe (Utgår).
1—5 juli: Tyskland, Rally, Baden Baden.
4—5 juli: Frankrike, Rally, Vichy.
4—5 juli: Frankrike, Rally till 55-årsminnet av Blériots kanalflygning, Calais.
10—12 juli: Italien, Hastighetstävling och rally, Pescara.
10—12 juli: Marocko, Rally, El Jadida.
11—14 juli: Frankrike, Rally, Blois le Breuil.
17—19 juli: Österrike, Rally, Wien.

Deutsche Luftfahrtschau

äger rum på Hannovers flygplats i Langenhagen 24 april—3 maj i anslutning till Hannover-Mässan. För utomhus uppställda flygplan disponerar utställningen ett område om 12 000 m². Inomhusutställningen är fördelad på tre hallar med en sammanlagd utställningsyta av över 3 000 m².

KSAK-medlemmar som avser att besöka utställningen med eget flygplan rekommenderas av mässans Stockholms-kontor Bad Gandersheim som lämplig förläggningssort. Platsen ligger i Harzbergen, 6 mil söder om Hannover och 7 mil från Langenhagen. Bad Gandersheim har egen flygplats med gräsbana 750×90 m, tillåten för flygplan upp till 2.000 kg.

Vårtävling i radioflygning

arrangeras 25—26 april på F3, Malmslätt av Mfk Linköpingseskadern. För tillträde till tävlingsplatsen måste förhandsanmälan ske till 013/371 56 (Björn Wängström) eller 013/437 18 (Roger Pettersson). Endast svenska medborgare. Ej fotografering.

Nordiska Mästerskapstävlingar

för friflygande modeller anordnas av Finlands Flygförbund på Kauhava flygplats (10 mil Ö Vasa) den 12 juli.

- 25—26 juli: Italien, Dolomiterrallyt, Trento.
8—9 augusti: Frankrike, Rally, Colmar.
20—23 augusti: England, Rally.
23 augusti: Italien, Rally, Aosta.
27 augusti—6 september: Spanien, VM konstflygning, Bilbao.
29—30 augusti: Rally, Turin.
30 augusti: Italien, Rally, Ravenna.
11—13 september: Italien, Internationell 1000-kmflygning, Venedig.
19—20 september: Italien, Rally, Bolzano.
26 september: Österrike, Alpint rally, Innsbruck.
oktober: Frankrike, Turistrally, Roussillon—Cairo (Egypten).
10—11 oktober: Italien, Rally, Genua.

Segelflyg

- 3—14 juli: Frankrike, Internationell tävling, Angers.
1—15 augusti: Italien, Bonomi-Cupen, Rieti.

Modellflyg

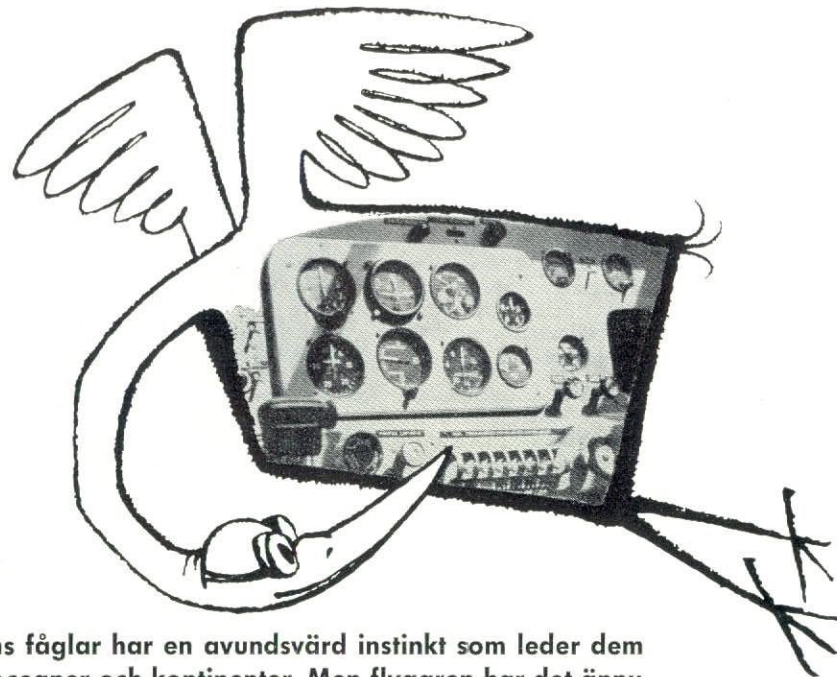
- 10—12 juli: Österrike, Radiostyrning och friflygande gummimotormodeller, Wiener-Neustadt.
24—27 juli: Jugoslavien, Segelmodeller och linstyrning, Team-Racing, Varazdin.
26 juli: Luxembourg, Stunt, Team Racing, Speed 5 cm³, Differdange.
28 juli—3 augusti: USA, Friflygande och linstyrning, Dallas (Texas).
28 juli—4 augusti: Ungern, VM linstyrning, Budapest.
11—13 augusti: Jugoslavien, Europa-kriteriet, friflygande, motor, Bled.
15—16 augusti: Jugoslavien, Sjömodell, Split.
21—23 augusti: Österrike, Magnetstyrda segelmodeller, Spitzberg.
5—6 september: Tyskland, Radio, multi, München.
11—13 september: England, VM inomhusmodeller, Cardington.

Fallskärm

- 15—23 juni: Frankrike, Militär fallskärmsmästerskapstävling, Pau.
30 juli—17 augusti: Tyskland, VM, Leutkirch.

Ballong

- 6—8 juni: Frankrike, Precisionslandningstävling, Lille.
14 juni: Tyskland, Inbjudningstävling, Otto-Beuren.
16—29 augusti: Schweiz, Internationell alpin friballongvecka, Mürren.
6 september: Belgien, Precisionslandningstävling, St Nicolas-Waas.



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
Längd lutningsmätare
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, Przemyslowa 26, P. O. Box 990,

Telegram: MOTORIM-WARSZAWA

Flygdagar och utställningar 1964 med deltagande ur flygvapnet

Flygvapnets deltagande i av flygklubbarna arrangerade flygdagar har nu fastställts. Berörda flygklubbar erinras om att bestämmelser (även ekonomiska) för flygvapnets deltagande fanns publicerade i KSAK-NYTT 7/63 sid 40. Det finns all anledning att gå igenom dessa bestämmelser.

31 maj: N Ångermanlands Fk, Örnsköldsvik.
7 juni: Linköpings Fk, Tannefors.
7 juni: Jönköpings Fk, Jönköping.
7 juni: Kronobergs Fk, Uråsa.
7 juni: Kiruna Fk, Kiruna.
30 augusti: Degerfors Fk, Hällnäs.
6 september: Skövde Fk, Hasslum.

Allebergsprogrammet 1964

Programmet för sommarens Allebergskurser är utkommet och kan jämte anmälningsblanketter rekvideras från KSAK.

Fyraveckors kurser för nybörjare pågår från 14 juni till 22 augusti, då skolan stänges.

En nyhet för året är den Blindflygkurs för flyglärare, som för första gången anordnas. Anmälan till denna liksom övriga lärar- och bygglärdarkurser går genom flygklubbarna.

Kursplan

KURS	OMFATTNING	TID
DK C I	Fullständig kurs, flygstart	14/6-11/7
DK C II	Fullständig kurs, flygstart	14/6-11/7
DK C III	Fullständig kurs, flygstart	26/7-22/8
DK C IV	Fullständig kurs, flygstart	26/7-22/8
S-kurs I	Certifikatkurs	5/7-25/7
S-kurs II	Certifikatkurs	5/7-25/7
F-flygning	Fortsatt flygning	21/6- 4/7
Instrumentflygkurs	Instrumentutbildning	21/6- 4/7
Segelflyglärarekurs I	Instruktörsutbildning	24/5-20/6
Segelflyglärarekurs II	Instruktörsutbildning	26/7-22/8
Segelflyglärarekurs III	Instruktörsutbildning - instrumentflygning	12/7-25/7
Förberedande	F-flygning-förberedande	12/7-25/7
segelflyglärarekurs	instruktörsutbildning	
Bygglärdarekurs	Instruktörsutbildning	31/5-20/6

VFR-flygning i Östtyskland

En av våra medlemmar, Bernt Leube, Malmö, har låtit oss ta del av sina erfarenheter från en flygning med Cessna 210 till Leipzig:

Fem dagar före planerad flygning bad jag trafikledningen på Malmö/Bulltofta genom normala kanaler telexa till Berlin/Schönefeld ACC och begära VFR färdtillstånd för privatflygplan från Malmö till Leipzig. Efter tre dagar er-

hölls tillståndet att företaga flygningen. VFR från Bulltofta till Leipzig/Schkeuditz via AWY 1 och 3 med kontakt Barth TWR, när gränsen passerats.

Flygningen genomfördes planenligt.

I Östtyskland finns inga privatfpl varför VFR-flygning enligt våra begrepp knappast förekommer. Man måste vara beredd på att flyga VMC enligt IFR färdplan och dito radiotermnologi.

VFR flygning endast i eller under kontrollerat luftrum. Flyghöjd omkr. 1 500 fot.

Radiokommunikation på engelska.

Inga VOR fyrar, men mycket goda NDB fyrrar med lång räckvidd.

Inga relästationer för VHF-com, varför våra mottagningsförhållanden på låg höjd var dåliga. Tyskarna äro medvetna om detta. De hörde oss däremot "5:a".

Noggrann navigering fordras då AWY endast är 5 NM bred och sovjet-radar håller noggrant reda på utländskt flyg.

Shellbensin 95 Oktan eller lägre. Ca 38 öre/lit. Västvaluta.

Landn+startavgift 10 Mark.

För ett fpl med god ADF & Radiocom-utrustning finns inga större svårigheter att flyga där än annorstädes.

Eftersom man inte får flyga från väst till öst eller vice versa, får man först lämna östtyskt område *innan* man till äventyrs måste ändra sin färdplan. Då man ej heller får flyga från väst till Västberlin, är den östliga vägen till Schönefeld ett lämpligt alternativ.

Min syn på saken

Eloge till Luftfartsverket

För en tid sedan hände sig att jag parkerade flygplanet vid grind K och bad grindvakten att få låna telefon för att meddela briefing en färdplansändring som aktualiserats i sista stund. Han hänvisade mig till en annan telefon. Till min stora förvåning fann jag ett telefonskåp uppsatt på vaktkurens yttervägg med förteckning över telefonnummer till briefing, väder och bensinbolag. Nästa överraskning var att samtalen var avgiftsfria.

Ätgärden är i och för sig inte märkvärdig, men för mig symboliserade den Luftfartsverkets vaknande intresse för strykpojken General Aviation, och detta är så glädjande att det finns all anledning att rosa överhetens initiativ.

Kjell W Ahlberg

Ett inlägg i den fria debatten kring flyg

Två, något omskrivna ordspråk, säger: "Det är ingen konst att sätta krokben för den som nyss har lärt sig gå", och "man skall inte slå den som är liten och svag".

Vi, som sedan några år arbetat inom "småflyger", har märkt, att det blir svårare och svårare att s a s vara alla till lags. Man har en djungel av paragrafer att känna till och försöka att följa, och när luftfartens råmärken inte är täta nog försöker man hitta andra lagrum tex i vägtrafikförordningen.

Bestämmelser och krav skärps. Exempel: De skriftliga proven för privatflygcertifikat inför LFS, vilket gjort, att flygskolornas elevantal sjunkit avsevärt, och antalet prövade elever som godkänts är litet.

Vi har skärpningen av utbildningen till flyglärare, och trots att brist på flyglärare synes föreliggande anordnas inga nya kurser inom över-skådlig tid beroende på bla att "man inte vet hur det kommer att bli med flyglärarytbildningen",

Vi har också de senaste avgiftsökningarna inom:

- besiktningavgifter för flygplan
- avgiften för landningsårskort från 100 kr/år till 200 kr/år = 100%.
- avgiften för enstaka landningar med fpl över och under 2000 kg.

Det är ingen tvekan om att småflyget är styvmoderligt behandlat av statsmakterna. Storleken av de avgifter som i tid och otid skall erläggas gör, att man får den uppfattningen att småflyget skall "sugas ut", och "har man råd att flyga, har man råd att betala".

Ett par exempel från länder som förvisso är bättre lottade.

Barajas flygplats Madrid

Flygplanvikt 2.175 kg.

- landning under mörker med belysning tänd. Parkering ett dygn.
 - Bil till stationsbyggnaden.
 - Handling.
 - Bil till flygplanet.
 - Start under dag.
- TOTAL KOSTNAD: 62 pesetas (cirka 5 kronor).

Bordeaux flygplats Frankrike

- landning under dag.
 - Handling.
 - Parkering över dagen.
 - Start under dag.
- TOTAL KOSTNAD: 1.30 fr (cirka 1.50 kr).
- Vad skulle motsvarande avgifter blivit för Arlanda? Säkerligen bortåt en femtiolapp.

Skilnaden (enl egen uppfattning). I dessa länder betraktar man småflyget som en tillgång och inte som ett hinder.

På den svenska Luftfartsstyrelsens bord ligger högar av ansökningar om diverse tillstånd, om certifikat o dyl. Allt tar tid att behandla för resp tjänstemän, avdelningarna är underbemannade, man får inte de tjänster man begär av statsmakterna och därför växer pappershögar och vi får vänta längre på de efterlängta svaren från Luftfartsstyrelsen.

Småflyget växer, sakta, inte tack vare statsmakterna utan trots dessa. Vad kan vi göra? Jo, vi kan tacka och bocka för det vi har och har fått, och för att vi över huvud taget får lov att existera.

"VARDER SPELMAN SLAGEN SKALL DETTA ALLTID VARA OGILLT".
(ur västgötalagen).

Ulf Wiberg
"småflygare"

Flygbokhyllan

Ett nytt år i luften presenteras nu på bokhandelsdiskarna som en värdig exponent för bildsinnade Allhems fullödiga produktion. Visst har vi den här gången fått vänta ovanligt länge på flygets årsbok, men vi har väntat på något mycket gott.

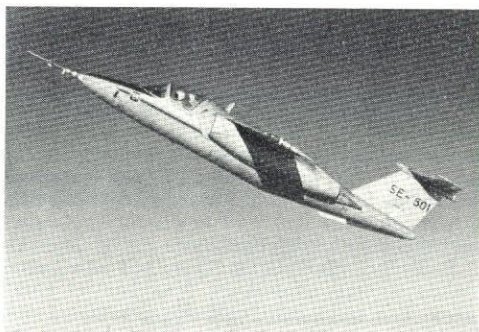
Bildmässigt är det givetvis Draken som dominerar i det rikt varierade flygvapenavsnittet. Där finns framåtblickar, tex System 37 "Viggen" och återblickar, såsom det förnämliga bildreportaget från Militärflygets 50-årsjubileum. Tekniskt Nytt ger axplock ur både militärflygets och trafikflygets nyheter och Den tjugo-femte internationella flygsalongen i Paris refereras.

En fascinerande skildring av utvecklingsprogrammet för X-15, flygplanet som är en rymdfarkost, Helikopterutvecklingen och Flyget - drömyrket följer närmast.

Kommunikationssatelliterna har fått ett eget kapitel, så även Raketer som Hobby, där SAAB-ingenjören Åke Håberg ger synpunkter på hobby-mässig raketverksamhet. I avsnittet om raketmodeller, den nyaste grenen i internationellt modellflyg refereras till de amerikanska säkerhetsbestämmelserna, vilka i avvaktan på FAI:s bestämmelser tillämpas världen runt. Därmed är vi inne på KSAK:s verksamhetsområde, som i årets bok är synnerligen väl företrätt.

Bo Nilssons ambitiösa artikel från Sportflyg till Allmänflyg omfattar nära 80 sidor. Det är en imponerande samling data över äldre och nu aktuella lätta flygplan som här har sammanförts.

Harald Millgård har med egen kamera och redaktionshundens Cum gjort strövtåg bland fly-



Flygvapnet beställer SAAB 105

Den 6 mars erhöll svenska flygvapnet regeringens bemyndigande att hos Saab beställa 130 flygplan av typ Saab 105. Första serieleverans skall äga rum i november 1965.

Detta tvåmotoriga jetskolflygplan, som erhållit Flygvapnets beteckning Sk 60, är resultatet av ett utvecklingsarbete som påbörjades 1959, då Saab på eget initiativ började bearbeta ett projekt till ett 2-motorigt jetflygplan. Sedan Flygvapnets krav på ett nytt skolflygplan blivit kända, sammankopplade Saab sitt projekt med det nya skolflygplanet och det egentliga projektarbetet med denna ändrade målsättning inleddes våren 1960, fortfarande helt på Saabs egen bekostnad.

Under 1961 utökade Flygvapnet kraven på garminnen. Dessa Blad ur en Klubbflygares Dagbok rymmer personliga upplevelser från motor- såväl som segelflyg, från fjällflygningar i snö och is till flygburna fisketurer i mellan-svenska sommarsjöar.

Den flygare är lycklig som har alla 14 årgångarna av Årets Flygbok kompletta.

ETT ÅR I LUFTEN, red: S Artur Svensson och Bill Bergman, Allhems Förlag, Malmö, pris inb. 26:50.

(Ett begränsat antal ex säljes till KSAK-medlemmar för det subventionerade priset 22:—.)

Inför flygsäsongen

kan red inte neka sig nöjet att ännu en gång rekommendera succéboken som verkligen handlar om praktisk flygning "Du kan lära Dig flyga", annonserad och recenserad i KSAK-NYTT nr 6/63. Boken finns ej i bokhandeln, men den tillhandahålles både hos Strängnäs Tryckeri AB, Box 8, Strängnäs 0152/101 33, postgiro 25 27 06, och hos KSAK, Skeppsbron 40, Stockholm C 08/23 23 65. Priset är 15:—.

sitt nya skolflygplan till att omfatta även användbarhet som lätt attackflygplan. Denna användning av Flygvapnets skolflygplan föreslogs i överbefälhavarens förslag till riktlinjer för krigsmaktens framtida utveckling, ÖB 62, vilka fastslogs av riksdagen i 1963 års försvarsbeslut. Detta lätta attackplan avses i första hand för direkt samverkan med markstridskrafter i övre Norrland samt med sjöstridskrafter längs kusten.

Den första prototypen började byggas i början av 1962 och flögs för första gången den 29 juni 1963. Efter en första flygprovperiod vid Saab överlämnades prototypen i november 1963 till Flygvapnet för prov. Efter att dessa prov nu har avslutats har Flygvapnet konstaterat, att Saab 105 kommer att uppfylla de ställda kraven på ett kombinerat skol- och attackflygplan och som en konsekvens härav placerat sin beställning.

Flygproven har visat att det nya flygplanet är trevligt att flyga och har goda flygegenskaper både under normal och avancerad flygning.

SMÅTT och GOTT

Ett intressant led i den pågående utvecklingen av trafikkontrollen är de automatiska landningar som utförts med Hawker Siddeley's Trident. Det automatiska landningssystemet har utvecklats av S Smith & Sons, England, vars tekniske expert McKinlay redogjorde för systemet inför Flygtekniska Föreningen den 4 mars. Trident har en startvikt på ca 59 ton och tar i en version med enbart ekonomiklass 125 passagerare.

Cumulus, Stockholms Segelflygklubbs medlemsblad på 7:e året, löser kommunikationsproblemet mellan klubbens många medlemmar. Mats Hädell redigerar.

KSAK-NYTT

kommer den här gången ca 10 dagar efter den ordinarie utgivningsdagen. Detta sammanhänger bl a med årets senarelagda årsmöte, vilket refereras i detta nummer. Numret är daterat april—maj 1964. För att tillmötesgå flygklubbarnas önskemål om ett förkortat sommaruppehåll utkommer KSAK-NYTT nr 5 omkr. 15 juni. (Manuskript till text och annonser bör vara KSAK-NYTT tillhanda senast den 25 maj.) Red.

Männen på marken...

För att hålla planen i luften måste Flygvapnet ha en topptrimmad organisation på marken. Där ingår rader av specialister — vill Du bli en av dem?

FLYGTEKNIKER — håller den tekniska materielen (flygplan, vapen, teleteknisk utrustning m m) i högsta trim. Ett ansvarsfullt arbete, som kräver skicklighet och omsorg.

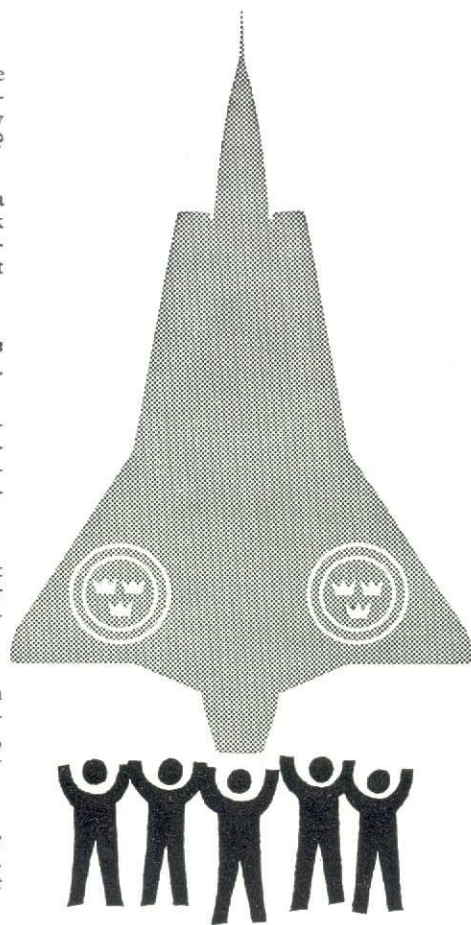
Du kan söka när som helst till chefen för det förband, Du önskar komma till.

SIGNALIST — en ansvarsfylld befattning inom Flygvapnets omfattande signaljänst. Du får bl a telegrafistutbildning, Du blir också instruktör och lärare.

STRIDSLEDARE — en viktig länk i vårt nya luftförsvarssystem, Stril 60. Du får radarutbildning antingen inom stridsledning eller luftbevakning.

TRUPPUTBILDARE — instruktör och ledare vid markstrids- och skjututbildningen. Ett friskt, omväxlande jobb, som kräver både framåtanda och om-löme.

Utbildning för signalister, stridsledare och trupputbildare börjar omkring 1/9. Ansökan till Chefen för Flygvapnet helst före 1/6.



...håller planen i luften!

Läs broschyren "Männen på marken". Beställ den från närmaste flygflottill, arbetsförmedling eller direkt från rekryteringsofficeren, Flygstaben, Stockholm 80, tel 67 95 00, 08/67 96 00.

FLYGVAPNET

MÄRKLIGA FLYGPLAN

bevarade vid

Östgöta flygflottilj (F 3)

I nummer 2 av KSAK-NYTT detta år redogjorde Bo Widfeldt i Svensk Flyghistorisk Förening för de äldre flygplan som finns bevarade i Tekniska Muséets huvudsamling. Artikeln fortsätter nu med en översikt från F 3:s märkliga samling av militära flygplanstyper.

Permanent flygutställning i Linköping

I samband med firandet av det svenska militärflygets femtioåriga tillvaro anordnades flygdagar vid F 3 Malmen i början av september 1962.

För allmänheten visades då de märkliga militärplan som finns bevarade på Malmen. Några fick till och med visa sig i sitt rätta element.

Det nu planerade flygmuséet i Linköping skall få överta flygvapnets vård av de historiska planen.

Nieuport IV-G

"Monoplaner" eller M. 1 var arméflygets första flygplan vid starten år 1912. Planet är tillverkat i Frankrike och skänktes till svenska staten av fyra medlemmar i Svenska Aeronautiska Sällskapet (SAS), som var KSAK:s ursprungliga namn. Planet flögs av löjtnant von Porat och användes huvudsakligen för olika spaningsuppdrag. Motorn var en Gnome 70 hk.

Albatros

Vid det första världskrigets utbrott befann sig två tyska Albatrosplan på Sverigebesök. Planen inköptes av staten och fick stå som förebild för "licens"-tillverkning vid Södertälje Werkstäder och Arméns flygverkstäder på Malmen. Det plan som finns bevarat på Malmen är märkt 04 vilket innebär att det rör sig om ett av de plan som övertogs av Flygvapnet 1926 och som var baserat på Ljungbyhed. Planet är försett med en Mercedesmotor på 120 hk. Beteckningen inom Flygvapnet var Sk 1.

Tummeliten (Tummelisa)

"Lisan" konstruerades av Gösta von Porat och Henry Kjellson och tillverkades vid Arméns flygverkstäder på Malmen. Planet tjänstgjorde som övningsplan och övergick senare i ett 10-tal exemplar år 1926 till Flygvapnet. Beteckningen blev då Ö 1. Motorn är en Thulin

A på 90 hk. Det plan som nu finns på Malmen är flygdugligt liksom M.1 och deltog i jubileumscirkusen över F 3 hösten 1962.

Phönix-jagaren

Ett exemplar av Sveriges första egentliga jaktplan, Phönix 122, finns även på Malmen. Typen beställdes i ett antal exemplar från Österrike och några tillverkades senare vid flygverkstäderna på Malmen. År 1926 överfördes ett antal plan till Flygvapnet och fick beteckningen J 1. Planet på Malmen (947) är ett originaltillverkat plan och saknar de vingtankar som de svenskbyggda planen försågs med. Motorn är en BMW på 185 hk. Beväpningen utgörs av 2 st Schwarzlose M 17 (6,5 mm).

Macchi M. 7

Det enda sjöflygplanet på Malmen är en Macchiflygbåt med en Isotta Fraschini på 250 hk. Typen förvärvades i två exemplar till arméflyget år 1921 och fanns i tjänst som jaktflygbåt fram till 1926/27. Motorn på det exemplar som bevaras på Malmen är tyvärr förkommen varför den ersatts med en atrapp utförd i trä.

Forts i nästa nr

T I L L S A L U

Piper Cub 65

i mycket gott skick. Vingtankar 45 l.
360 tim. kvar på motor.
Tel. 0321/302 12.

Handbok i radiotelefonering och -navigering

Ändringstryck nr 1 och 2 berörande VHF-planen och bil. 1 utsändes portofritt mot kronor 1:25 till Lennart Hedberg, D K V 6a, Karlstad, postgiro 59 46 85.

10 maj

sista chansen

att köpa

KSAK:s SJUKVÅRDSLÅDA

Återstående utförsäljes

för endast 8: -

(ordinarie pris 15: -)

KSAK • Skeppsbron 40 • Stockholm C

Tel. 08/23 23 65

ENGELSKA FACKTIDSKRIFTER

Gratis ett helt år!

Englands tekniska facktidskrifter redigeras för en internationell publik. Den stora upplagan möjliggör som regel ett lågt pris vid helårsabbonnement. Som en verkligt värdefull förmån erbjuder nu FLYG + MOTOR alla sina kunder nedanstående facktidskrifter **fullständigt gratis under ett helt år**, vid samtidig prenumeration för 2 år. Ni betalar alltså endast det ordinarie priset för 2 års abonnemnet och får den beställda tidskriften gratis under 3:e året!

Detta verkligt förmånliga erbjudande gäller t.v. följande tidskrifter:

	Pren.-priser	1 år	3 år
FLIGHT INTERNATIONAL , Englands främsta flygtidskrift i absolut internationell toppklass, nytt aktuellt nummer varje vecka	89: 25	168: 50	
NUCLEAR ENERGY , Journal of the Institution of Nuclear Engineers	49: 75	99: 50	
AEROPLANE AND COMMERCIAL AVIATION NEWS , välinformerad veckotidning ..	51: -	102: -	
THE MOTOR , en av världens ledande motortidskrifter, stort nummer varje vecka ..	74: 80	149: 60	
COMMERCIAL MOTOR , motorbranschens speciella facktidskrift, varje vecka	59: 50	119: -	
MOTOR BOAT AND YACHTING , för båtentusiasterna, utkommer varannan vecka	68: -	136: -	
THE MOTOR SHIP , teknisk månadstidskrift om båtar och skeppsfart	51: -	102: -	
MOTOR CYCLING WITH SCOOTER WEEKLY , veckotidning för 2-hjulsintresserade ..	36: 75	73: 50	
NUCLEAR ENGINEERING , teknisk månadstidskrift för kärnvapenforskning	51: -	102: -	
CONSULTING ENGINEER , ledande månadstidskrift inom sitt område	31: 50	63: -	
OVERSEAS ENGINEER , ingenjörstidskrift med internationell utblick	34: -	68: -	
FARM MECHANIZATION , behandlar lantbrukets motorisering, traktorer etc.	39: 25	78: 50	
OIL ENGINE & GAS TURBINE , månadstidskrift om oljemotorer + gasturbiner	42: 50	85: -	
PETROLEUM TIMES , högtstående organ för hela oljebranschen, var 14 dag	89: 25	178: 50	
EUROPEAN CHEMICAL NEWS , intressant veckotidning för det kemiska facket	44: 25	88: 50	
LIGHT METALS , lättmetallens specialområde behandlas varje månad	42: 50	85: -	
PLASTICS , om dagens och morgondagens revolutionerande värld i plast	51: -	102: -	

AMERIKAS FLYGPUBLIKATIONER

FLYG + MOTOR representerar självfallet också USA:s ledande flygpublikationer, från dagliga informativa nyhetsbulletiner över sakkunnigt redigerade vecko- och månadstidskrifter till årliga uppslagsverk av enastående värde för fackmannen:

	Pren.-priser		
	1 år	2 år	3 år
FLYING , världens största flygtidskrift, upplaga ca 1/4 miljon ex. Lösnummerpris 4: 75 kr. Ni tjänar 21 kr redan vid helårsabbonnement, 48 kr vid 2-års och 81 kr vid 3-års-pren.	36: 25	66: -	90: -
MISSILES AND ROCKETS , veckotidskrift för rymd- och raketforskning	90: -	145: -	203: -
AMERICAN AVIATION (incl. AIRLIFT + SKYWAYS), allround månadstidskrift	42: -	72: -	96: -
AIR FORCE - SPACE DIGEST , verkligt intressant månadstidskrift	42: -	78: -	108: -
ARMED FORCES MANAGEMENT , månadstidskrift för den fria världens flyg	90: -		
AIR CARGO , facktidskrift för kommersiellt flyg och fraktflyg	69: -		
AVIATION DAILY , daglig nyhetsinformation om all världens flyg, per år	1.144: -	kr	
MISSILE SPACE DAILY , dagliga nyhetsbulletiner om rymdflyg + teknik	1.144: -	kr	
WORLD AVIATION DIRECTORY 1964 , 1.300 sidor, 39.000 upplysningar! Pris	95: -	kr	
WORLD SPACE DIRECTORY , uppslagsverk om rymdflyg, ny upplaga maj 1964	72: -	kr	

! FLYG + MOTOR lagerför 1000-tals ex. av hundratals olika boktitlar och facktidskrifter inom flyg- och motorbranschen. Begär gratis katalog! !

BESTÄLLNING insändes till
FLYG + MOTOR, Box 121, Falsterbo

Härmed beställes

Namn:

Bostadsadress

för 1 år 2 år 3 år framåt

Fraktfri leverans vid förskottslikvid, check,
postgiro nr 63 01 99

Poststation

KSAK

TILL SALU (forts.)

Piper Pa 22 "150"

säljes, ev. uthyres för längre eller kortare tid.
Ivar Olovsson, Klippgatan 3, Visby. Tel. 139 46.

Tiger Moth, DK

m. al.-toppar o. bogs.-koppl. Motor 200 tim. sedan gr.
översyn. Nybes. apr. -64. - Ev. m. radio.
Jarl o. Viking Österlindh, 031/29 11 97.

Auster V

m skidor och radio. Cirrus Minor II, gångtid 550 tim.
Ev. byte. 0372/302 87 (Odgaard).

"Handbok i radiotelefonering och navigering"

Nya upplagan, i plastpärm, 145 sidor. Rekommenderas
av KSAK. Sändes mot 20: - till pg 59 46 85,
Lennart Hedberg, DKV, 6a, Karlstad.

DH Tiger Moth

Nybesiktigad med bogserkoppling. Föreningen Flygupp-
drag, Box 24, Varberg. Tel. 0340/211 28 (efter 18.00).

MORANE-SAULNIER 885

i utmärkt skick, tillverkningsår 1961. Total gångtid 25
tim. Färg vit/röd.

Närmare upplysningar per tel. 033/179 50, 0320/701 23

MOONEY Mk 21

nytt luftvärdighetsbevis, 100 tim tillsyn, korrosionskon-
troll utförd. Landstället ombussat. Vällutrustad.

TRI PACER

150 hk, flera exemplar, olika utrustning.

RADIOKOMPASS

några begagnade radiokompasser Lear ADF-12E säljes
som hela satsen eller enstaka reservenheter
för kunds räkning.

AB FLYGLEVERANSER
Bromma 10 Tel. 28 91 90

KLEMM 35-B, SE-BPN

200 timmar kvar på motorn. Anbudsförfarande.
Förfrågningar per tel. 021/356 12, 421 30, 460 55.

U P P H I T T A T

Kalender 1964

efter årsmötet. Återfås mot beskrivning i KSAK:s
telefonväxel, 23 23 65.

160 - April-Maj 1964

P E R S O N A L

KSAK anställer

1. Instruktor för tekniska detaljen

Tjänsten (på KSAK:s segelflygavdelning) avser besikt-
ning av flygklubbarnas segelflygmateriel, lärartjänst vid
KSAK:s centrala byggledarkurser m. m. Anst. skall till-
trädas omkr. 1 juli. Sökande skall ha avlagt ingenjörs-
examen vid tekn. läroverk eller institut, maskintekn.
fackavd., och skall inneha S-certifikat och ev. motor-
flygcertifikat. Gärna praktik från flygverkstad. Svar med
meritförteckning, betygsavskrifter, referenser och löne-
anspråk före 15 maj 1964 till KSAK, Skeppsbron 40,
Stockholm C.

PILOT

Kontakt önskas med erfaren pilot (IFR) för planerad
affärsflygverksamhet i större mellansvensk stad. Flyg-
ningen kommer i varje fall till en början att utgöra ca
halvtidstjänst och måste därför kombineras med andra
arbetsuppgifter - mek., lärare eller likn. eller annan
"civil" sysselsättning. Svar till "Light-twin pilot",
KSAK, f. v. b.

Segelflyglärare

Segelflyglärare önskas under segelflygsäsongen 1964,
ev. även kortare perioder.
Älvsby Flygklubb, Box 57, Vidsele.
Tel. Älvsbyn 302 30, Samuelsson eller H-A Karlsson.
Efter kl. 18.00 tel. Älvsbyn 1171 eller 301 32.

Segelflyglärare

Linköpings Flygklubb anställer segelflyglärare för kvälls-
tjänstgöring under sommarmånaderna.
Svar till Linköpings Flygklubb, Saab, Linköping.

Ö N S K A S H Y R A

Bogserflygplan

Älvsby Flygklubb, Box 57, Vidsele.
Tel. Älvsbyn 302 30, Samuelsson eller H-A Karlsson.
Efter kl. 18.00 tel. Älvsbyn 1171 eller 301 32.

D I V E R S E

Med bil till Lasham Gliding Center

En segelflygare med körkort har möjlighet att få en
billig t.o.r.-resa Stockholm-Ålto med bil. Avresa om-
kring 1 juli, återresa omkr. 20 aug. För vidare upplys-
ningar om resan och flygning i England ombedes in-
tresserade ringa Olaf Larsson, 08/25 39 22 (eft. 15.30).



FYRSITSIGT ENHETSFLYGPLAN för SKOLNING - SPORT - RESOR

ROBUST

Nitat, kraftigt lättmetallskal förstärkt med
kabinskelett av svetsade stålrör.

SÄKERT

Kraftig struktur och trehjuligt landställ med-
ger säker landning även på gropiga fält.

STABILT

Kombinerat stabilisator-höjdroder och stor
fena ger exceptionellt god stabilitet.

GARDAN HORIZON

kostar med 160 hk Lycomingmotor, fast metallpropeller, fullständig belysning, VFR-instrumen-
tering jämte känslig höjdmätare och svängindikator Kr 72.275: -
Med 150 hk motor och VFR-instrumentering Kr 67.840: -

Begär broschyr och demonstration!

FCA  **FLYGCENTRUM AB**

BROMMA FLYGPLATS
Bromma 10, tel: 08/28 52 05