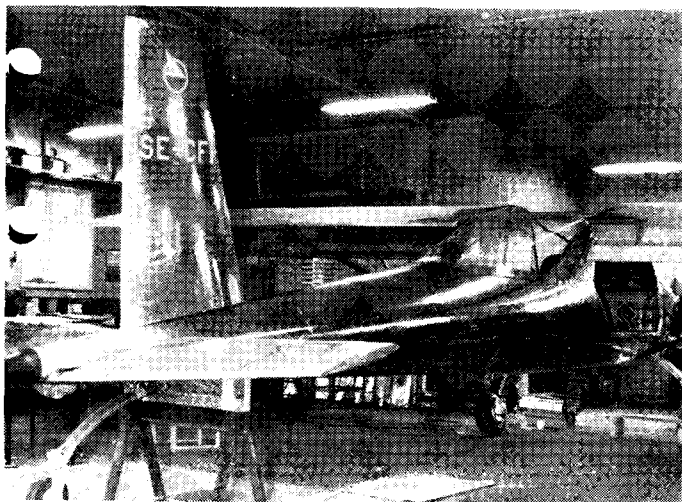
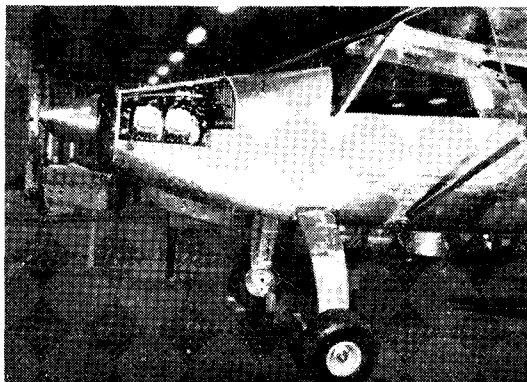


Julklapp från MFI

Sensationen från Malmö Flygindustri, det sandwichbakade flygplanet F-10 Vippan ägnades som bekant en kortfattad presentation i KSAK-NYTT nr 1/1959. Nu står "världens blankaste flygplan" redo för provflygning. De här publicerade bilderna bär syn för sägen.

Den högentressanta roderkonstruktionen med sinsemellan utbytbara sidroder och höjdroderhalvor, den utomordentliga sikten och landställ samt sporrhjul av glasfiberlaminat framgår tydligt av bilderna.



VIPAN
på väg
!
s n a r t
i luften

Liten men myndig

Ett apropå till Rolf Algotsons presentation av H-17 i förra numret av KSAK-NYTT (7/60):

I "Algots" artikel har insmugit sig ett par mindre fel, vilka jag vore tacksam om Red. ville rätta till med tanke på att vi är intresserade av att de faktiska förhållandena beträffande "vårt förstlingsbygge" blir kända. SE-SAD är icke tvilling. Endast ett exemplar byggdes vid AB Svenska Kano Verken, Halmstad. Detta företag bytte sedermera namn till AB Flygindustri, eftersom redan från år 1940 huvudproduktionen låg på flygsidan. I samband med att direktör F H Kockum 1945 övertog företaget ändrades namnet till AB Kockums Flygindustri och efter det att företaget flyttat till Malmö och ej längre ägdes av direktör Kockum, ändrades "förmamnet" år 1952 ytterligare en gång, så att namnet i stället blev AB Malmö Flygindustri.

Ytterligare ett exemplar av H 17 byggdes även i Sverige. Detta var dock icke en original H 17 utan en s. k. Hirth-Hütter H 17. Skillnaden var huvudsakligen den, att den Hirthska versionen hade fast hjul och något högre flygvikt än original H 17.

Vad slutligen provflygningarna beträffar utfördes dessa av undertecknad med avseende på fabriksprovflygningarna och av löjtnant P A Kinnman för Luftfartsstyrelsen. Med hänsyn till de starthjälpmedel, som stod till buds, var provflygningarna emellertid ytterst knapphändiga och man får väl därför betrakta Sven Åhbloms provflygning som det egentliga "eld-dopet". Försäljningspriset slutligen kanske säger en del. Utan instrument var priset, om jag inte misstager mig, kr 1.850:— och totalt torde försäljningspriset ha varit omkring 2.100 kr.

Red. kanske också erinrar sig H 17:s betydelsefulla "insats" vid utställningen på NK hösten 1939. Det är väl ingen tvekan om att lilla H 17 där slog ett stort slag för inte minst det stockholmska segelflyget.

Rudolf Abelin.

STORKENS EPILOG

Efter framställning av flygförvaltningen har Kungl. Maj:t beslutat att ett antal av flygvapnets uttrangerade Fieseler Storch skall överlämnas till KSAK utan kostnad. Flygplanen avsågs för användning som bogserflygplan vid klubbarna.

KSAK har hos luftfartsstyrelsen efterhört vilka åtgärder som erfordras för att flygplanen

skall erhålla luftvärdighetsbevis. Eftersom flygplanen ej flugits på ett antal år blir de åtgärder som erfordras ganska omfattande. Luftfartsstyrelsen har under hand meddelat att iståndsättningskostnaderna kommer att bli avsevärda. Troligen kommer de att ligga någonstans mellan 20 och 30 000 kronor per flygplan. Dessutom blir driftskostnaderna mycket höga.

På grund av dessa omständigheter samt det förhållandet att flygplantypen ej är särskilt väl lämpad för amatörer, vare sig då det gäller flygningen eller den tekniska tjänsten, har KSAK tyvärr sett sig nödsakad att tacksa och avböja gåvan.

Ett varningsord till flygplanspekulanter

ÖVERSYN AV MOTORER
I UTLANDET

Luftfartsstyrelsen har tillställt KSAK en skrivelse av följande lydelse:

"Från ett par flygklubbbar har styrelsens tillstånd begärts att få lämna motorer av fabrikat Hirth och Siemens till tyska verkstäder för översyn. För ett sådant tillstånd fordras att styrelsen kan godkänna ifrågavarande tyska verkstad, vilket förutsätter att verkstaden göres till föremål för inspektion. Kostnaden för denna inspektion måste betalas av motorägaren eller verkstaden. Det är därför av intresse att veta huru många översyner av ovan nämnda motortyper, som äro aktuella under de närmaste två åren. Är mer än en översyn vid varje verkstad sannolik, bör KSAK söka förmå verkstäderna att betala kostnaden för inspektion. Detta bör observeras att denna kostnad måste betalas även om inspektionen skulle ge till resultat att verkstaden ej kan godkännas.

Styrelsen föreslår att KSAK genom cirkulärförfrågan hos anslutna klubbar snarast införskaffar uppgift om antalet aktuella översyner på motorer av ovannämnda fabrikat. Styrelsen avvaktar KSAK:s utredning i denna fråga innan en eventuell inspektion företages."

Med anledning av denna skrivelse anmodas ägare av aktuella motorer att före den 20 januari 1961 anmäla översynsbehovet till KSAK för de nämnda två åren.

KSAK vill i detta sammanhang påtala hur nödvändigt det är att vid köp av flygplan välja sådana med motorer för vilka översynsmöjligheter och reservdelslager finns inom landet.

1960

har varit ett framgångsrikt år.
Klubbarna har ökat sitt medlemstal.
Nya klubbar har tillkommit.
Många nya flygplan
har kommit in i landet
och stärkt klubbarnas ställning
både på segel- och motorflygsidan.
Trots en dålig sommar
har verksamheten gått framåt.

För 1961

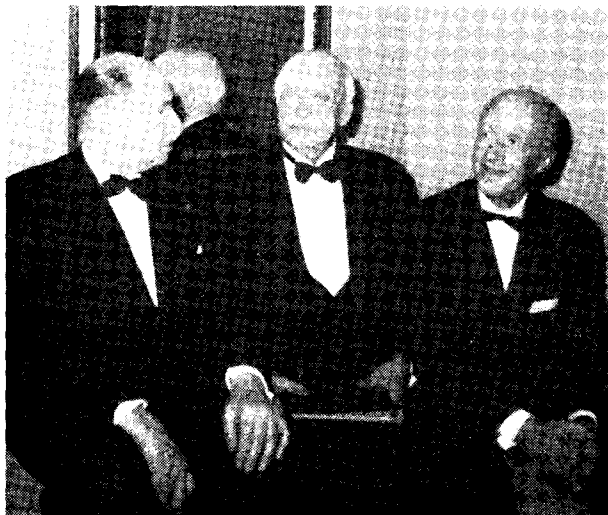
är förutsättningarna därför gynnsamma.
Vi väntar oss mycket
av detta den frivilliga flygkårens
födelseår.

TACK FÖR DET ÄR SOM GÄTT
EN GOD HELG
OCH ETT LYCKOSAMT NYTT ÄR.

N. P. Stenlund

KSAK-STYRELSEN

60-års jubilerade i KSAK-huset bland veteraner och flygarminnen

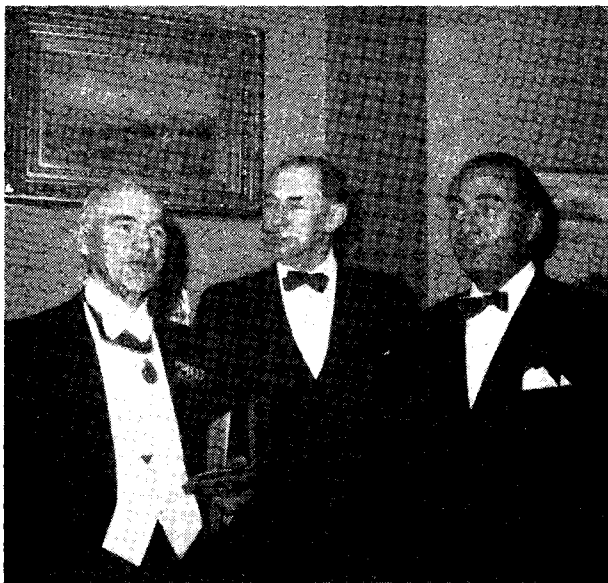


Årets jubileumsarrangörer skönsgat
nog önskat att KSAK:s upphovs-
män för 60 år sedan valt en annan
tidpunkt än den 15 december för
sin konstituering. Det blev alltför
få anmälningar till den planerade
flygarmiddagen, varför styrelsen
efter sitt sammanträde tillbringade
kvällen i KSAK:s egen klubb-
våning tillsammans med veteraner
och astronautiker.

En återblick till gamla pionjär-
tider gjorde bl a Nils Söderberg,
när han tillsammans med ordför-
anden Carl Ljungberg utdelade
Wicander-medaljen i guld till
översten Ernst Fogman, en av
KSAK:s få medlemmar från de
första åren.

KSAK:s hederstecken utdelades
i guld till musikdirektören Erik
Erling och i silver till leg läkaren
Sven Björlin, vilka avtackades för
sina insatser i samband med ju-
leumshögtidigheterna på Karla-
plan i september.

Lars Brising gav en fascineran-
de redogörelse för vad vi har att
vänta av morgondagens flyg och
generalsekreteraren föredrog Erik
Jägerbloms hyllningskväde, som
härintill förevigas.



Kväde till KSAK:s 60-årsjubileum

Men tiden man kände ej stress eller jäkt,
med små blygsamma siffror för fart och rekord.
Men den tiden den hade en gyllene bård
utav stilla gemyt och en leende fläkt
av gracil poesi, ty man levde i frid.
Brovikens musik och dess blänkande is,
pönsch och kvinnor och trånande stilla kurtis.
Sekelskiftets bedårande, livsglada tid.

Vid den tidpunkten fanns ock en handfull med
män

som från Ikaros' och Lionardos idé,
liksom även från bröderna Montgolfier,
gjorde luftens erövring till käraste vän.
Med ballongen som närmaste flygideal
fick man första kontakten med vår atmosfär,
Och med "Svenske" man irrade fjärran och när
under målovishetens förtärande kval.

Man berättar, det hände i Sverige en gång,
att en dimma låg tät över marker och hus,
medan ovanför himlen var molnfri och ljus,
i rymden där uppe flöt lugnt en ballong.
På en gård höll en man med sin hustru ett gräl.
Då "Gud hör dig din djäkel" det ljud ifrån syn.
Det blev tyst som i graven där nere i byn,
och en man bad om nåd för sin syndiga själ.

Många voro de ej, dessa män i det blå,
men med ungdomlig dådkraft och frisk fantasi
grep de in i den lek som de givit sig i,
och de siktade högt för att skogsbrynet nå.
Man får nedkämpa motstånd och hån, om
man vill,
bringa fram något nytt i en klenbogen värld,
men med eniga krafter blir segern beskärd.
Det var så vår förening den gången kom till.

Tiden gick. Så en dag kom en stor hjältedat,
och den kablades runt uppå alla de språk,
om att bröderna Wright borta vid Kitty Hawk
stigit upp i en otymplig flygapparat,
som var tyngre än luften, en världssensation.
Det var som om då sprängdes en urgammal
damm,
lite långsamt förstås hos vår tveksamma stam,
men nog dryftades saken vid kaffe och kron.

Calle Cederström skänkte åt flygningen glans,
och de klenetrogna började ana att nu
bröt det in något stort, ty man skådade ju
in i framtidens dar, mot en gryende chans
till en snabbare färd över länder och hav
just för detta modernaste senaste skrik
båd' för människor och gods, ja för all slags
trafik,
än den båten och bilen och järnvägen gav.

Det går många historier från dessa dar.
pionjärernas ängslan för var liten pust,
hur de laddade upp sig för kommande dust
ur en fyllig butelj, innan kusten blev klar.
Kanske blev deras färd något vinglig ibland,
men det skyller vi gärna på dåtidens plan.
Säkert är, han var prima i hjärnans membran,
när han slutligen hamnade lyckligt i land.

Och vårt sällskap det stod dessa utvecklingsår
bakom allt som på flygningsområdet blev gjort.
Det fick luft under vingarna, växte sig stort
och fick rum för idéer i flygningens vår.
Namnet ändrades också ifrån S. A. S.,
som ju numer en annan betydelse bär,
till att bli K. S. A. K., som alltjämt det är.
Cirka fyrtio år har förflutit sen dess.

Postbefordran var något vi tidigt tog opp.
Redan fjorton om våren ett brev från Paris
kom med flyget till oss uppå snabbaste vis.
Det var alltså det första i tidernas lopp.
Sedan blev det trafikflyget, som kom i tur,
och så småningom kom lilla ABA i gång,
men den lilla snart växte med buller och bång,
tills en världsfirma numera skapats därur.

Konstruktörer kom fram, och de blev till en stab.
Södertälje, Landskrona och Malmslätt stack
upp.

Det var blyga små verkstäder, inte nå'n Krupp,
men ur virrvarret växte så småningom SAAB.
Militären, som redan från början förstått
vad som förestod, gjorde en trevande start
med armé- och marinflyg. De samlades snart
till ett Flygvapen av respektablaste mått.

Allting har sina höjder och dalar minsann,
det har vi också fått lära känna tyvärr.
Tjugotalet vi fastnade som i ett kärr.
Då stod allt nästan stilla, och tiden förrann.
Ett decennium senare kom vi igen.
Då blev fart uppå klubbens förnäma kansli.
Papper flödade. Alla fick nu ligga i.
Den energiska takten, den håller vi än.

Vi har satsat på ungdomen mera än förr.
Det är den som skall föra vår skuta i hamn.
När vi själva står kvar blott som bleknade
namn,

skall den öppna passagen till framtidens dörr.
Med modellflyg och segelflyg skapas en bas
för intresset och lusten i ungdomens år
till att välja den väg som mot höjderna går,
och dit alltid de djärvaste, vaknaste dras.

Och vad ser vi i framtidens flygteleskop?
Jo, vi hoppas få fortsätta vårt Älleberg
som en skola för ungdom med fart och med färg,
där det flyges och pysslas med underhållsknäp.
Och en kommande frivillig flygarekår,
som kan hjälpa, då krigsfara hotar vårt land,
eller varsko när skogarna råkat i brand.
Det är planer vi hyser för kommande år.

Sextio år är en droppe i tidernas hav,
men i flygningen är det en hissnande tid,
fylld av vaga försök, utav motgång och strid,
utav jublande framgång, av järnhårda krav.
Vi fått glädjen att verka, när föret var tungt.
Och vi tacka de framsynta män som har lett
våra trevande fjät, och som vägen berett
i de yrvakna åren, när seklet var ungt.



STORT INTRESSE FÖR FRIVILLIGA FLYGKÄREN (FFK).

FFK:s organisation kommer att omfatta ett
centralorgan samt länsflygavdelningar.

Centralorganet består av en styrelse och kår-
ledning. Som styrelse fungerar Kungl. Svenska
Aeroklubbens styrelse, i vilken en representant
från civilförsvarsstyrelsen skall ingå. Kårled-
ningen utgöres av KSAK:s generalsekreterare
och en kårchef.

I varje län skall finnas en länsflygavdelning.
Denna uppsättes på följande sätt:

En länsflygnämnd tillsättes genom represen-
tanter från de berörda flygklubbarna inom lä-
net och under ordförandeskap av en av KSAK
utsedd länsflygchef. Länsflygnämndens uppgift
är att samordna flygklubbarnas resurser och in-
tressen samt i enlighet med av kårledningen
uppställda normer ta ut den personal och mät-
riell från flygklubbarna som är lämplig att ingå
i länsflygavdelningen. Av de tillgångar som på
detta sätt blir tillförda länsflygavdelningen
uppsättes en eller flera flyggrupper.

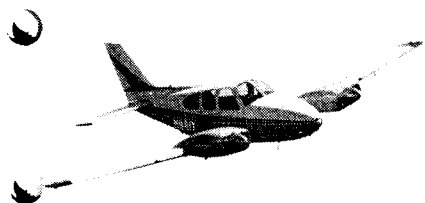
KSAK avvaktar nu Kungl. Maj:ts godkän-
nande av ovan angivna plan. Så snart detta
godkännande erhållits, kommer uppsättande
av länsflygavdelningarna att påbörjas. Detta kan
ej ske i alla län samtidigt utan kommer att
fortskrida i enlighet med en uppgjord plan som
ännu ej är fastställd. Sannolikt kommer planen
ej att kunna fastställas förrän under våren
1961. Den kommer då att meddelas flygklub-
barna samt kungöras i KSAK-NYTT.

Forordningar för inträde i FFK kommer likaså
att meddelas i KSAK-NYTT. Bl a kommer att
fördras medlemskap i till KSAK ansluten
flygklubb.



1961 Beechcraft

bättre - snabbare - bekvämare
 riktiga affärsflygplan
Debonair • Bonanza
Travel Air • Baron
Twin Bonanza
Queen Air • Super 18



↑ A33 "Debonair"

225 hk Continental motor med bränsleinsprutning normal marsch 65 %
 290 km/h max flygsträcka över 170 mil med 4 fullvuxna personer.

Standardpris
 fritt fabrik

\$ 21.750

↓ 55 "Baron"

idealiskt firmaflygplan för medelstora svenska företag flyger 5 personer och bagage med 340 km/h över 160 mil med 45 min bränslereserv. Extra: komplett avisnings- och IFR-utrustning, autopilot.

Standardpris
 fritt fabrik

\$ 58.250

AB

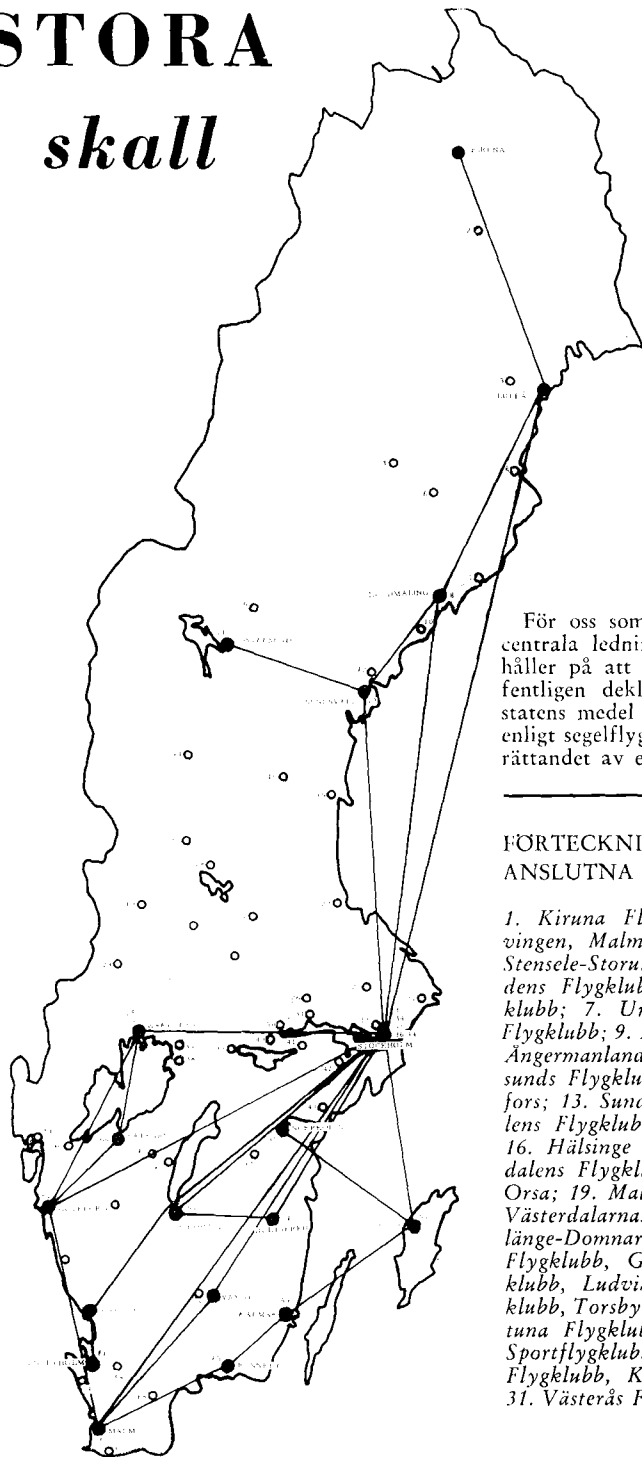
Ensamförsäljare för Sverige:

FLYGLEVERANSER

Arsenalsgatan 4, Stockholm C
 Tel: 20 11 41, 23 48 95
 Telex 1615

STORA skall

TING hända



För oss som sitter mitt uppe i privatflygets centrala ledning står det klart att något stort håller på att ske. Samtidigt som man fått offentligen deklarerat hur väl KSAK förvaltat statens medel för att bygga upp ett ändamålsenligt segelflyg har nya medel anvisats för upprättandet av en frivillig flygkår. Detta innebär

FÖRTECKNING ÖVER TILL KSAK ANSLUTNA FLYGKLUBBAR

1. Kiruna Flygklubb; 2. Flygklubben Nordvingen, Malmberget; 3. Ålvsby Flygklubb; 4. Stensele-Storumans Flygklubb; 5. Skellefteå Flygklubb; 6. Lycksele Flygklubb; 7. Umeå Flygklubb; 8. Nordmalings Flygklubb; 9. Hammerdals Flygklubb; 10. Norra Ångermanlands Flygklubb, Sundåsen; 11. Östersunds Flygklubb; 12. Bollsta Flygklubb, Kramfors; 13. Sundsvalls Flygsällskap; 14. Härjedalens Flygklubb, Sveg; 15. Ljusdals Flygklubb; 16. Hälsinge Flygklubb, Hudiksvall; 17. Åre Flygklubb; 18. Ovan Siljans Flygklubb, Orsa; 19. Malungs Flygklubb, Malungsfors; 20. Västerdalarnas Flygklubb, Dala-Järna; 21. Borlänge-Domnarvets Flygklubb; 22. Gävlebygdens Flygklubb, Gävle; 23. Västbergslagens Flygklubb, Ludvika; 24. Norra Värmlands Flygklubb, Torsby; 25. Uppsala Flygklubb; 26. Skutuna Flygklubb; 27. Norrtälje Flygklubb; 28. Sportflygklubben, Karlstad; 29. Värmlands Flygklubb, Karlstad; 30. Köpings Flygklubb; 31. Västerås Flygklubb; 32. Svenska Fallskärms-

att KSAK fått sig tilldelad en ny samhällsgagnelig uppgift, som vi också hoppas kunna sköta effektivt och framgångsrikt.

Vad detta betyder för motorflygets utveckling ligger i öppen dag. Tidigare har de flygande entusiasterna fått förnya sina certifikat genom ofta ganska meningslösa stjärtsvängar över hemmabaserna. Nu, sedan KSAK kommit att få bära ansvaret för skogsbrandbevakningen i vårt land kan dessa piloter få sin erforderliga flygtid medan de utför betydelsefulla flygningar i samhällets tjänst. Dessa möjligheter till ökad insatser kommer ytterligare att öka inom den Frivilliga Flygkårens ram.

I allt större utsträckning har man börjat använda privatflygplanen till resor, både för semesterfärder till främmande länder och världsdelar och för tjänstebbruk. Flygplansspekulanterna visar ett ökat intresse för maskinernas användbarhet för transporter av smågods och det är alldeles tydligt att vi inom en nära förestående framtid kan räkna med en väsentligt ökad flygverksamhet med lätta privatägda flygplan. Den enorma utvecklingen av amerikanernas "General Aviation" är på väg att kopieras i Europa.

Det ökade privatflygintresset i vårt land överensstämmer väl med utvecklingen av det inhemska flygnätet, representerat av Linjeflyg och SAS' flygförbindelser. Här är småflyget ingalunda att betrakta som en konkurrent till det reguljära flyget. Tvärtom bidrar den ökade privatflygningen till att sprida kännedom om

och förståelse för det nya kommunikationsmedlet och skapa ökat trafikunderlag.

Flygklubbarna bildar livskraftiga celler, där flygintresset odlas. Hos de aktiva är flygintresset redan en handgriplig realitet och de mera passiva klubbmedlemmarna pratar och predikar flyg i väntan på att de själva skall få en chans att erövra lufthavet. De försummar sannerligen inte en chans att låta vänner och bekanta förstå, att *man väntar av dem att de flyger*.

Ett mera ingående studium av vidstående karta kan rekommenderas. Den största luckan i linjenätet representerar Dalarna, ett landskap med utomordentligt starka flygintressen, men där kommersiellt bekant Rommeheid att öppnas som trafikflygplats på hösten 1961. Samtidigt kommer Norrland att få tre nya flygstationer, i Örnsköldsvik, Umeå och Skellefteå, medan Nordmaling utgår.

Långt tidigare, enligt planerna redan den 1 april nästa år, kommer Stockholm att få reguljär trafik med Kristianstad (Everöd) via Kalmar och Ronneby.

På flygklubbssidan råder heller inget stillstånd. En tidigare startad flygklubb i Hofors har vuxit sig stark och förbereder som bäst sin anslutning till KSAK. Nya klubbar håller på att bildas i Arbrå, Rättvik, Backamo och Luleå och intresse för klubbildning har nyligen deklarerats från Arjeplog och Mariestad. På samtliga dessa platser är det i första hand motorflyget som lockar.

Vi alla i KSAK och de anslutna klubbarna är beroende av att de verk och inrättningar som vi kommer i kontakt med verkligen förstår flygets problem. Detta förutsätter att de ämbets- och tjänstemän som har att handlägga flygfrågorna är flygsinnade. De kommer måhända mera sällan att kunna rekryteras bland dem som byggt upp sitt flygiska kunnande i flygklubbens sammansvetsade kamratgäng men de flesta av dem torde som flygpasagerare kunna bli övertygade om flygets obestridda förtjänsten framför andra kommunikationsmedel.

Det bör därför ligga i varje privatflygares intresse att propagera för snabba bekväma flygresor. Våra farande vänner och bekanta måste förstå, att *man väntar av dem, att de flyger!*

klubben, Solna; 33. Buss- och Spårvägspersonalens Flygklubb, Stockholm; 34. Stockholms Flygklubb; 35. Stockholms Segelflygklubb; 36. Tekniska Högskolans Flygklubb, Stockholm; 37. Karlskoga Flygklubb; 38. Degerfors Flygklubb; 39. Örebro Bil- och Flygklubb; 40. Arboga Flygklubb; 41. Eskilstuna Flygklubb; 42. Östra Sörmlands Flygklubb, Södertälje; 43. Nyköpings Flygklubb; 44. Sveriges Modellflygförbund, Stockholm; 45. Norrköpings Automobil- och Flygklubb; 46. Halle-Hunnebergs Flygklubb, Trollhättan; 47. Skövde Flygklubb; 48. Lidingö Flygklubb; 49. Linköpings Flygklubb; 50. Aeroklubben i Göteborg; 51. Uddevalla Flygklubb; 52. Borås Flygklubb; 53. Jönköpings Flygklubb; 54. Nordöstra Smålands Flygklubb, Hultsfred; 55. Gotlands Flygklubb, Visby; 56. Varbergs Flygklubb; 57. Halmstad Flygklubb; 58. Kronobergs Flygklubb, Alvesta; 59. Kalmar Flygklubb; 60. Lidköpings Flygklubb; 61. Nordvästra Skånes Flygklubb, Ängelholm; 62. Ljungbyheds Flygklubb; 63. Blekinge Flygklubb, Kallinge; 64. Landskrona Flygklubb; 65. Kristianstad Flygklubb; 66. Aeroklubben i Malmö; 67. Trelleborgs Flygklubb.

NORDISK LANDSKAMP I LINSTYRNING

På förslag från danska modellflygare kommer en Nordisk Landskamp i klasserna Stunt, Team Racing, Speed och Combat att anordnas i Stockholms-trakten den 29—30 juli 1961.

KSAK - NYTT PRESENTERAR

NÅGRA NYA BILLIGARE FLYGPLAN

Under de senaste åren har de ledande flygplanfirmorna försett marknaden med ett flertal större och relativt dyrbara flygplan. Man har härvid tagit sikte på de speciella behov av firma- och affärsflygplan som uppstått på senare tid och sökt att på olika sätt tillfredsställa dessa behov. Detta har utan tvekan varit till stor nytta för utvecklingen inom denna gren av privatflyget. Det har emellertid medfört att

flygskolor och flygklubbar kommit på mellanhand genom de höga anskaffningskostnader som dessa flygplan har betingat. Då man nu på olika håll ställer i utsikt att leverera bra och lämpliga flygplan även för flygskole- och klubbverksamhet i prisklasser mellan 27.000—35.000 kronor kommer detta att i hög grad uppmärksammas.

Vi presentera alltså:



PIPER COLT 108

Flygplanet är tvåsitsigt — side by side — och försett med en Lycoming på 198 hkr. Planet är högvingat, halvt förstagat monoplan. Vingarna är byggda i aluminium och liksom kroppen klädda med duk. Det har fast landställ med noshjul och har samma form och utseende som Caribbean. Planet kommer att finnas i tre olika modeller: Standard, Custom och Super Custom och leverans beräknas kunna ske i början av 1961. Priserna i Sverige har ännu inte fastställts men torde komma att ligga mellan 30.000—35.000 kronor.

Data och prestanda:

Motor	Lycoming
Effekt	108 hkr
Max. flygvikt	742 kg
Tomvikt	423 kg
Nyttig last	319 kg
Bagage	45 kg
Bränsle (maximum)	136 liter
Max.-fart	192 km/t
Bästa marschfart (75 % eff.-uttag på 2300 m)	185 km/t
Stallfart	86 km/t
Aktionstid (max.)	6 tim

Siffrorna gäller Super Custom med 2 personer, 136 liter bränsle och 32 kg bagage.

MORANE-SAULNIER

MS 880 RALLYE

Planet är en helmetallkonstruktion, lågvingat och tresitsigt med de främre platserna "side by side". Prototypen som visats upp på olika håll — bl a i Stockholm — var försedd med en 90 hkr Continental C90-14 F men planet kan även levereras med 100 hkr Continental O-200-A.

Landningsstället kan på 20 minuter ändras så att noshjulet flyttas bakåt för att göra tjänst

som sporrhjul. Huvudhjulen flyttas samtidigt framåt ett stycke.

Planet är försett med automatisk slots och med flaps vilket gör att det har mycket goda egenskaper även vid låga hastigheter.

Produktionen är i full gång och leveranser beräknas kunna ske under våren 1961.

Priserna håller sig omkring 30.000 kronor.

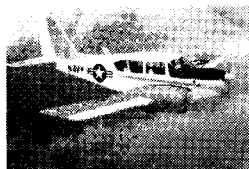
Data och prestanda:

Motor	Continental
Effekt	90 el 100 hkr

Forts sid 22

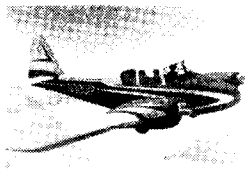
SE - HÄR

PIPERLINJEN 1961



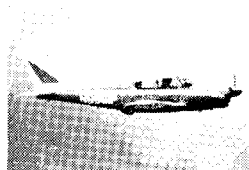
PIPER-AZTEC

5-sitsigt affärsflygplan. I hård konkurrens har Aztec vunnit av amerikanska marinflyget.



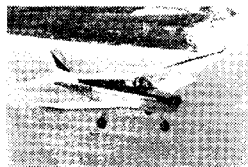
PIPER APACHE

Affärsflygplan. Mycket lättflyget. Används bl a för utbildning av trafikpiloter vid de större flygbolagen. 5-sitsigt.



PIPER COMANCHE

Toppmodernt 4-sitsigt reseflygplan med världsrekord. Fart 295 km/t. 180 eller 250 hkr motor.



PIPER CHEROKEE

Nytt 4-sitsigt helmetall-flygplan. 160 hkr motor. Fart 210 km/t.



PIPER COLT 108

Det idealiska skol- och klubbflygplanet. Fart 175 km/t, 2-sitsigt.



PIPER SUPER CUB

Gediget bruksflygplan med enastående stigförmåga, mycket kort start- och landningssträcka.

Ett specialflygplan för bepudring är PIPER PAWNEE

FLY G

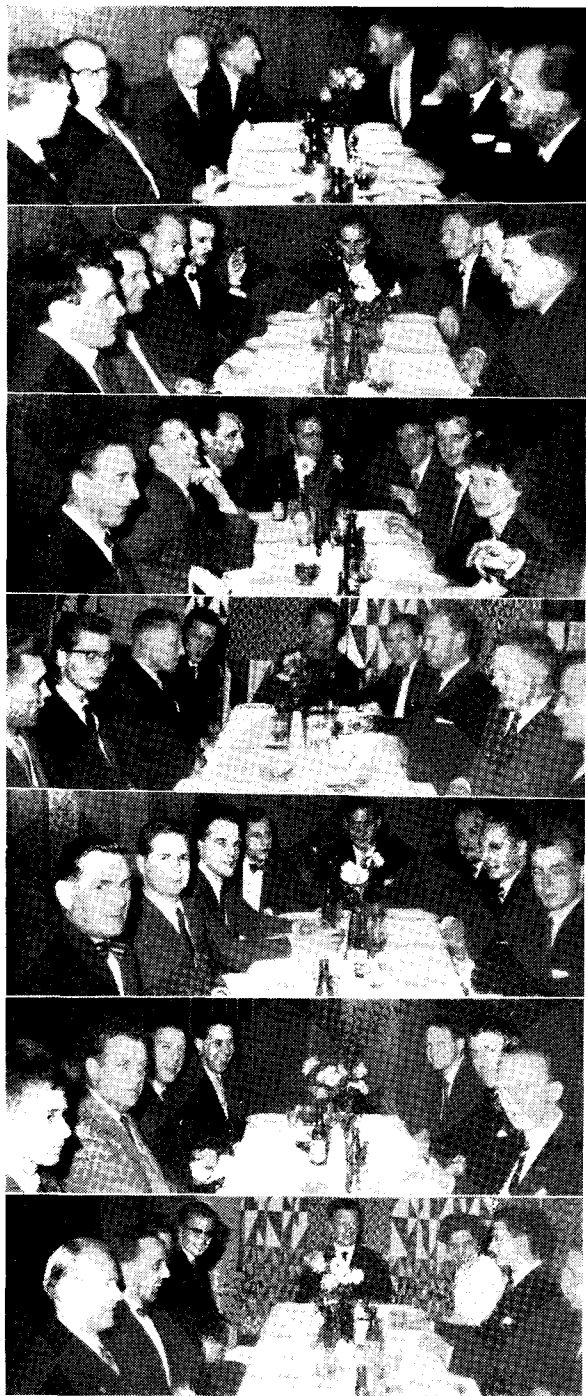
— PLANFÖRSÄLJNING
— TAXI
— UTBILDNING

NYGE - AERO

Tel. 173 47 — Box 31 — Tel. 173 48

NYKÖPING

GENERALAGENT FÖR PIPER I SKANDINAVIEN



SEGEL



MED 100 %

T v: Det pratades en hel del flyg under den gemensamma middagen på lördagskvällen. — Ovan: KSAK-chefen Nils Söderberg ledde förhandlingarna under segelflygchefsmötet — men avslöstes av VU-ordföranden Bertil Florman, när FÖS höll årsmöte. — Nedan: Nike, DN-skålen och en mängd andra fina priser samlades framför S Rodling, Linköpings Fk. —

T h: Segelflygkommitténs ordförande S A Hansson och KSAK:s ordförande Carl Ljungberg på första parkett. — Därunder lyckönskar KSAK-ordföranden yngste vinnaren Hans Källbäck (16) till Uno Lamms vandringspris.



FLYGCHEFSMÖTE



begärd utdelning blir liksom tidigare år cirka 25 procent.

Önskemål att få visst bidrag för certifikatutbildningen, åtminstone så mycket som svarar mot kostnaderna för läkarundersökningen, kan måhända tillgodoses längre fram. Denna fråga kommer att tagas under övervägande då återstående del, som "lånats" från utbildningsmedlen till materielanskaffning återföres.

Alla dessa frågor äro givetvis beroende av att statsanslaget kommer att beviljas i obeskuren skick. Det synes ej föreligga någon anledning att befara någon beskrining.

Forts sid 14

DELTAGANDE

För första gången kunde chefsinstruktören för segelflyget Lennart Ståhlfors konstatera att samtliga landets segelflygklubbar fanns representerade, när segelflygets stora expertmöte samlats på Byggnadsföreningen i Stockholm den 26—27 november.

Underlag för den synnerligen givande diskussionen hade man samlat genom att i förväg tillställa klubbarna ett frågeformulär. De inkomna uppgifterna hade preparerats bl a till statistik och diagram, vilka grundligt penetrerades av den församlade expertisen.



Utdelning

Det för utbildningen disponibla beloppet har under de senaste tre åren beskurits med 40.000 kronor, vilket belopp i stället tillförts materielbidragsposten. Avsikten härmed har varit att åstadkomma en kraftig förbättring av flygnbeståndet. Men det har haft till följd att utbildningsbidragens storlek minskats från 350 kronor per bidrag 1956 till 200 kronor per bidrag i år, varjämte bidragens antal minskats något. Nu har dock bidraget blivit för lågt, vilket märkts på att tillströmningen av skolorungdom minskat.

För 1961 återförs halva det belopp, som förut överförts till materielbidraget, varigenom utbildningsbidragen kunnat ökas såväl till storlek som antal. Bidragen kommer nästa år att utgöra 250 kronor per C-diplom och antalet bidrag blir 350. Nedskärningen av av klubbarna



Vinschstarterna är nu i det allra närmaste bortrationaliserade på samma sätt som EK-metoden för utbildning numera helt fått stryka på foten för DK-utbildningen i tvåsitsiga flygplan. 1961 räknar man med att 93 % av C-diplomen kommer att tagas i DK med flygstart, endast 7 % i DK med vinschstart.

Kursavgifterna

Ur de insända uppgifterna hade beräknats följande genomsnittliga elevavgifter för 1961. 1960 års avgifter anges inom parentes.

C-diplom vinschstart 460:— (425:—)

C-diplom flygstart 525:— (515:—)

S-certifikat flygstart 230:— (225:—)

Det visade sig att klubbarnas avgifter för C-diplom och S-certifikat uppvisade en mycket stor spridning. Klubbarna rekommenderades att ha frågan under uppsikt, då det ansågs önskvärt att undvika alltför stora avgiftsdifferenser inom landets klubbar.

Hangarproblem

Byrådirektören vid flygförvaltningens flygfältsbyrå, Artur Brisius lämnade en orientering angående en ny typ av transportabel hangar. Hangaren, som är av enkel och billig konstruktion, kommer att finnas upplagd i förråd i monteringsfärdiga delar. Kanske det kan visa sig möjligt, att då särskilda skäl föreligger någon klubb, som har sin verksamhet baserad på lämpligt flygfält, kan få tillfälle att "pröva" hangaren. Avsikten är att i ett kommande nummer av KSAK-NYTT införa en specialartikel över hangarkonstruktionen.

Arkitekt Magnusson, Nordöstra Smålands Fk, som under många år studerat hangarproblemet och utfört en hel del konstruktioner och kostnadsberäkningar, redogjorde i korthet för en hangar, som klubben byggt med egen arbetskraft och med billigt anskaffad material, bl a takstolar från en industri och bräder uppsågade av gamla telefonstolpar. Klubbar som är intresserade uppmanas att vända sig till Magnusson.

Bogserflygplan

Av 40 rapporterade bogserflygplan (16 Tiger Moth, 11 Sk 12, 6 Super Cub, 3 Auster, 2 Piper Cub, 1 Champion och 1 Klemm Kl-35) visade sig halva antalet ha mellan 500 och 1200 timmars gångtid kvar på motorn. 75—80 % av flygplanen hade konditionsbeteckningen god—utmärkt.

Beträffande Fieseler Storch lämnas en orientering på sid 2 av detta nummer.

KSAK bevakar frågan om nyanskaffning och skall hålla flygklubbarna orienterade efterhand

som uppgifter inkommer på lämpliga bogserflygplan.

Under den närmaste fyraårsperioden önskar klubbarna anskaffa åtminstone 13 bogserflygplan, varav 7 under 1961.

Segelflygmateriel

Klubbarna har anmält ett anskaffningsbehov av 31 DK- och 43 EK-segelflygplan under den närmaste fyraårsperioden, varav 14 DK- och 9 EK-segelflygplan redan under 1961.

För budgetåret 1961/62 uppgår bidraget materielanskaffning till 60.000:— kronor. Det räcker till 9—10 Bergfalke om klubbarna liksom tidigare bidra med 6.500:— kronor per flygplan.

Centrala kurser

Preliminärt har klubbarna anmält följande relevanta till 1961 års centrala kurser:

Segelflyglärarekursen (juni)	22 elever
Segelflyglärarekursen (augusti)	14 elever
Byggleddarekursen (juli)	23 elever
Materieförvaltarekursen (juli)	13 elever

Tekniska tjänsten

En redogörelse över 1960 års besiktningssesor lämnades.

Följande frågor uppmärksammades bl a.

1. Daglig kontroll före flygning: utföres ej alltid på anbefallt sätt (se art 204/b)
2. Det svaras med att göra vederbörlig anteckning om utförd periodisk besiktning i flygplanjournalen (enl art 403/a)
3. Brott på roderlina har förekommit, vilket skulle ha undvikits om noggrann besiktning hade utförts enligt ovan.
4. På urkopplingswiren uppstår lätt brott där ledröret slutar varför det bör förses med ändhylsa av vävbakelit.
5. På Bergfalke har brott förekommit på sprängs läswire eller dess infästningsöron. Åvisning kommer att utföras.
6. Det har vid montering av segelflygplan förekommit att höjdroder och bromsklaffar ej varit rätt monterade. KSAK kommer att utreda frågan angående effektiv kontroll.

Trafikproblem

En lämnad redogörelse över aktuella flygtrafikproblem gav vid handen, att segelflygplan och övriga lätta flygplan sannolikt inom de närmaste åren måste utrustas med radio. Ett par nya radioanläggningar demonstrerades.

SM 1961

SM i Segelflyg skall anordnas på Älleberg i juli 1961 för 15—20 deltagare.

SKOL-

KLUBB-

AFFÄRS-

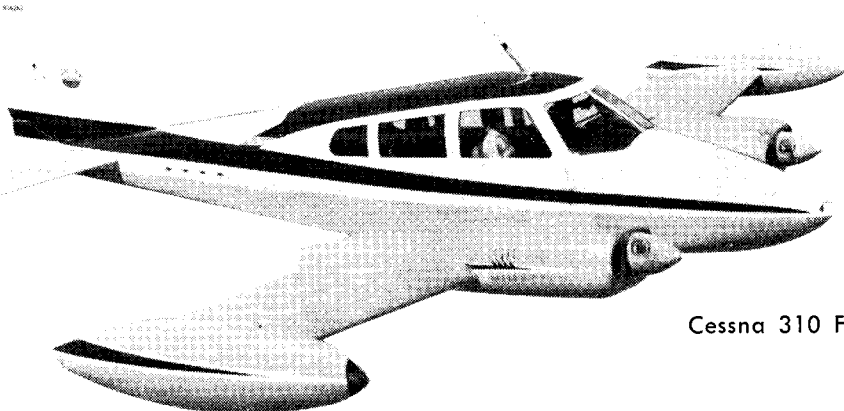
AMBULANS-

TRANSPORT-

TAXI- och FOTO-

KARTLÄGGNINGS-

-flyg



Cessna 310 F

12 olika modeller

1-2 motoriga, 2-6 sitsiga

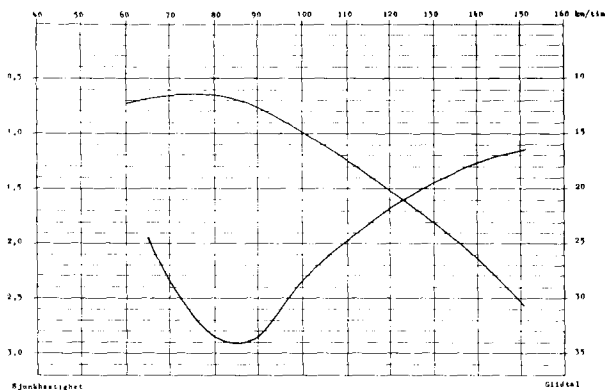

Cessna

Begär broschyrer

SÖLBERG CESSNA FLYG AB

BULLTOFTA FLYGPLATS MALMÖ 16 - Tel. 12217, 12219

GENERALAGENT FÖR CESSNA AIRCRAFT COMPANY



SZD-24

"Foka"

(GRÅSÄLEN)

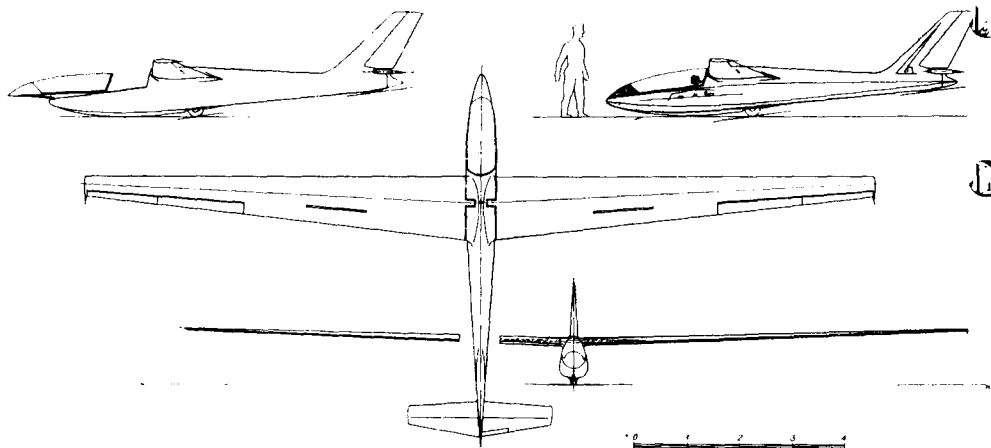
De båda polska flygplantyper, Foka och Zefir, som gjorde sin debut i standard- resp öppna klassen i årets VM i segelflyg var av förnämlig kvalitet och tilldrog sig stort intresse. För oss är standardklassen av största betydelse och därför presenterar vi här Foka.

Foka har tillkommit som en direkt följd av det stora intresse, som visades för FAI:s standardklass vid VM i Polen 1958. Typen provflögs endast tre veckor före VM i Köln efter ett intensivt konstruktionsarbete under femton månader. De utmärkta prestanda som flygplanet under provflygningarna visade sig ha även i måttlig termik gjorde att man ställde stora förhoppningar till tävlingarna. Före världsmästaren i standardklassen Adam Witek slutade också som trea i klassen efter en utmärkt insats.

Foka utvecklades av ett konstruktionslag, lett av ing W Okarmus. Flygplanet överträffar konstruktörernas förväntningar och trots stan-

dardklassens begränsningar är det jämförligt med "Zefir".

Vingen är avsmalnande med laminarprofil och 18 % tjocklek, byggd i trä, mycket enkel och utan skränkning. Lådbalken har två celler. Den speciella tillverkningsproceduren garanterar exaktheten hos vingprofilen på 1/10 millimeter. Vingframdelen är utförd som en speciell del, ansluten till balken och fanérklädd. Vingens bakre del är uppbyggd på ett stort antal spryglar och fanérklädd. Dyk-bromsarna av blandad konstruktion är placerade bakom bakre balken vid 60 % av vingkordan. Skevrodren utan slots är små men mycket effektiva. För





övergång från sväng med 45° lutning till 45° -sväng åt andra hållet tar det endast 3 sekunder. Vingspetsarna är försedda med strömlinjeformade ändskivor som tjänstgör som släpskor, då vingspetsarna vilar mot marken. Vingarnas infästning är mycket enkel med två koniska tappar och en fjäderbelastad bult.

Kroppen är av träkonstruktion. Även här har man strävat efter att uppnå laminär strömning. Den främre delen är glasfiberklädd, den bakre delen har enbart fanér. Kabinen är mycket omsorgsfullt utformad för att ge föraren stor bekvämlighet och göra underhållet så lätt som möjligt. Följande instrument finnes: Höjdmätare, hastighetsmätare, 2 variometrar, kompass, elektrisk girindikator, längdlutningsmätare och indikator för syrgas.

Föraren är placerad i halvt bakåtliggande ställning. Huven, som är gjord i ett stycke, kan skjutas framåt och det är möjligt att fälla den i vertikalt läge. Alla styrstänger etc i kabinen är klädda. Ringkopplingen ligger helt innesluten i kroppskonturen. Under framkroppen befinner sig en skida och längre bak ett bromsbart hjul, som har strömlinjeformad inklädsel.

Roderytor är dukklädda.

Alla roderreglage är så utformade, att ej utslutande armar och horn finnas, som kan störa strömningen.

Data och prestanda:

Spännvidd	14,98 m
Längd	7,00 m
Vingyta	12,16 m ²
Total vikt	312 kg
Sidoförhållande	18,5
Vingbelastning	24,7 kg/m ²
Glidtal vid 86 km/tim	1:34
Min. sjunkhastighet	
vid 75 km/tim	0,66 m/sek

Stallhastighet	62 km/tim
Max. tillåten hastighet	240 km/tim
Tillåten lastfaktor	+ 6,0 — 3,5

Prestanda är ej räknade värden, utan flygna och noggrant mätta.



EFTERLÄNGTAD NYHET

KSAK kommer på nyåret att kunna tillhandahålla ett elegant emblem för båtmössa, guldbroderat och av högsta kvalitet. Märket får bäras av direktanslutna och klubbmedlemmar och kommer att kosta 28: — kronor. Med hänsyn till märkets exklusiva utförande har endast en relativt liten upplaga rekviderats. Beställningar kan göras redan nu och ordena expedieras i den ordning de inkommer.

Privatflyget i Frankrike

Frankrike är sportflygets vagg, ja hela det unga flyget hade sin uppväxttid i Frankrike, som även på det militära och industriella området till en början spelade en ledande roll. Även om landet av olika skäl ej kunde behålla denna ledning har flygintresset och entusiasmen över lyckade insatser på det industriella och sportliga området aldrig förminskat.

Sportflyget är i Frankrike väl omhuldat. Det kraftiga uppsving, särskilt efter andra världskriget, som sportflyget uppvisar är ej beroende på lyckliga omständigheter utan resultatet av en förutseende och målmedveten politik i syfte att främja flygets användning, att ge ungdomen tillfälle till aktiv verksamhet och därigenom bidra till dess intellektuella och andliga förädling, att skapa en reserv av flygare samt att främja flygindustri och turism. Det är således en målsättning, som man väl kan säga i stort sett motsvarar dem som statsmakterna och KSAK tillsammans satt upp för privatflyget här i landet.

Den franska staten uppmuntrar på allt sätt det lätta flyget och för detta ändamål är inom flygministeriet ett särskilt organ inrättat SERVICE DE L'AVIATION LEGERE ET SPORTIVE.

Nedan följer en redovisning för de förmåner av olika slag, som privatflygare och flygklubbar kan komma i åtnjutande av. (NF ung = Sv. kr.)

Forts fr sid 14

Utbildning av bogserförare

Från flera håll framfördes önskemål att KSAK skulle verka för en förenkling av utbildning och godkännande av bogserförare. Framför allt önskade man få dispens från kontroll av luftfartsstyrelsens kontrollant.

Det klargjordes att redan de sänkta kraven för utbildning av bogserförare till 75 motorflygtrimmor (+ segelflygcertifikat) innebär en dispens, vilken är meddelad under förutsättning att kontroll sker genom en av luftfartsstyrelsen utsedd kontrollant.

I samband härmed framhölls vikten av att bogserflygplanet håller tillräckligt hög fart vid bogsering. Bogserflygplanet ordinarie ställhastighet ligger högre än under bogsering. Om släpet ligger på mycket låg hastighet och segelflygplanet plötsligt kopplar ur kan det därför hända att bogserflygplanet viker sig. KSAK skall uppgöra en sammanställning för bästa stighastighet för olika släp.

Motorflyg

Utbildningsbidrag (under 21 år)	
För ensamflygarbevis	250 NF
För privatförarcertifikat	300 NF
Materielbidrag (flygplan)	
Anskaffningsbidrag: För flygklubbar	40 %
För privatpersoner	15 %
Underhållsbidrag:	50 % av översynskostnaden för flygplan och motor.

Segelflyg

Utbildningsbidrag (under 21 år)	
För segelflygcertifikat	150 NF
A n m Tidigare har premien uppdelats	
100 NF för C-diplom och 50 NF för S-certifikat. Ändringen helt nyligen genomförd.	
Materielbidrag (segel- och bogserflygplan)	
Anskaffningsbidrag: För flygklubbar	60 %
För privatpersoner	30 %
Underhållsbidrag:	100 % av översynskostnaden för segelflygplan och bogserflygplan.

Flygläroarutbildning

30 flyglärare är avlönade av staten.

Resultatpremier

Det årsresultat som uppnås med varje med statsmedel anskaffat flygplan lägges till grund för bestämning av en premie som tilldelas flygklubben.

Fallskärmsport

Utbildningsbidrag (under 21 år)	
För licens av första graden	40 NF
För licens av andra graden	40 NF
Materielbidrag (fallskärmar)	
Anskaffningsbidrag: För flygklubbar	60 %
För privatpersoner	30 %

Anläggningsbidrag

Staten betalar 30 % av anläggnings- och underhållskostnader för flygplatser tillhörande kollektiv eller i privat ägo öppna för allmänt bruk.

Flygläroarutbildning

Sker helt på statens bekostnad betr segel- och motorflyglärare samt fallskärmsinstruktörer.

FLYG JOURNALEN



Alltså: Omkr. 32 sidor i format 25×18 cm om 12 nr pr år. Pren.-pris 15: — kr helår. Lösnrpris 1: 50. 1:a nr beräknas utkomma sista dagarna i januari 1961.

**Vill Du ha en flygtidning
MÅSTE Du prenumerera**

KLIPP

Till FLYGJOURNALEN, Postack 17, Örebro 4
Jag prenumererar på Flygjournalen fr.o.m. jan. 1961 för helår kr. 15: —.

- ☐ Prenumerationsavgiften får uttagas mot postförskott å första numret.
- ☐ Jag insätter prenumerationsavgiften på Flygjournalens postgiron när inbetalningskort kommer och senast den 31 jan. 1961. (Sätt X i rutan för alternativ som väljes!)

Namn:

Bostadsadr:

Postadr:

Va' är 'e nu då?

Jo, jag har tänkt utge en flygtidning. Förryckt? Nja, för att ge ut en flygtidning måste man kanske vara något konstig, kanske, det har ju varit flera misslyckade försök förut. Innehåll? ja det blir det naturligtvis. Och vilket! Ja jag hade inte tänkt skriva det själv — vilket säkert kommer att uppskattas av den ärade läsekretsen. Vi skall behandla alla flygets områden så rättvist som möjligt så alla smakriktningar blir tillgodosedda.

Med flyghälsningar *Sigvard Silesmo*

Och så gäller det...

Några fakta: Det fordras rätt mangrant intresse bland de aktiva flygarna för att en utgivning skall vara möjlig. Något försök, som strandar på bristande prenumerationsunderlag tänker vi inte göra. Det är ju nu en gång så att prenumeranterna är ryggraden i varje tidning. Utan ryggrad blir det som bekant rätt ledlöst — och det är något som knappast någon har glädje av.

För undvikande av ev. missförstånd skall vi redan nu säga att det ej blir något officiellt organ för KSAK. Vi har tagit generalsekr. ord ad notam: Opposition befrämjar framsteg!

TILL!

Frankeras ej.
Flygjournalen
betalar
portot!

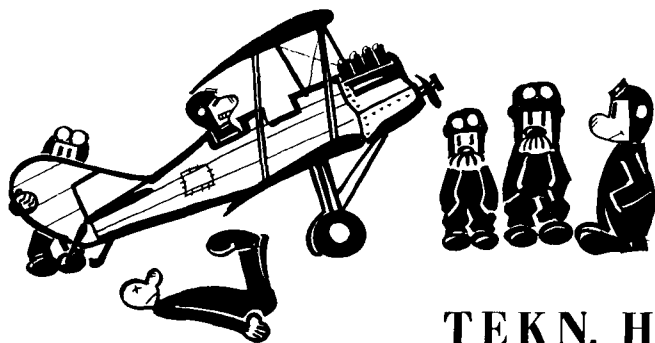
TILL FLYGJOURNALEN



Svarsförsändelse
Tillstånd nr 1
Örebro 4

Postack 17

ÖREBRO 4



TEKN. HÖGSKOLANS FLYGKLUBB 25 ÅR

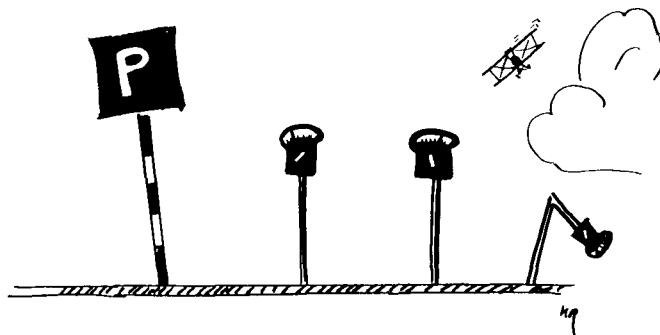
Efter ingående källforskning i arkivens gömmor kan vi presentera detta samtida stick av den pionjärtrupp, som i tidernas morgon för 25 år sedan fann måttet rågat och sålunda grundade *Tekn. Högskolans Flygklubb*, i de inre kretsarna ofta förkortat THF.

Enl. vår kalender har sedan dess 25 år förflutit, THF existerar av skilda anledningar och efter skiftande öden fortfarande och firar nu — logiskt nog — sitt 25-årsjubileum. Ännu vet ingen hur gammal en flygklubb kan bli. (Vi vet en som är sextio.)



Vi vill ej undanhålla läsekretsen ovanstående panorama, vilket oavkortat och från vänster till höger förtäljer sanningen om THF-styrelsens jubileets år 1960. Utan att vilja gå in på personligheter kan man med fog säga, att det vill till alla typer för att skapa en värld.

Bilden från 1935 visar i sitt nedre vänstra hörn en av oss okänd figur, som genom ett i biseende hamnat i skottgluggen. Ej THF-medlem. Årets styrelse avbildades, för symmetrins skull, i samma terrängavsnitt som den av 1935, och mannen hade då ännu ej dragit sig tillbaka



till salongerna. Han befann sig i ett sent stadium av upplösning, och framförde, utan egentlig framgång, visor ur den dåtida populärrepertoiren. Elaka tungor vill göra gällande, att den stackars karlen en gång i tiden förvägrats medlemskap i THF, att han därefter totalt tappat stinget och nu livnär sig som buse vid Östra Station. Ligger han pall vid halvsekeljubiléet 1985 kommer fallet att tas upp till förnyad prövning.

Eftersom klubbmedlemmarna i allmänhet varit av en viss ålder har tid eller erfarenhet att själva handha underhållsdetaljen anförtröts den åt vår heltidsanställda mekaniker och tillika flygchef. Denne man innehar en nyckelställning i THF, och vi vill därför rikta läsarens uppmärksamhet på sid. 10, KSAK-NYTT:s nov.-nr, där vederbörande i korta men väl valda ordalag presenterar Beledsagande foto får tas med en nypa salt och visar bara vad skickliga yrkesmän och modernerna fotografiska metoder kan åstadkomma.

Flygplanparken? Vidstående foto av parkeringslinjen ute på ESSE ger därvidlag ingen som helst information.

I samband med det nära förestående årsskiftet ber slutligen skattmästaren att få hälsa hem.

BEECHCRAFT "BARON", NYKOMLING 1961

Beechcraft, som är en av de stora tillverkarna av småflygplan, har nu presenterat 1961 års serie av eleganta helmetallflygplan från 4- upp till 8-sitsiga, en- och tvåmotoriga.

Serien omfattar icke mindre än åtta flygplan:

Beechcraft Super G 18 (\$ 132.300), 4-sitsigt, 2-motorigt;

Beechcraft Model 65 Queen Air (\$ 126.000), 7-sitsigt, 2-motorigt;

Beechcraft J 50 Twin-Bonanza (\$ 100.000), 6—7-sitsigt, 2-motorigt;

Beechcraft D 50 E Twin-Bonanza (\$ 87.250), 6—7-sitsigt, 2-motorigt;

Beechcraft 55 Baron (\$ 58.250), 4-sitsigt, 2-motorigt;

Beechcraft Travel Air (\$ 51.500), 4-sitsigt, 2-motorigt;

Beechcraft N 35 Bonanza (\$ 26.500), 4-sitsigt, 1-motorigt;

Beechcraft A 33 Debonair (\$ 21.750), 4-sitsigt, 1-motorigt.

Nykomlingen i serien "Baron" är utrustat med två Continental 260 hkr motorer. Flygplanet är synnerligen välutrustat och fart, räckvidd och lastförmåga lär överträffa de flesta andra flygplan i storlekssklassen.

Svensk representant är AB Flygleveranser, Stockholm.

Dröm och verklighet

Mohn.

Vita som jättesvanor

blå gluggar,

röd vita,

blå vita,

flygplan

glidande

under svanorna

över svanorna

mellan svanorna.

Livet

när det är som bäst

frihet från köer

trängsel och jäkt

utan radio.



Sigurd—Erik—Bertil

läge

Blåkulla

får jag landa?

Hur kan ni begära

något sådant just nu?

Lägg er att vänta,

cirkla i väntvarv

femton bjässar,

fulla med miljonärer.

Vet ni inte

att varje sekund

betyder dollar, pund

eller kronor.

Vänta ni bara

tills dammet

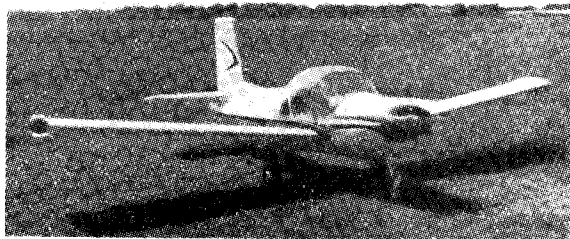
stiger ur tanken.

Ta sedan nöd-

frekvensen

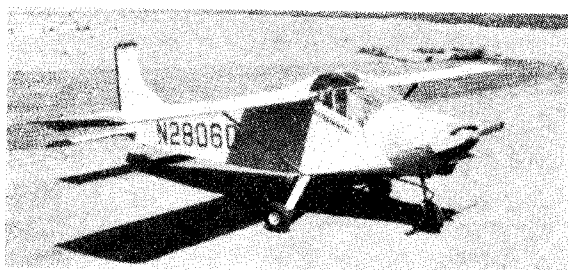
med radio.

NILS LUNDGREN



Tomvikt 455 kg
 Nyttig last 320 kg
 Bränsle 100 el 170 liter
 Max.-fart 190 el 205 km/t

Bästa marschfart 170 el 185 km/t
 Stallfart 65 km/t
 Aktionstid 5 t 20 el 4 t 50
 (med 170 l tanken omkring 7 t)



ANDREASSON BA-7

Planet är konstruerat av ingenjör Björn "Andy" Andreasson; därav den första delen av namnet.

Det var under sin tid vid Convairfabrikerna i San Diego som han konstruerade, byggde och provflög detta plan. Ingenjör Andreasson har nu återbördats till fosterjorden och det är nu meningen att tillverkningen av BA-7 skall upptagas vid Malmö Flygindustri.

Ett plan har kommit över till landet, är uppmonterat och har flugits en hel del över Bulltofta-trakten. Vid Malmö Flygindustri räknar man med att kunna leverera några plan redan under nästa år och priset hoppas man kunna hålla så pass lågt som till 30.000 kronor. Det har vidare signalerats att typen kommer att bota namn troligen till Fi 9.

Planet är en helmetallkonstruktion, som särskilt kännetecknas av kroppens plana, aerodynamiskt bärande ytor samt den mycket tunna vingprofilen. Därtill har planet ett helt nytt rodersystem utan fasta dämpningsytor. Planet är tvåsitsigt, "side by side" och skuldervingat, varigenom god sikt erhålles såväl över som under vingen. Landstället är fast med styrbart noshjul. Huvudstället har fjädrande stälben, medan nosstället är försett med en hydraulstötdämpare.

Vingen, som är försedd med en stor klaff och relativt små skevroder, har lätt negativ pilform. Skalplåten består av 0,8 mm tjock aluminiumplåt som är nitad till en huvudvingbalk i dural. Tack vare skalplåtens tjocklek har det varit möjligt att försänka nitarna, varigenom en mycket god och slät yta erhållits.

Data och prestanda:

Motor	Continental
Effekt	100 hkr
Max flygvikt	545 kg
Marschfart	omkr 240 km/t
Startsträcka	150 m
Aktionstid	c:a 4,5 tim

NYTT OM SKIDOR

Luftfartsstyrelsen har den 30 november utfärdat nya *Konstruktionsbestämmelser för flygplansskidor* (SB 104 B). Dessa nya bestämmelser är av största vikt för den som avser att anskaffa skidor till sitt flygplan, såvida det inte rör sig om en installation som redan är granskad och godkänd av Luftfartsstyrelsen.

TILL SALU

TRAPROPELLRAR.

2 st prima för Auster MK V, Lycoming-motor.

Tel. S. Hult, Jönköping 197 04

TILLFALLE TILL FÖRDELAKTIGA KÖP:

Turbulent, total tid fpl och motor 60 t. Pris 15.500:—.

EDO-flottörer mod. 2000 kompl. med stag till Super Cub, använda under endast 10 tim.

Startmotor, nyrenoverad, till Lycoming 290—3.

Vindgenerator, 12 volt, kompl. med propeller.

Duells Aero

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

CESSNA 170 B SE-CDG

4-sitsig, blindflygutrustad med Narco super homer. Tillyv-år 1955. Gångtid motor 375 tim.

AUSTER V SE-CGK

Tillyv-år 1958. Total gångtid 280 tim.

Kiruna Flygklubb - Fack 138

Tel: 128 88 efter kl 1700

GRUNAU BABY

i mycket gott skick.

Nyköpings Fk, F 11, Nyköping

METALLPROPELLER och MAGNETAPPARAT

till Super Cub eller Tri-Pacer.

Hans Tammert, Tel. 126 40, Kiruna

NYÖVERSEDD PIPER CUB J3 95 HKR

med fabriksny motor. Gångtid ca 800 timmar. Pris 25.000 Norska Kr.

Thor Tjøntveit, SAS Flykontor,
Fornebu, Oslo

AUSTER ALPHA J1N

SE-OGN. Motor: Gipsy M 120 hk. Total gångtid 700 t, sedan grundöversyn 425 t. Flygplanet är försett med radio, hjul- och skidställ. Bogserkoppling och startmotor ingår i köpet men är ej monterade. Separat eller med flygplanet säljes EDO-flottörer. För närmare upplysningar kontakta

Eric Cahlman - Kramfors 200 94

FIGGE BERGMAN

FLYGPLANÄGARE

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

Dagens specialerbjudande:

GIPSY MAJOR I

0-ställd, aluminiumtoppar, modifierad vevaxel.

Kärrialundsgatan 63 A, Göteborg ö - Tel. 25 61 10



December 1960

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

Prenumerationspris: Endast helår 5:—.

Postgirokontonummer (KSAK) 555 70.

Annonsspriser och annonsformat

1/1-sida (130×185) mm) 220:—

1/2-sida (130×90) mm) 145:—

1/2-sida (62×185) mm) 145:—

1/4-sida (130×45) mm) 80:—

1/4-sida (62×90) mm) 80:—

Radannonser (spaltbredd 62 mm)

millimeterpris 1:10