

Super Cub på jättehjul



Intressanta erfarenheter har gjorts med användning av Super Cub vid utforskning av de arktiska områdena i norra Canada.

Bilderna visar de jättelika ballonghjulena som tillverkats av Goodyear. Priset för en komplett sats var 1.100 dollar. En för dessa uppgifter fullt utrustad Super Cub med extra radio och navigeringsutrustning kostade 12.000 dollar jämfört med 75.000 för en helikopter.

Med denna utrustning har man kunnat landa

snart sagt var som helst i de arktiska områdena, på glaciärer, bergmassiv, tundror m. m. Under tre somrar har man med tre Super Cub flugit 5.000 timmar och gjort 7.500 landningar.

De stora hjulen minskar marschfarten med omkr 10 m p h. Rullsträckan vid start och landning är under 100 m.

Kanske något för Norrland!

(Ur Esso Air World)



STYRELSENS VERKSAMHETS- OCH FÖRVALTNINGS- BERÄTTELSE 1960

Föreliggande redogörelse omfattande verksamhetsåret 1960 har i vissa fall där så ansetts påkallat utsträckt fram mot årsmötet.

Medlemmar och klubbar

De direktanslutna medlemmarnas antal uppgick den 31. 12. 1960 till 1.266, varav 391 ständiga medlemmar. Tillkomsten av årsbetalande medlemmar var 88 och avgången var 143.

Riksorganisationen utökades under det gångna året med 5 flygklubbar, nämligen Hälsinge FK, Ljusdals FK, N Värmlands FK, Älvdalens FK och Älvsby FK. Antalet anslutna klubbar steg därigenom till 67, varav 49 bedriver motorflygverksamhet och 41 segelflygverksamhet. Antalet medlemmar i de anslutna klubbarna uppgick vid årsskiftet till c:a 4.200 innebärande en ökning av 7,5 %.

Medlemsantalets förändringar under senare år återgives i vidstående diagram. Därav framgår att de klubbanslutna medlemmarnas antal stadigt ökat från 1956, särskilt kraftigt under de båda sista åren, främst genom tillkomsten av nya klubbar.

Beträde direktanslutna medlemmarna utvisade åren 1956—1958 en ökning som sannolikt till stor del får tillskrivas det genom inrikesflygets utbyggnad ökade värdet av den rabattförmån aeroklubbens direktanslutna medlemmar åtnjöt. Det betydande bortfallet av medlemmar de båda sista åren torde vara en följd av slopandet av denna förmån.

Årsmöte och sammanträden

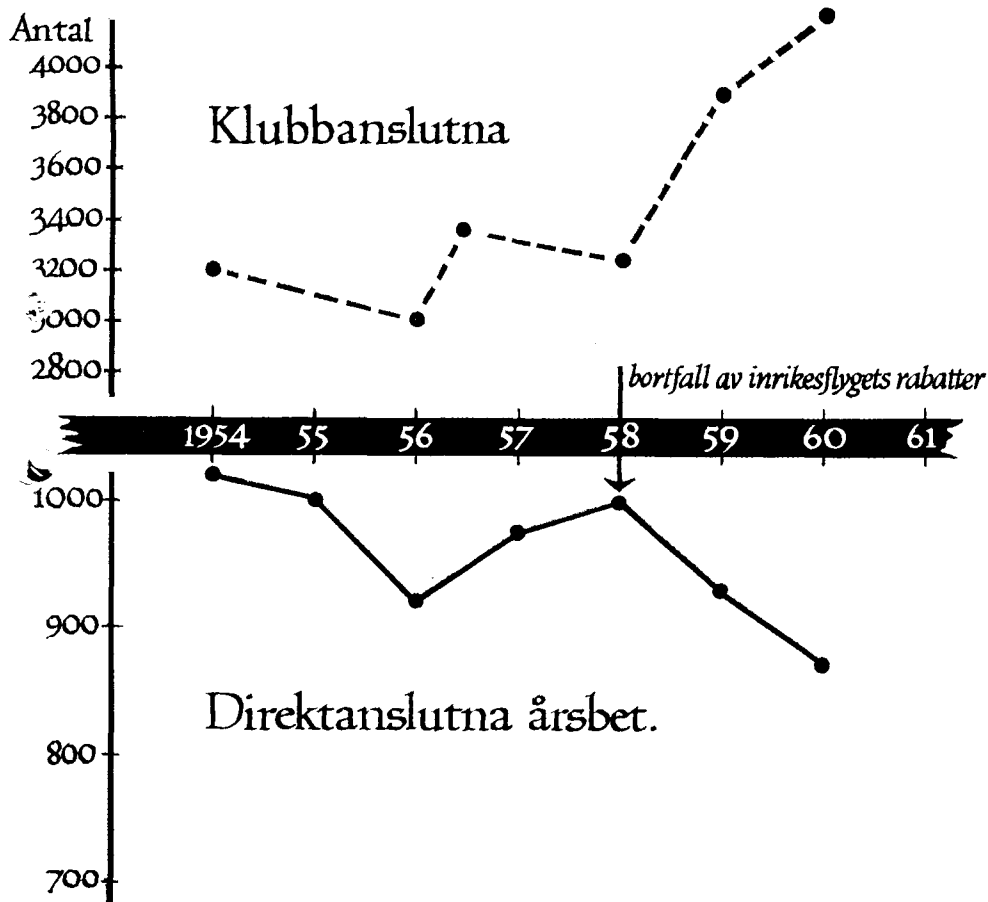
Årsmötet ägde rum den 26 mars. Däri deltog ombud och representanter för de direktanslutna medlemmarna och 35 anslutna flygklubbar.

Vid årsmötet ägde ordförandeskifte rum. Direktör P Eg Gummeson, som innehaft ordförandeposten sedan 1953, överlämnade klubban till nyvalde överdirektör C Ljungberg. För sina utomordentliga insatser hedrades direktör Gummeson med KSAK:s guldmedalj. Såsom nya damöter av styrelsen invaldes landsfiskal Ericson (tidigare suppl) samt som styrelsesuppleanter ingenjör A Aue och civilingenjör T Bergström.

Styrelsen har sammanträtt 3 gånger och verkställande utskottet 7 gånger.

Statsanslag

I KSAK-NYTT 1/1960 redogöres för segelflyganslagets behandling i statsverkspropositionen samt den i båda kamrarna framlagda motionen om anslaget bibehållande. Efter beredning av frågan föreslog statsutskottet att en begränsning av anslaget enligt försvarsministerns förslag åtminstone ej skulle göras i avvaktan på resultatet av de undersökningar som statens sakrevision skulle företaga rörande den med



MEDLEMSANTALET FÖRÄNDRINGAR SEDAN 1954

statsbidrag bedrivna verksamheten inom svenska aeroklubben. Riksdagen beslöt i enlighet därmed och anvisade sålunda för budgetåret 1960/61 det äskade beloppet 366.000 kronor.

För år anslaget sålunda var säkrat för innevarande budgetår, hade frågans framtida behandling ställts i beroende av resultatet av sakkrevisionens undersökningar.

Sakkrevisionen har under det gångna året gjort en ytterligt ingående undersökning ang sekretariatets sätt att förvalta anslaget och ombesörja sina uppgifter i övrigt. Räkenskaper och bokföring har granskats och varje anställd utfrågats och bedömts huruvida den del av vederbörandes lön som belastat anslaget var rimlig med hänsyn till arbetsuppgifter och kvalifikation.

Sättet att centralt från KSAK leda verksamheten vid flygklubbarna och härför fördela anslagsmedlen granskades ävensom resultatet av verksamheten med avseende på dess värde som rekryteringsfrämjande faktor, varvid berörda myndigheter tillfrågades.

Den gynnsamma utgången av sakkrevisionens undersökning och det härpå grundade förslaget ang anslags bibehållande i fortsättningen redovisas i årets statsverksproposition, 4. huvudtiteln (se KSAK-NYTT 1/1961).

I 1960 års statsverksproposition, 11. huvudtiteln, redovisades civilförsvarsstyrelsens äskande av 42.000 kr till aeroklubben för upprättande av en frivillig flygkår. Det anslagsäskande, vari denna post ingick, nedprutades i propo-

sitionen med c:a 25 %. I regleringsbrevet upptogs ifrågasvarande anslagspost med 32.000 kr.

Anslaget har möjliggjort avlöning av en kårchef (tillika motorflygchef) samt ersättning för vissa administrationskostnader.

Motorflyget

I likhet med föregående år visar statistiken över utfärdade privatförarecertifikat en glädjande ökning. Under året har tillkommit 550 nya A-certifikat exkl ett 70-tal som utfärdats för elever vid flygkrigsskolan Ljungbyhed.

Antalet gällande certifikat utgjorde vid årets slut 2.004, vilket innebär en ökning från föregående år med c:a 320. Under året utfärdades A-certifikat nr 5.000.

Antalet utfärdade och gällande privatförarecertifikat (A-certifikat) under de sista 10 åren framgår av vidstående diagram.

I föregående års redogörelse för motorflyget framhölls att det med stor tillfredsställelse konstaterats att så stor procent av privatflygarna förnyar sina certifikat och fortsätter att flyga trots de ekonomiska uppoffringar som det innebär. Att detta inte då var en tillfällighet visar årets siffror över gällande certifikat.

För Frivilliga Flygkårens uppsättande krävs ett stort antal förare för att möjliggöra urval och rekrytering till de för beredskap och krig i varje län organiserade flyggrupperna. Det kan därför vara av intresse att se hur de under 1960 erövrade certifikaten fördelar sig på de olika länen. (Se sidan 6.)

En stor del av utbildningen har bedrivits vid flygklubbarnas flygskolor. Det är ännu icke möjligt att redovisa resultatet av 1960 års flygskoleverksamhet, men nedanstående tabell visar vilka klubbar som bedrev flygskolor 1959 och de resultat som då uppnåddes.

Flygverksamheten vid motorflygskolor under år 1959

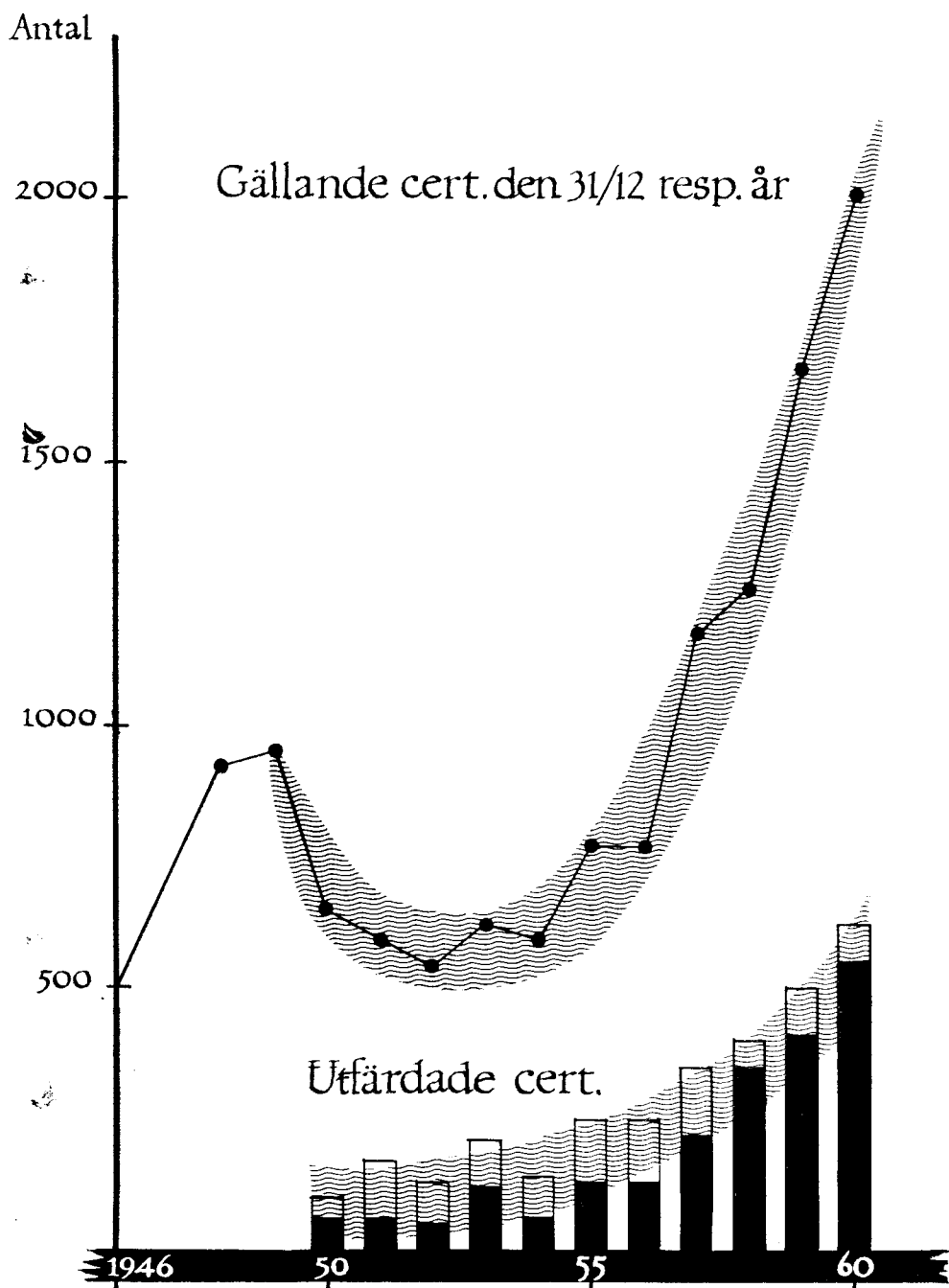
Flygskola	Antal nyutbildade privatflygare	Antal elever under utbildning vid årets slut	Summa flygtid under året för samtliga elever
<i>Flygklubbar</i>			
Aeroklubben i Göteborg	15	15	660
Aeroklubben i Malmö	14	12	742
Gävlebygdens Flygklubb	4	2	153
Halle-Hunnebergs Flygklubb	10	8	478
Halmstad Flygklubb	6	—	165
Kristianstads Flygklubb	6	2	180
Landskrona Flygklubb	4	2	150
Linjeflygs Motorklubb	3	7	93
Linköpings Flygklubb	20	20	680
Ljungbyheds Flygklubb	7	4	274
Nordv Skånes Flygklubb	3	9	110
Nyköpings Flygklubb	1	3	45
SAS Flygklubb	17	4	550
Sportflygklubben, Karlstad	13	4	447
Sundsvalls Flygsällskap	6	5	159
Tekn Högskolans Flygklubb	2	8	156
Östra Sörmlands Flygklubb	5	2	130
	136	107	5.172

Under året har ett 70-tal nya lätta flygplan anskaffats. Avgången har varit 24 flygplan, huvudsakligen äldre och nedslitna. Nytilskottet är av hög kvalitet med prestanda och egenskaper som gör flygplanen lämpade för hjälpflyg och för tjänst inom frivilliga flygkåren.

Vid årsskiftet fanns följande antal lätta flygplan (under 2.000 kg flygvikt) fördelade på olika kategorier av ägare. För jämförelse återges även 1958 och 1959 års siffror.

Ägare	1960	1959	1958
Flygklubbar	106	88	73
Privatpersoner och företag			
(ej yrkesmässiga)	137	120	94
Yrkesmässiga flygföretag	112	103	105
	355	311	272

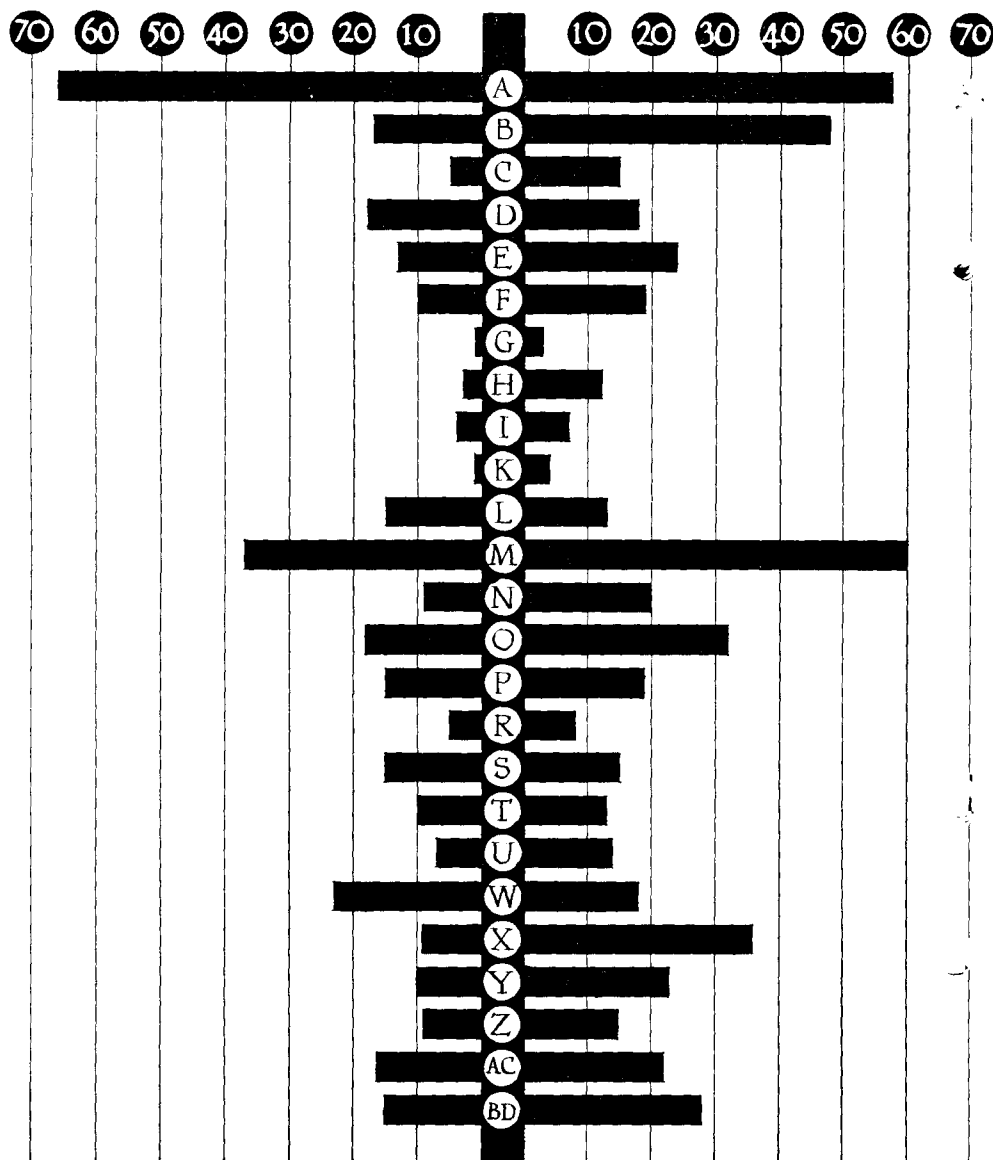
Av de flygplan som tillhör kategorien privatpersoner och företag (ej yrkesmässiga) disponeras en stor del av flygklubbarnas medlemmar.



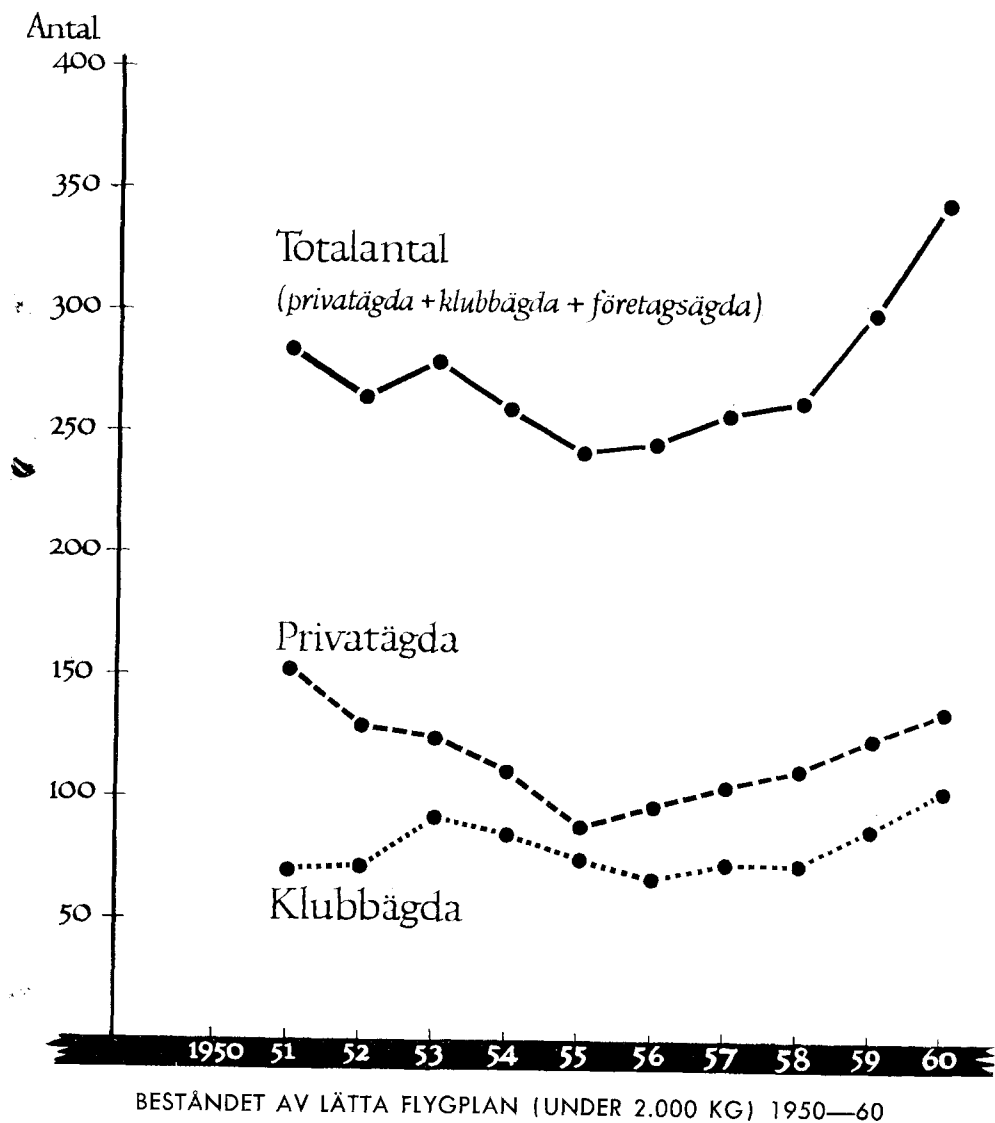
SVENSKA PRIVATFÖRARECERTIFIKAT 1950—60

Antalet lätta flygplan
1960 länsvis

Under 1960 utfärdade
A-certifikat länsvis



MOTORFLYGET I VÅRA 25 LÄN



100 års motorflygtävlingar

Svenska Mästerskapen, 20—21 augusti, Hultsfreds flygplats,

Svenska mästare: Carl Danielsson, Linköpings FK,

Lagsegrare: Linköpings FK lag II.

Nordiska Motorflygtävlingen, 3—4 september, Torps flygplats, Norge,

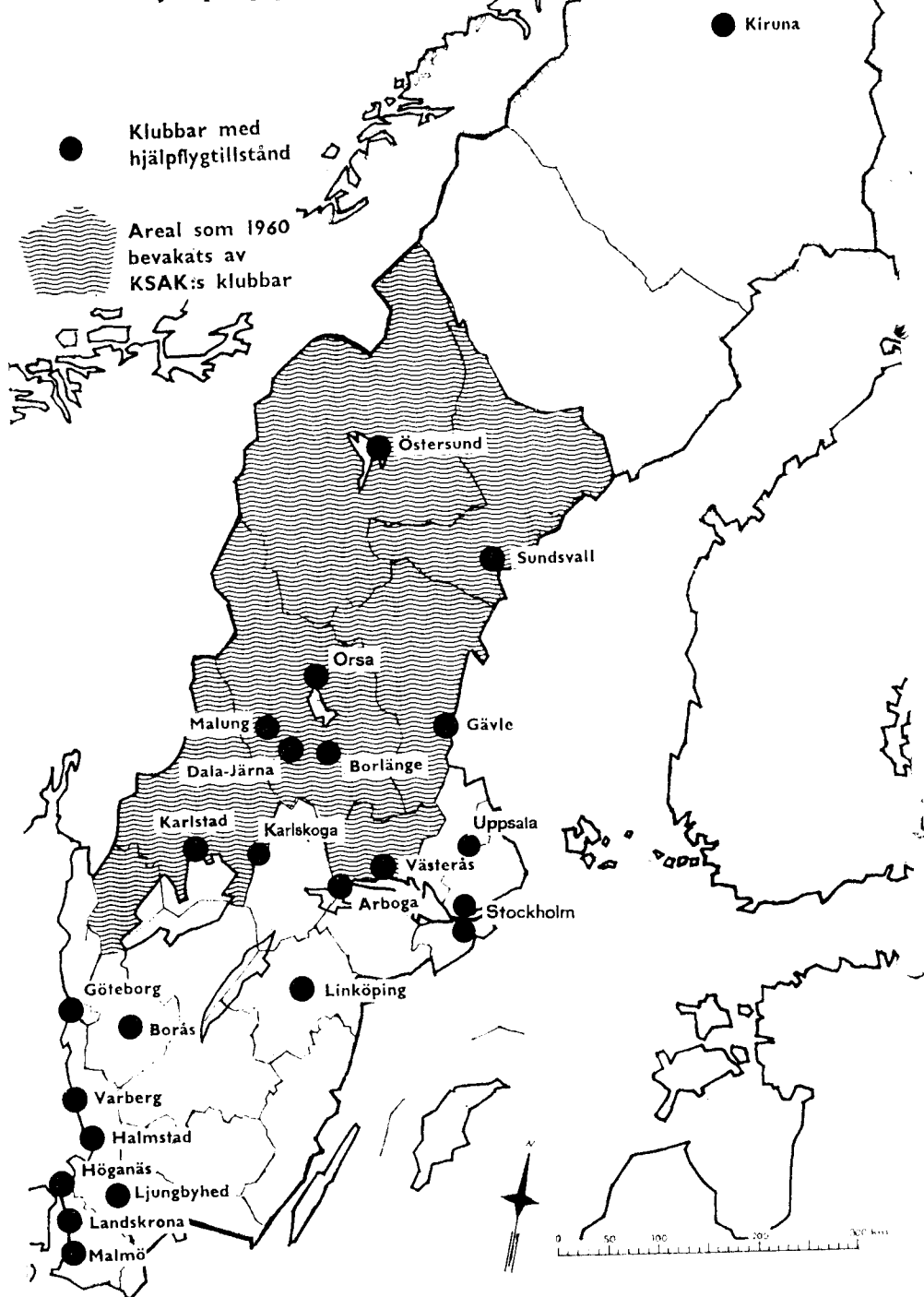
Individuell segrare: Juhani Heinonen, Finland.

Lagsegrare: (SAS-pokalen) KSAK (Lennart Petersén och Evert Hedman).

Hjälpflyg

Under året har fyra nya klubbar sökt och erhållit hjälpflygtillstånd nämligen Karlskoga FK, Tekniska Högskolans FK och Uppsala FK. Sammanlagda antalet klubbar med hjälpflygtillstånd uppgick till 24. Vid årsskiftet förelåg dessutom ansökningar från Älvsby FK och Blekinge FK.

Hjälpflyget 1960



Den av flygklubbarna bedrivna hjälpflygverksamheten har medfört viss oro för illojal konkurrens hos företag som bedriver yrkesmässig flygverksamhet. Det är givet att en flygklubb kan hyra ut flygplan eller utföra uppdrag till lägre kostnad än ett företag med tillstånd att bedriva yrkesmässig flygverksamhet, för vilket tillstånd kräves kvalificerad administrativ och teknisk personal och (avlönade) förare med trafikförarcertifikat. Det bör därför framhållas, att KSAK anser sin uppgift vara att motverka tendenser till illojal konkurrens — öppen eller maskerad — och tillse att luftfartsstyrelsens bestämmelser ang hjälpflyg strikt hållas. Stundom kan dock tveksamhet uppkomma ang innebörden av uttrycket flygverksamhet av allmännyttig art. För dylikt gränssfall gäller att *tillfälligt* tillstånd att bedriva hjälpflygverksamhet kan tillstyrkas av KSAK (och beviljas av luftfartsstyrelsen) efter särskild prövning av flygklubbens resurser och undersökning huruvida ej något yrkesmässigt företag lämpligen kan åtaga sig uppdraget ifråga. Särskilt tillägg med bestämmelser för tillfälligt tillstånd har under året utfärdats av luftfartsstyrelsen. Sådant tillstånd har beviljats i ett mindre antal fall. På grundval av den nya luftfartslagen är hjälpflygbestämmelserna under omarbetning och därvid kommer den ovan nämnda tveksamheten att undanröjas.

Beträffande erfarenheterna hittills av hjälpflygbestämmelsernas tillämpning är det glädjande att kunna konstatera att KSAK:s ledning endast behövt ingripa i något ensaka fall.

Under året har civilförsvarsövningar med flyg utförts i Västerås, Stockholm, Malmö och Göteborg. Liksom tidigare har dessa övningar ordnats i samarbete med vederbörande flygklubbar och omfattats med stort intresse av dessa.

För skogsbrandbevakning har nya principer tillämpats fr o m 1960. Under åren 1955—1959 hade Kungl. Maj:t medgivit att skogsbrandbevakningen med flyg på försök utfördes i ett antal län. Genom kbr den 13 maj 1960 ålades länsstyrelse att ombesörja skogsbrandbevakning antingen från torn eller med flyg varvid flygbevakning endast fick utföras av till KSAK anslutna flygklubbar. Detta innebär att flygklubbarna bestått provet och att flygbevakningen blivit en fullt erkänd bevakningsform.

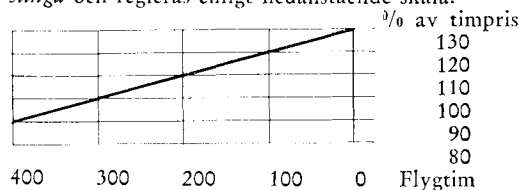
En annan principiell ändring som företagits är att det vid ersättning till flygklubbarna för kostnaderna för bevakningstjänsten gjorts åtskillnad mellan å ena sidan organisations- och administrationskostnader å andra sidan flygkostnader. Betr flygkostnaderna har följande taxa tillämpats.

Flygplantyp	Ung marschfart	Tim- pris	Km- pris
Klemm Kl 35	140	50	0,36
Piper Super Cub 95	160	50	0,31
Do Sjö	150	65	0,43
Do Super Cub 150	180	60	0,33
Do Pacer	180	60	0,33
Do Tripacer	195	65	0,33
Do Caribbean	200	65	0,32
Champion 95	160	50	0,31
Auster	140	50	0,36

För flygplan med flygradio tillkommer kr 3: — per flygtimme.

Vid bedömning av priset bör beaktas att mekanikerkostnaden (som beräknas till 5—6 kr per flygtimme) ingår i administrationskostnaderna.

Timpriset är beräknat efter ett utnyttjande av 300 flygtimmar i bevakningstjänst per flygslinga och regleras enligt nedanstående skala.



Skogsbrandbevakningen har haft samma omfattning, men på grund av den regniga sommaren betydligt mindre frekvens än under föregående års intensiva säsong då den sammanlagda flygtiden var den tredubbla. För egentlig bevakningsverksamhet redovisas följande flygtider:

Värmlands län (2 slingor)	214 tim
Västmanlands län (1 slinga)	146 „
Kopparbergs län (3 slingor)	532 „
Gävleborgs län (2 slingor)	304 „
Västernorrlands län (2 slingor)	270 „
Jämtlands län (2 slingor)	240 „

Summa 1.706 tim

Förberedelser för bevakningsens utsträckande till Västerbottens och Norrbottens län har vidtagits av KSAK i samråd med berörda myndigheter och under 1961 utsträcks bevakningen till att omfatta även Västerbottens län.

Under året har vid motorflygavdelningen företagits en del inspektions- och propagandaresor och ett trettiotal klubbar har besökts. Härvid har konstaterats att flertalet klubbar arbetar målmedvetet och effektivt. Nya flygfält och flygstråk har ordnats av flera klubbar, ny och modern flygmateriel anskaffas, hangarer byggas och utbildning organiseras och genomföres. De lokala myndigheternas inställning till klubbarnas verksamhet tenderar att bli alltmera

positiv och man har från myndighetshåll fått upp ögonen för den allmännyttiga verksamhet som en välskött flygklubb kan utföra och den tillgång för orten och för landet, som en sådan klubb utgör.

I detta sammanhang erinras om att nyanlagda flygfält eller stråk skall anmälas till luftfartsstyrelsen och även bör meddelas till KSAK-NYTT.

Luftfartsstyrelsen har (bl a) föreslagit att i den nya luftfartskungörelsen, som träder i kraft den 1 juli 1961, skall införas en bestämmelse om att före inrättande av mindre flygplats anmälan därom skall göras till Luftfartsstyrelsen.

Frivilliga flygkåren

Vid styrelsens sammanträde den 3 december 1960 fastställdes principerna för KSAK:s engagemang vid uppsättandet av den frivilliga flygkåren samt riktlinjer för det fortsatta organisations- och planeringsarbetet. Överenskommelse i enlighet härmed har träffats med civilförsvarsstyrelsen. Riktlinjerna är i stort sett följande.

Flygkåren skall i fred ledas centralt av Kungl Svenska Aeroklubben, som för handläggning av hithörande ärenden organiserar en kårledning, bestående av Aeroklubbens generalsekreterare och en kårchef. I beredskap och krig ingår kårledningen i civilförsvarsstyrelsen.

Inom varje län upprättas en länsflygavdelning, som har till uppgift att i krig uppsätta en eller flera flyggrupper — i regel en grupp i varje län. I länsflygavdelningen, som ledes av en av KSAK i samråd med länsstyrelsen utsedd länsflygchef, ingår länets flygklubbar med hjälpflygtillstånd.

Länsflygavdelningens uppgift är att utföra det krigsförberedelsearbete som erfordras för uppsättningen av en flyggrupp samt gruppens verksamhet i krig. I dessa uppgifter ingår således bl a att uttaga lämplig personal och ordna med uppskov resp krigstjänstgöringskontrakt, att inventera flygplantillgången inom länet och föreslå uttagning av flygplan samt vidare göra upp planer för gruppens sammansättning, basering, underhållstjänst, förbindelser m m.

I krig ingår länsflygchef i länsstyrelsen och gruppen ställes under civilförsvarsdirektörens befäl.

Bestämmelser för FFK är under utarbetande vid Inrikesdepartementet och kommer att fastställas av Kungl. Maj:t.

Jodelfrågan

År 1956 tog KSAK upp frågan ang amatörtillverkning av flygplan som då redan vunnit stark utbredning i Frankrike och därifrån spred sig till andra europeiska länder. Av de typer som fanns att välja på utvaldes Jodel D 112 såsom den lämpligaste och efter samråd med luftfartsstyrelsen igångsattes förberedelsearbetet. Luftfartsstyrelsen utfärdade särskilda bestämmelser (SB 102/1958) för Amatörbygge av flygplan under medverkan av KSAK.

Byggekurser har anordnats 1957 och 1958 m 16 deltagare i varje. Godkänd genomgång av byggsaker har varit villkor för erhållande av byggtillstånd, som beviljas av luftfartsstyrelsen. Resultatet av kurserna har blivit att 19 flygplanbyggen startats, däribland av 2 danskar och 1 norrmän.

Samtliga byggare är rena amatörer som bygger på sin fritid. Det är därför givet att bygget tar tid. Det beräknas att beroende av händighet, tillgång till verktygsutrustning m m byggandet av ett flygplan av typen ifråga tar 1.200—2.000 arbetstimmar, vilket gör 12—20 timmar i veckan under två års tid, vartill kommer en hel del tid för funderingar, experiment och prov m m. Kalendertiden blir emellertid mycket längre i väntan på underlag, på material, på kontrollor och besiktningar etc.

Materialanskaffningen, som centralt åvilat KSAK, har varit ett stort bekymmer. Sålunda har det visat sig bli allt svårare att få tag i spruce av tillräckligt hög kvalitet. Vidare har vid tillverkningen av metalldelarna uppstått avsevärda leveransförseningar och kostnadsökningar, vilka senare leverantören dock till största delen har påtagit sig. Hela metallmaterialsatsen med landställ, motorfundament och motorinbyggnad, överbyggnad, roderkontroller och reglage, beslag, skruv och bult av specialstål m m, m m har därför kunnat levereras till byggarna till ett pris av c:a 3.000 kronor p sats.

Ovan nämnda förhållanden har medfört ökad arbetsbelastning och ökade kostnader för KSAK. För förberedelse- och administrationskostnader har styrelsen årligen anslagit ett visst belopp, för åren 1957—1960 sammanlagt 18.000 kronor. Kostnaderna har stigit till 24.400 kronor, innebärande ett överskridande med 6.400 kronor. Detta underskott har tidigare avskrivits i böckerna.

För byggarnas del beräknades själva materialkostnaderna, utom motor, propeller och instrument, ursprungligen till 4.500 kronor, men torde nu ej stanna under 5.300 kronor. Uppgifter ang de totala kostnaderna per flygplan kommer att sammanställas då så blir möjligt.

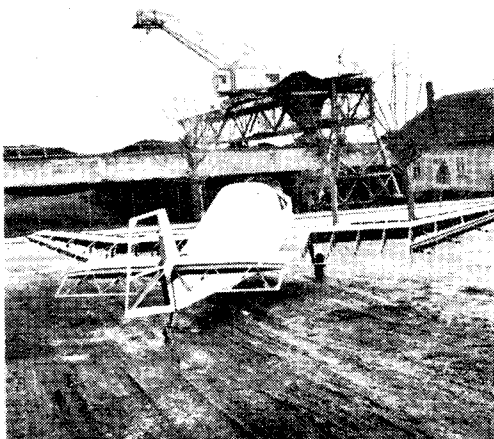
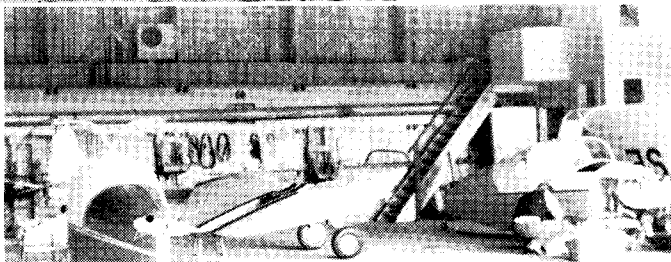
Läget ifråga om byggverksamheten var vid årets slut att 7 flygplan beräknades bli färdiga

TVÅ JODEL-BYGGEN



Tandläkare C-O Rosendahl, som tillsammans med tandtekniker Åke Lidholm försett Leksand med två välbyggda Jodel-flygplan.

Nedan civilingenjören Olle Berndtsson, Slite, och hans mästerverk Jodel D-112.



under våren 1961 eller dessförrinnan, varav ett flygplan var under flygutprovning.

Amatörbyggarnas egna insatser är avsevärda både ifråga om kostnader och arbetstid. De har haft många problem att brottas med och lösa. Att bygga ett flygplan är ingen lek. Det krävs studier, omdöme, händighet och ihärdighet. Amatörbyggarnas insatser är därför berömvärda och utgör ett föredöme som kan bli av stort värde.

Verksamheten har gett Aeroklubben värdefulla erfarenheter. Kostnaderna härför har visserligen i en del fall varit högre än vad från början kunnat förutses. Vilken betydelse dessa ökade kostnader kan få för slutresultatet blir det möjligt att överblicka först då ovan nämnda slutrapport föreligger. Styrelsen vill emellertid redan nu uttala att alla initiativ som kan främja motorflygets utbredning är av största betydelse och värda Aeroklubbens uppmuntran.

Segelflyget

Till grund för planering av segelflygverksamheten för 1960 låg följande fördelning av statsanslaget.

Materielbidrag:

Anskaffning av 14 Bergfalke kr 90.000:—
(varav slutlikvid för 8 fpl
anskaffade föregående år)

Utbildning:

Centrala kurser 34.000:—
Utbildningsbidr. 66.000:— kr 100.000:—

Denna plan innebär således liksom under de två föregående åren en förstärkning av materielbidraget på bekostnad av bidraget för utbildningsverksamheten. På grund av de ökade anspråken på instruktörsutbildning var det vidare nödvändigt att höja anslagsposten för centrala kurser. Anslagsposten till utbildningsverksamheten vid klubbarna blev därigenom ytterligare något besuren.

Då det var angeläget att antalet utbildningsbidrag ej blev nedskuret utan så nära som möjligt överensstämde med klubbarnas resurser och önskemål blev det nödvändigt att minska de individuella utbildningsbidragen till 200 kronor per C-diplom. Därigenom kunde ett antal av 330 utbildningsbidrag utdelas liksom föregående år.

Sänkning av utbildningsbidragen har ej medfört någon väsentlig minskning av elevtillströmningen jämfört med föregående år. Däremot har från flera klubbar framhållits, att en följd av sänkningen blivit att antalet studerande ungdomar som söker segelflygutbildning proportionsvis reducerats något.

Årsresultat

	1960	1959
Antal C-diplom	444	460
Silver-C	19	58
Guld-C	3	4
S-certifikat	203	204
	669	726

Att resultatet blivit något sämre än föregående år torde få tillskrivas det ogynnsamma vädret.

Den totala flygtiden utgjorde 10.500 flygtimmar (10.765) och totala antalet starter 32.765 (30.749). Trots att antalet moderna flygplan endast utgjorde 36 procent av hela beståndet utgjorde deras andel i flygtid 67 procent och i antal starter 70 procent.

Flygtid i medeltal per flygplan:
äldre 35 timmar
moderna 100 timmar.

Behovet av segelflyglärare har tidigare beräknats till ett antal av 120 stycken. Denna beräkning torde fortfarande stämma. Behovet är ännu ej helt fyllt. Så länge detta är förhållandet är påfrestningen på de enskilda segelflyglärarna stor och klubbarna är angelägna om att bristen snarast fylls. Den årliga avgången av segelflyglärare beräknas till omkring 10—15 procent, d v s 12—18 om året. Med utgångspunkt härifrån har detta år liksom närmast föregående år dubbla kurser anordnas. Antalet under 1960 utbildade segelflyglärare utgjorde 18.

Ifråga om byggledare är läget sämre. Byggledarkurserna har visserligen under senare år varit väl besatta men avgången har varit stor. Byggledarbevisen förnyas sålunda ej i önskvärd utsträckning. Det är angeläget att klubbarna har så många byggledare att de skiftesvis kan göra tjänst under vinterperioden så att klubbarnas materiel kan iordningställas till fullgott skick före säsongens början.

Klubbarnas byggverksamhet — som i regel innebär nybygge utan arbete på materielen underhåll — är av utomordentligt stor betydelse. Ej nog med att det är en förutsättning för materielen underhåll och är av stor ekonomisk vikt. För en flygare är en ingående kännedom om flygplanens konstruktion och känslan och samhörigheten med materielen av den största betydelse för materielen rätta handhavande både i luften och på marken. Det finns inget bättre medel att uppnå detta än genom rätt bedriven byggverksamhet.

Materiellaget är nu ganska tillfredsställande. Behovet av moderna DK-flygplan är tämligen väl fyllt. Moderniseringen av flygplanparken pågår i normal takt. Under 1960 har sålunda 12 äldre flygplan utbytts mot 13 moderna, vilket vid ett totalt flygplanbestånd av 190 flygplan utgör 1/15 och motsvarar en livslängd av 15

är. De flesta övningsflygplan är emellertid av äldre typ och motsvarar ett avsevärt nyanskaffningsbehov som inom kort kommer att bli aktuellt. Den brist som således kan uppstå ganska plötsligt kompenseras dock i viss mån genom att DK-flygplan typ Bergfalke kan utnyttjas som övningsplan, vilket redan sker i icke oväsentlig utsträckning.

Tillkomst och avgång av flygplan 1960:

Tillkomst	Avgång
8 Bergfalke	5 Slingsby
2 Mucha Standard	2 Kranich
1 Ka 6	1 Olympia
2 Ka 8	1 Weihe
—	3 Grunau Baby
13	12

Flygplanbeståndet den 31 dec 1960:

	Moderna	Äldre	Totalt
DK-flygplan	60	12	72
EK-segelflygplan	18	101	119
	78	113	191

Haverier:

Tolv (12) haverier med segelflygplan har under året rapporterats till KSAK. Materielskadornas omfattning framgår av nedanstående sammanställning.

Vid 7 av haverierna har flygplanen ej fått större skador än att de kunnat repareras under pågående flygsäsong.

Segelflygplan		1956	1957	1958	1959	1960
Totalhaveri	(76—100 %)	2	5	1	3	2
Stora skador	(51— 75 %)	5	1	3	2	1
Medelstora skador	(26— 50 %)	2	5	2	5	1
Mindre skador	(16— 25 %)	—	1	2	3	2
” ”	(6— 15 %)	9	1	5	8	2
” ”	(0— 5 %)	—	5	8	8	4
Summa materielskador räknat i hela flygplan		7,2	7,8	5,1	7,5	3,7

Två (2) Grunau Baby har erhållit sådana skador, att de ej kommer att repareras. Sammanlagda skadebeloppet för de 12 haverierna har enligt klubbarnas uppgifter beräknats till c:a 33.700 kronor. Härav kommer c:a 16.000 kronor på flygplan, som ej kommer att repareras. Skadebeloppen har beräknats på flygplanens nyanskaffningsvärde eller värdet av andra, nya flygplan med motsvarande prestanda. Värdet för de olika flygplantyperna har angivits till följande belopp: Bergfalke 13.000 kronor, Weihe 9.000 kronor samt Olympia, Grunau Baby och Baby Falk 8.000 kronor.

Vid två av haverierna har personsador rapporterats. Vid det ena erhöi lärare och elev lättare ryggsador och vid det andra stukade föraren en fot.

Utöver ovannämnda haverier med segelflygplan har ett haveri med glidflygplan rapporterats till KSAK. Skadorna på flygplanet har uppskattats till 20 procent. Föraren bröt ena benet vid haveriet.

En genomgång av haveristatistiken för 1960 visar följande haveriorsaker.

Elever (C-skolning)

1 haveri — felbedömning vid landning

1 haveri — dåligt utförd start

(S-skolning)

1 haveri — dåligt utförd landning

1 haveri — felbedömning vid landning

1 haveri — dåligt utförd start

Utbildad förare (F-flygning)

3 haverier — felbedömning vid landning

2 haverier — motorstopp vid vinststart

1 haveri — väder — dåligt utförd landning

1 haveri — dåligt utförd start.

Vid de två haverier som inträffat under C-skolning företog eleverna sina EK-flygningar i annat flygplan än det i vilket DK-utbildningen skett.

De flygklubbar som bedriver sin utbildning i Bergfalke rekommenderas att även låta eleverna göra sina EK-flygningar i detta flygplan.

Två av haverierna under F-flygning har ägt rum under vinststart. Ett vinstmotorstopp är som ett motorstopp i starten med ett motor-

flygplan. Lika viktigt som att sköta en flygmotor är det att vinschar skötes och underhålles på ett tillfredsställande sätt och att vinschlinor utrustas enligt de föreskrifter som meddelas av KSAK.

I nedanstående diagram över haverifrekvensen under åren 1953—1960 har samtliga haverier under respektive år omräknats (kostnadsmässigt) till totalhaverier.

Segelflygtävlingar

I VM i segelflyg deltog två lag i standardklassen, Per Axel Persson på Zugvogel IV och Irve Silesmo på Ka 6 samt ett lag i öppna klassen, nämligen Sven Jonsson på Zugvogel IV.

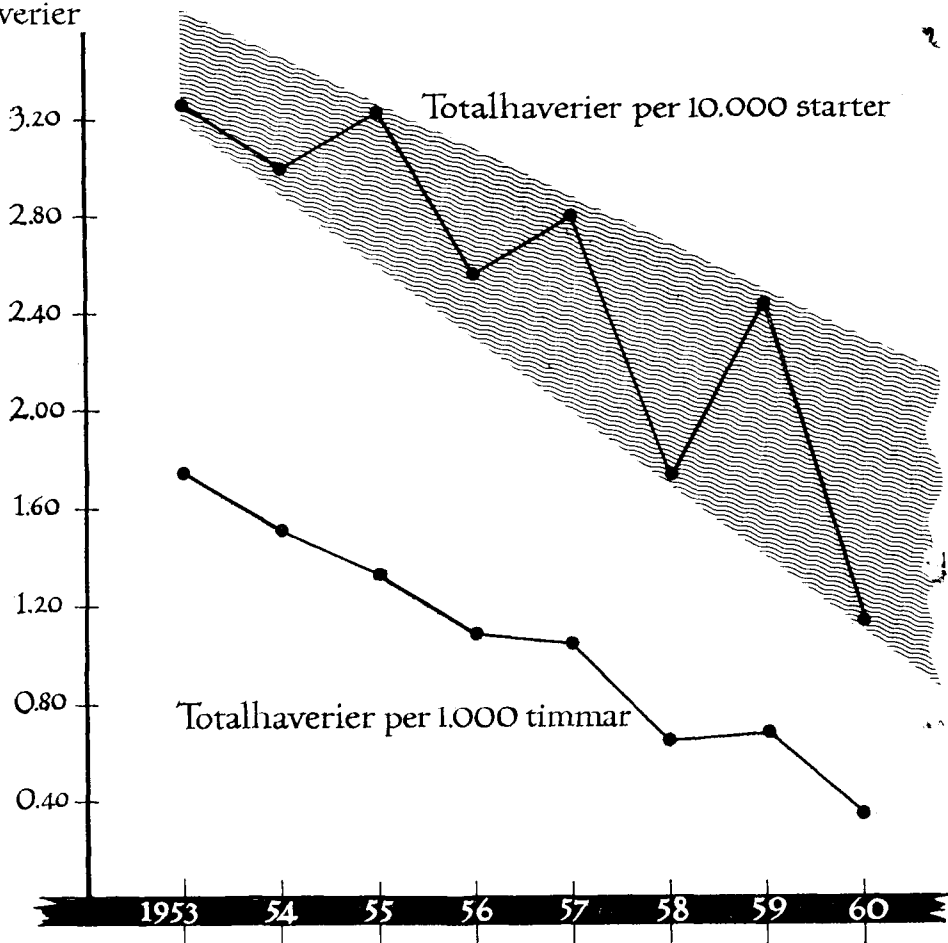
Placering: Persson 22 plats, Silesmo 26, antal tävlande 35; Jonsson 5 plats, antal tävlande 20. (Se KSAK-NYTT 5/1960).

Tempo-kursen, som finansierades av Tempo-medel och hade till syfte att främja återväxten av tävlingsflygare, avhölls under 8 dagar på Älleberg. Kursen hade formen av en SM-tävling.

Placering: 1) Lars Johnsson, Stockholms SFK; 2) Bengt Jansson, Halle-Hunnebergs FK; 3) Leif Carlsson, Eskilstuna FK. Antal tävlande 8. (Se KSAK-NYTT 5/1960.)

Rikssegelflygtävlingen vann Linköpings FÅ (för 4. gången) och erövrade därmed det nyuppsatta vandringspriset, Nike.

Haverier



HAVERISTATISTIK FÖR SEGELFLYGPLAN 1953—60

Flygklubbarnas Ömsesidiga Skaderegleringskassa (FÖS)

Vid årsmötet 1960 framlade Eskilstuna FK motion ang bildandet av en skadefond för flygplan typ Bergfalke. Årsmötet uppdrog åt styrelsen att tillsätta en kommitté för skyndsamt utredning och handläggning av frågan. Den av styrelsen tillsatta kommittén framlade den 29 april efter samråd med försäkringsinspektionen sitt förslag till bildandet av Flygklubbarnas Ömsesidiga Skaderegleringskassa (FÖS) jämte stadgar, förvaltningsbestämmelser och allmänna bestämmelser. Efter flygklubbarnas hörande och styrelsens godkännande bildades kassan och trädde i funktion den 20 maj 1960 sedan det av kommittén föreslagna minimiantalet (40 flygplan) anslutits till kassan. I samband härmed trädde kommittén i funktion såsom förvaltningsutskott för kassan under det första förvaltningsåret — sedan kommitténs erbjudande härom accepterats.

Under 1960 har 29 klubbar varit medlemmar i kassan och tillsammans anmält 43 Bergfalke. Övriga klubbar som är innehavare av Bergfalke har av olika anledningar ej anmält sig till kassan (redan tecknad försäkring, flyganskaffning mot slutet av året etc).

För varje flygplan tecknas ett avtal mellan flygplanägaren och kassan. Årsinsatsen har för 1960 utgjort 450 kr samt självrisken 300 kr. De förmåner som genom anslutningsavtal med kassan tillförsäkras flygplanägaren är att vid totalhaveri omedelbart få ett nytt flygplan och att vid partiellt haveri få flygplanet reparerat och om reparationstiden överskrider 2 veckor omedelbart få ett nytt flygplan till förfogande enligt fastställd uthyrningstaxa. Vid kassans årsmöte i november 1960 fastställdes samma villkor för 1961.

Under året har två haverier inträffat medförande ersättningsanspråk på kr 6.031:84.

När flera håll har önskemål framförts att även andra flygplantyper än Bergfalke skulle få anslutning till skaderegleringskassan ävensom att motsvarande arrangemang ordnades för motorflygplan. De förutsättningar som gjort det möjligt att bilda kassan för Bergfalke har emellertid varit dels det relativt stora antalet flygplan av en och samma typ, använda i stort sett i samma slag av verksamhet, dels relativt omfattande erfarenheter betr händer och de skador som uppstår vid haverier. För närvarande saknas förutsättningar för motsvarande arrangemang med övriga flygplantyper.

Det må framhållas att den ökande tendensen att använda Bergfalke som övningsplan kan medföra ökad haverifrekvens och högre årsinsatser, vilket i vissa fall måhända kan vara mer ekonomiskt än motsvarande anskaffning av särskilda övningsflygplan.

FÖS

Vinst- och Förlusträkning
per den 31 december 1960

Kostnader

Administrationskostnader	10: —
Skaderegleringar*)	6.031: 84
Överskott	13.662: 58
Kronor	19.704: 42

Intäkter

Ränteinkomster	354: 42
Premieinbetalningar	19.350: —
Kronor	19.704: 42

*) En ytterligare utgift på c:a 2.000 kr beräknas tillkomma för slutreglering av 1960 inträffat haveri.

Balansräkning per den 31 december 1960

Tillgångar

Postgiro	876: —
Bank	13.521: 58
Kr	14.397: 58

Skulder

Skuld KSAK	735: —
Vinst och Förlust	13.662: 58
Kr	14.397: 58

Modellflyget

Sveriges Modellflygförbund, som sedan den 1 januari 1960 på KSAK:s uppdrag handhaft registreringen av lokala modellflygklubbar och kontakter med dessa klubbar ävensom ledning av den nationella tävlingsverksamheten, rapporterar:

att under året registrerade modellflygklubbar uppgått till 97, av vilka 71 löst klubblicens och därmed kvalificerat sig för deltagande i nationellt tävlingsutbyte,

att 288 modellflygare under året innehaft 336 tävlingslicenser, fördelade enligt följande:

S int	105	
G int	56	
F int	76	Summa friflygande 237
Speed	15	
Stunt	7	
Team Racing	25	Summa linstyrda 47
Radiostyrda		52

att följande svenska mästare korats under året:

S int	Inge Sundstedt, Borlänge
G int	Ragnar Wilkesson, Enköping
F int	Sture Karlsson, Katrineholm
Lag frifl	Katrineholms FK
Speed	Måns Hagberg, Stockholm
Stunt	Jesper v Segebaden, Stockholm
Team Racing	Kjell Rosenlund, Stockholm
Radio Kl I	Rolf Dilot, Malmö
Radio Kl III	Sten-Åke Grahm, Stockholm
Radio Kl V	Ragnar Ahman, Norrköping

att två svenskar blivit Nordiska mästare under året:

S int	Bror Eimar, Stockholm
F int	Rolf Hagel, Malmö

att följande anmärkningsvärda svenska insatser gjorts i internationella tävlingar:

VM-tävlingar, F int, England; världsmästare (jämte 4 tävlande med samma topplacering) Rolf Hagel, Malmö,
VM-tävlingar, Team Racing, Ungern; Kjell Rosenlund, Stockholm, 2:a. Kjell Rosenlund tilldömdes först VM-titeln, vilken placering efter protest från medtävlare ändrades till en andraplacering. De regler som återopats ändrades senare under året av FAI och enl reglernas därvid antagna formulering skulle Rosenlund ha vunnit världsmästerskapet.
Saar-Cupen, Fint; segrare Arvid Karlsson, Linköping.

KSAK har under året genomfört två instruktörskurser vid Aug Abrahamsons Stiftelse, Nääs, med sammanlagt 40 deltagare. Därjämte har KSAK medverkat i viss kursverksamhet vid Lärarseminariet i Lund.

Diverse

KSAK firade sitt 60-års jubileum dels genom en minneshögtidlighet vid Flygarmonumentet den 24 september, vid vilken högtidlighet H M Konungen nedlade en krans till minnet av hädangångna flygare, dels genom middag i klubblokalerna i samband med styrelsens sammanträde den 3 december.

På Älleberg firades 20-årsminnet med avtäckning av David Wretlings staty Nya Vingar, till vilken medel anskaffats genom insamling bland segelflygets vänner. Efter invigningen bjöds de inbjudna gästerna på lunch, varefter flyguppvisningar vidtog.

Studieverksamheten har under året bedrivits i normal omfattning och varit särskilt livlig i studiecirklar med blivande segelflygare.

Det gamla åtråvärda av Gösta Fraenckel skänkta vandringspriset Guldvingen i Rikssegelflygtävlingen, som föregående år erövrats för alltid av Linköpings FK, ersattes av en av Osvald Arnulf-Olsson skänkt statyett av segergudinnan Nike.

Efter framställning av flygförvaltningen lämnade Kungl Maj:t flygförvaltningen medgivande att till Aeroklubben utan kostnad överlämna ett antal flygplan typ Fieseler Storch, vilka i första hand tänktes kunna användas som bogsferflygplan. En besiktning av flygplanen, vilka stått i förråd ett växlande antal år, visade dock att iståndsättningskostnaderna skulle bli alltför höga. Vid styrelsens sammanträde den 3 december framlades sådana synpunkter, att det ansågs klokast att försöka utnyttja flygvapnets gåva på annat sätt än genom att sätta in flygplanen i verksamheten vid klubbarna. Sedan undersökning visat, att förutsättningarna här för saknades, meddelades flygförvaltningen att gåvan tyvärr ej kunde mottagas.

Alltsedan KSAK år 1955 träffade avtal med riksförsäkringsanstalten ang kollektiv flygriskförsäkring för vissa kategorier av förare har avgifterna stadigt sjunkit från 10 kr per flyg tim 1955 till 1 kr 1961. Denna utveckling visar, att flygsäkerheten varit god inom de berörda verksamhetsslagen — flygutbildning, bogsferflygning och hjälpflyg.

Fastighetsfrågan

För handläggning av frågan ang KSAK:s fastigheter och klubblokaler har styrelsen tillsatt en särskild kommitté med uppdrag att bevaka de frågor som sammanhänger med fastigheternas överlämning samt avflyttning till andra lokaler. Kommittén har låtit värdera fastigheterna och klubbfastighetens fasta inventarier, förberett förhandlingar med Stockholms stad och undersökt en del alternativ för lokalfrågens lösning för framtiden. I avvaktan på ett officiellt besked från Stockholms stad ang fastigheternas rivning har KSAK:s ersättningsanspråk ej ansetts kunna preciseras. Kommittén anser att principen ifråga om ersättningskrav bör vara att KSAK:s ekonomiska ställning ej försämrats, vilken uppfattning styrelsen biträder. I avvaktan på denna frågas lösning har kommittén ansett sig kunna inkomma med förslag ang lokalfrågens lösning för framtiden.

Ekonomi

Statsanslaget för segelflyget utgår under året 1960/61 med 366.000 kronor enligt följande av Kungl Maj:t fastställda stat

1. Löner och arvoden m m		
a) Arvoden till viss instruktörspersonal	70.128	
b) Övriga utgifter	105.872	176.000
2. Bidrag till materielkostnader		90.000
3. Bidrag till utbildningsverksamheten i övrigt		100.000
	Summa kronor	366.000

Dispositionsplan för anslagets användning har fastställts av luftfartsstyrelsen efter samråd med chefen för flygvpnet.

Genom av riksdagen fastställda lönerregleringar för statsverkens personal, vilken löneutveckling även tillämpas för aeroklubbens personal har lönebeloppet för den enl staten fast anställda instruktörspersonalen för år 1960 ökat med 4.968 kronor. Underdånig framställning om kompensation härför har skett under återopande av att Kungl Maj:t fastställt dels vilka befattningshavare som skall finnas vid aeroklubben, dels vilka lönegrader som skall tillämpas. Underhand har meddelats att bifall till framställningen ej kan förväntas.

Aven för aeroklubbens övriga vid sekretariatet anställda personal gäller motsvarande lönerreglering. Vid budgetens uppgörande beräknades dock väntad löneyftning. Genom personbesparing har budgetens lönekonto kunnat underskridas.

Anslaget Bidrag till upprättande av frivillig flygkår för budgetåret 1960/61 utgår med 32.000 kr och disponeras enligt följande:

Kårchef	22.000
Resekostnader	5.000
Övriga organisationskostnader	5.000
Summa kronor	32.000

För att genomföra anskaffning av Bergfalke, som beslutades 1958 togs ett inteckningslån på 32.000 kr, för vilket berörda klubbar tecknade andelsförbindelser. Detta lån har inlösts och aeroklubbens utlägg till fullo täckts.

För Ällebergsskolan anslogs i budgeten ett bidrag av 9.400 kr för att täcka beräknat underskott. Detta belopp motsvarade ett betydligt lägre underskott än tidigare år och budgeten ansågs hårt pressad. Genom stor sparsamhet, bl a inbesparing av personal — i viss mån beroende på svårigheten att skaffa personal — har budgeten kunnat hållas och t o m ett bättre resultat uppnåtts. Belastningen på personal har dock varit över det normala. Driftunderskottet begränsades sålunda till kr 4.398:25.

Flyglotteriet 1960 uppvisade ett ovanligt gynnsamt försäljningsresultat, särskilt ifråga om klubbarnas lottförsäljning som uppgick till 32.600 lotter. Detta var en följd av de åtaganden klubbarna gjorde mot löfte om större andel av nettobehållningen — inför hotet om nedskärning av statsanslaget. Nettobehållningen blev för KSAK:s del c:a 16.000 kr och för klubbarna c:a 17.000 kr.

Av KSAK anordnade flygdagar i Norrköping och Älleberg förföljdes av otur med vädret och skulle medfört förlust om ej regnförsäkring utfallit i Norrköping.

FLY G U T B I L D N I N G

Du som är intresserad av utbildning för erhållande av:

PRIVATFLYGARECERTIFIKAT

TRAFIKFLYGARECERTIFIKAT AV 3 KLASS

BITRÄDANDE FLYGLÄRAREBEVIS

Förlägg Din utbildning till vår flygskola i Eslöv.

AKTIEBOLAGET CARL ENGSTRÖM

FLY G A V D E L N I N G E N

Tel

E S L Ö V

Tel

521 2012

522 2201

För kostnaderna i samband med firandet av 60-årsjubileet, beviljades av Verkställande Utskottet ett extra anslag om 6.000 kr, varvid Utskottet uttryckte förhoppningen att denna utgift skulle kunna presas in inom budgetens ram. Denna förhoppning har infriats, ehuru kostnaderna steg till drygt 7.000 kr.

Det ekonomiska resultatet av det gångna årets verksamhet har varit gynnsamt. Avskriv-

ningar har kunnat göras dels för det återstående bokföringsvärdet av Jodelmateriellagret, dels av en inköpt Tiger Moth samt reservdelsförrådet på Älleberg.

Genom de två sistnämnda avskrivningarna å sammanlagt kr 15.542: 24 har Ällebergsskolan kommit att visa ett bokfört underskott av 19.940: 49 kr.

Sammandrag av vinst- och förlusträkning 1960

Kostnader

Löner, arvoden, pensionsavgifter	182.228: 70
Hyreskostnader, skatter, försäkringar	22.175: 40
Övriga allmänna omkostnader för sekretariatet	44.170: 52
Medlemsservice, klubbverksamhet och propaganda	31.500: 93
Avgifter till organisationer, internationellt samarbete	9.413: 37
Segelflygskolan Älleberg*)	19.940: 49
Bidrag till övrig flygverksamhet	7.666: 59
Avskrivningar, fordringar	522: 79
Till Dispositionsfonden	1.573: 72
Kronor	319.192: 51

Intäkter

Statsbidrag till administrationskostnader o. instruktörsarvoden	175.062: 92
Inkomster från medlemmar och klubbar	72.148: 49
Ränteinkomster, aktieutdelningar	7.932: 70
Fastighetsförvaltning	25.980: 20
Behållning av Flyglotteriet	21.029: 88
Bidrag	16.000: —
Diverse inkomster	1.037: 32
Kronor	319.192: 51

*) Inkl avskrivningar 15.542: 24.

Balansräkning per den 31. 12. 1960

Tillgångar

Bank och postgiro	107.057: 47
Aktier	98.634: 15
Fordringar	101.274: 73
Inventarier	4: —
Fastigheter	1.097.912: —
Segelflygskolan Älleberg	1.967: 35
Kronor	1.406.849: 70

Skulder och eget kapital

Kortfristiga skulder	197.691: 34
Inteckningslån	704.000: —
Fria fonder	18.525: 28
Bundna fonder	486.633: 08
Kronor	1.406.849: 70

Styrelsen framför ett varmt tack till alla dem som genom medlemskap, uppoftande arbete och gåvor möjliggjort KSAK:s verksamhet.

Framförallt riktar sig styrelsen därvid till Tempo AB, SAAB, SAS och ingenjör Torsten Kreuger för deras bidrag och till Flygvapnet, Armén och Marinen för medverkan vid flygdagar.

Från Flygvapnet erhåller Aeroklubben och de anslutna flygklubbarna dessutom en ständig hjälp, för vilken styrelsen på alla anslutna flygklubbars vägnar uttrycker ett varmt tack.

För styrelsen i mars 1961

Carl Ljungberg

P A Norlin

Paul R af Uhr

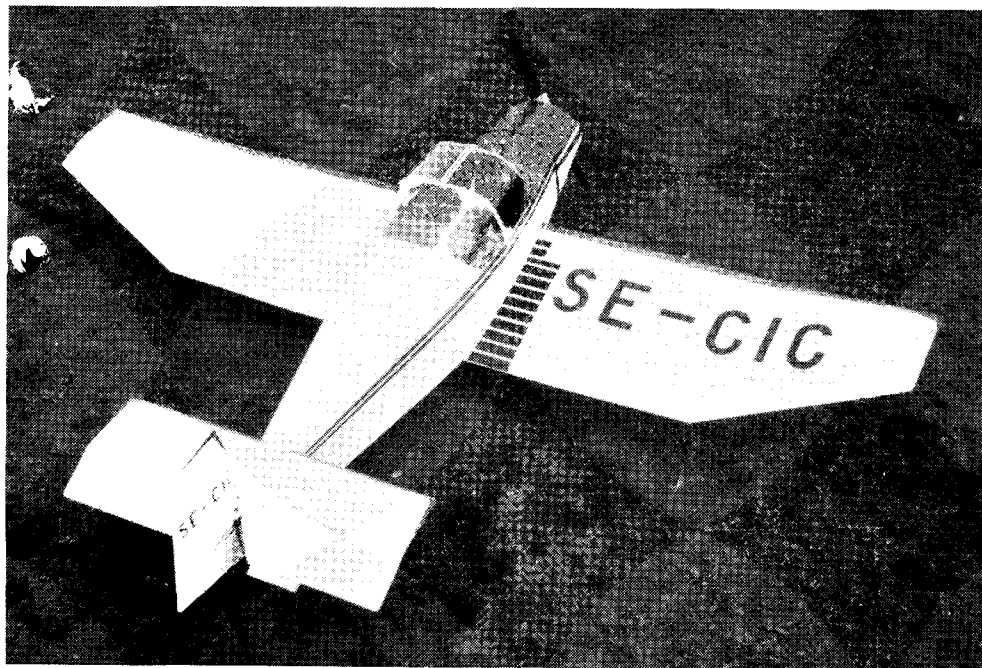
B Nyström

B Florman

| N Söderberg

”Cesar - Ivar - Cesar”

bestod testningsprovet med glans



Det första amatörbyggda Jodel-flygplanet har nu provflugits av Lfs provflygare Ulf Dahlgren i Malmö. Vid genomgång av provflygningsrapporterna finner man att flygplanet väl fyller de krav som ställs på ett lätt privatflygplan. Typen har ju funnits i Frankrike ganska länge, och är omtyckt både som långfärdsflygplan och som skolflygplan.

Tillsammans med Ulf Dahlquist har jag deltagit i viss utprovning av CIC och funnit att flygplanet är mycket välbyggt, och det är all anledning att gratulera Halmstads flygklubb och dess duktiga byggare. Här skall särskilt namnen Einar Weidmert och Curt Bengtsson nämnas, som haft allt ansvaret och det mesta arbetet med bygget.

CIC är lättflyget och trevligt och har goda flygegenskaper i hela fartregistret. Flera av proven utfördes i mycket dåligt flygväder, varvid man kunde konstatera att sikten i flygplanet vid navigering på låg höjd är god.

Samtliga rapporter som erfordras för utfärdande av luftvärdighetsbevis har insänts till Lfs för godkännande, och vi hoppas att Halmstadspojkarna snart har sin trevliga Cesar-Ivar-Cesar godkänd och klassad för normalt privatflygbruk.

Ytterligare 6 Jodel D 112 väntas bli färdiga för slutbesiktning och provflygning till våren, och dessa har byggts av:

Tandläkare Carl-Olof Rosendahl, Leksand,
Tandtekniker Åke Lidholm, Leksand,
Herr Hans Södergård, Hjo,
Ingenjör Arne Stenberg, Ludvika,
Fabrikör Hugo Ericson, Tandsbyn,
Civilingenjör Olle Berndtsson, Slite.

Flygplanen har varit färdiga för slutbesiktning ganska länge, men motorerna från Amerika har låtit vänta på sig.

Bengt C:son Bergman.

KSAK:s styrelse för o m årsmötet 60

(Mandattiden anges inom parentes)

Hedersordförande:

H K H Prins Bertil

Ordförande:

Ljungberg C, överdirektör, Solna

Vice ordförande:

Norlin P A, direktör, Stockholm (1961)
Nyström B, konsul, Karlstad (1961)
Florman B, flygplatschef, Stockholm (1962)
af Uhr P R, generalmajor, Uppsala (1962)

Övriga ledamöter:

Björkbo I, trafikledare, Sundsvall (1961)
Carlander P O, godsägare, Vinninga (1961)
Dahl S, tandläkare, Östersund (1961)
af Geijerstam C, kapten, Visby (1961)
Hammerlund E, disponent, Ekebybruk (1961)
Karlsson J G, trafikdirektör (1961)
Sandblom C, borgmästare, Nyköping (1961)
Silfverberg, K J A, generalmajor, Stockholm (1961)
Vigre J, ingenjör (1961)
Ericson W, landsfiskal, Kiruna (1962)
Hansson S A, civilingenjör, Danderyd (1962)
Lamm U, tekn dr, Västerås (1962)
Liljhagen S H, överstelöjtnant, Göteborg (1962)
Ohlsson J O, 1. trafikledare, Vällingby (1962)
Olow B, civilingenjör, Linköping (1962)
Rehnberg Å, överste, Ljungbyhed (1962)
Ählén G, direktör, Stockholm (1962)
Östling S, direktör, Bromma (1962)

Suppleanter:

Hammarlund Å, avd-chef, Stockholm (1961)
Renström B, kapten, Norrköping (1961)
Aue A, ingenjör, Arboga (1962)
Bergström T, civilingenjör, Lugnvik (1962)

Flygvapnets representanter:

Odqvist G, överste, Stockholm
Sundqvist R L, kapten (suppl), Stockholm

Kungl Luftfartsstyr. representanter:

Ljungh E, överingenjör, Stockholm
Gävert Å, trafikinspektör (suppl), Stockholm

De ständiga kommittéernas ordförande
(självskriven ledamot av styrelsen och
vice ordförande (suppl):

Juridiska kommittén:

Elmström A, advokat, Stockholm
Bergman D, advokat, Stockholm

Tekniska kommittén:

Westergård B, flygöverdirektör, Stockholm
Bratt E, civilingenjör, Linköping

Flygfältskommittén:

Håård K H, överingenjör, Stockholm
Köhlmark B, byrådirektör, Stockholm

Motorflygkommittén:

von Essen R, kapten, Stockholm
Rotsman G, ingenjör, Stockholm

Segelflygkommittén:

Hansson S A, civilingenjör, Danderyd
Svansson K, byrådirektör, Sollentuna

Modellflygkommittén:

Stark S, flygdirektör, Roslags-Näsby
Beckman B, direktör, Djursholm

Kommittén för hjälpflyg och flygmedicin:

Laurell L, specialflygläkare, Stockholm
Kellin B, byråingenjör, Bromma

Fallskärmskommittén:

Falkerheim O, kapten, Lidingö
Wrang C-O, major, Kristianstad

Byggkommittén:

Bjarnholt S, flygdirektör, Bromma
Lambert R, besiktningsingenjör, Bromma

Mottagnings- och klubbkommittén:

Florman B, flygplatschef, Stockholm
Petersson W, direktör, Nacka

Verkställande Utskott:

Florman B, flygplatschef (ordf), Stockholm
Silfverberg K J A, generalmajor (v ordf), Stockholm

Hansson S A, civilingenjör, Danderyd
Karlsson J G, trafikdirektör, Stockholm
Lamm U, tekn dr, Västerås

Stark S, flygdirektör, Roslags-Näsby
von Essen R, kapten (suppl), Stockholm
Ohlsson J O, 1. trafikled (suppl), Vällingby
Odqvist G, överste (FV), Stockholm
Sundqvist R L, kapten (FV-suppl), Stockholm
Ljungh E, överingenjör (LFS), Stockholm
Gävert Å, trafikinspektör (LFS-suppl), Stockholm

Revisorer:

Holmberg B, aukt revisor, Stockholm
Schroedter E, banktjänsteman, Stockholm
Gävert Ö, aukt revisor (suppl), Stockholm
Landegren I, föreståndare (suppl), Bromma

Valkommittén:

Ordförande är VU ordförande

Ordinarie ledamöter:

Christell E, major, Stockholm

Molander H, fanjunkare, Nyköping

Svansson K, byrådirektör, Sollentuna

Tullberg K, stadsveterinär, Hälsingborg

Suppleanter:

Esping O, ingenjör, Linköping

Huzell B, köpman, Karlstad

Olsson S, vägdirektör, Örebro

HEDERSTECKEN

utdelade 1960

Fal Paul Tissandier Diplom

Direktör O Arnulf-Olsson

Gösta Fraenckel-Diplomet

Ingenjör S Kernell

Wicander-medaljen i guld

Överste E Fogman

Guldmedalj

Överste S Möller

Direktör P Eg Gummeson

General A Ljungdahl

Förtjänstplakett i guld

Ingenjör T Palmqvist, Karlskoga

Major M Hinnerson, Göteborg

Tegelmästare B Jeansson, Kalmar

Kapten S Brycker, Nyköping

Borgmästare C Sandblom, Nyköping

Dr H Klemm, München

Civilingenjör S A Hansson, Stockholm

Ing C O Olsson, USA

Byrådirektör E Erling, Stockholm

Poet B Setterlind

Förtjänstplakett i silver

Herr B Johansson, Sundsvall

Billackerare L Lönnberg, Sundsvall

Kapten B Renström, Norrköping

Leg läk S Björlin

Musikdir H Rosén

Major A Westerlund

Kapten A Wirén

Preliminära uppgifter om 1961 års flygtävlingar och flygdagar

SM i motorflyg den 19—20. 8. Plats meddelas senare.

Nordiska motorflygtävlingen den 26—27. 8. äger i år rum i Danmark.



Elva flygklubbar har anmält planerade flygdagar enligt nedan:

- | | |
|------------------|--|
| 7. 5. | Kristianstads FK. (I samarbete med Lions Club) |
| 14. 5. | Eskilstuna FK |
| 22. 5. | Sundsvalls Flygsällskap |
| 4. 6. | Västerdalarnas FK |
| 11. 6. | Karlskoga FK |
| 11. 6. | Borlänge Domnarvets FK |
| 27. 8. | Kiruna FK |
| 27. 8. och 3. 9. | Fallskärmsklubben |
| 27. 8. | Västerbergslagens FK |
| 3. 9. | Linköpings FK |

Skelleftebygdens FK anordnar flygdag i september eller oktober beroende på invigningsdatum för den nya flygplatsen.

FINA BOKGÄVOR TILL KSAK:s BIBLIOTEK

Några nyanskaffningar har av ekonomiska skäl inte kunnat göras till KSAK-biblioteket under de senaste årtiondena, men vi har god ordning på de böcker som finns kvar sedan gamla tider och en gång i tiden kan vårt lilla bibliotek bli av mycket stort värde för arkivforskning.

Det gläder oss därför särskilt, när vi får bokgåvor från efterlevande till bortgångna KSAK-medlemmar, som samlat flyglitteratur, för vilka deras anförvanter inte längre har intresse.

En sådan bokgåva har KSAK under 1960 fått emottaga från fru Signe Åström, Bromma. Hennes make, Kaptenen Henrik Åström var på sin tid medlem i KSAK och samlade med stor omsorg huvudsakligen svensk flyglitteratur.

I samband med 60-årsjubileet fick KSAK ett exemplar av den sällsynta "Moderna luftfartyg" (Gösta Suneson 1910) av Herr Nils E Lindgren, Stockholm.

Div facktidsskrifter har KSAK fått i gåva, bl a av 1. trafikledaren O Ohlsson.

KSAK uttalar härmed sitt förbindliga tack till givarna och hoppas att exemplen skall mana till efterföljd.

Enligt FAI:s senaste meddelande den 2 mars har följande internationella evenemang sanktionerats.

MOTORFLYG

- 6— 7. 5. *Rally* (l'Aéro Club du Doubs) i Besançon, Frankrike.
- 6— 8. 5. *Internationell flygvecka* (Club der Luftfahrt) i Konstanz, Västtyskland.
- 13—14. 5. *Ostenderallyt* (le Club Nationell d'Aviation), Belgien.
- 20—22. 5. *Rally* (l'Aéro Club de Fréjus — S:t Raphael) Frankrike.
- 27—28. 5. *Rally* (l'Aéro Club Royal de Belgique och l'Association Nationale des Cercles Universitaires) Bierset i Liège, Belgien.
- 27—28. 5. *Turistflygkongress* (l'Aéro Club de Como), Italien.
- 1— 2. 6. *Rally* i Verona, Italien.
- 3— 4. 6. *Rally* (le Quiberon Air Club) i Quiberon, Frankrike.
- 3— 4. 6. *Rally* (l'Aéro Club du Dauphiné) i Grenoble, Frankrike.
- 3— 4. 6. *Rally* (le Cercle Aéronautique de Coulommiers) i Brie, Frankrike.
- 3— 5. 6. *Rally "des Vins de la Moselle Luxembourgeoise"* (l'Aéro Club de Luxembourg), Luxemburg.
- 4. 6. *Lombardi-rallyt* (les Aéroclubs de Milan et Varèze), Venegono, Italien.
- 6.—15. 6. *Rally* (l'Union Aérienne de l'Escaut), Frankrike.
- 9—11. 6. *Rally*, flygburen pilgrimsfärd till Lourdes, i Tarbes, Frankrike.
- 10—11. 6. *Rally* (l'Aéro Club de Dieppe), Dieppe, Frankrike.
- 17—18. 6. *Rally "des Vins, Fleurs et Châteaux d'Anjou"* (l'Aéro Club de l'Ouest) Frankrike.
- 18. 6. *Rally* i Aoste, Italien.
- 24—25. 6. *Rally* (l'Aéro Club de Vichy) i Vichy, Frankrike.
- 24—25. 6. *Rally* (les Ailes Joviviennes) i Joigny, Frankrike.
- 24—25. 6. *Rally* (l'Aéro Club de Coutances & du Centre de la Manche) i Lessay, Frankrike.
- 30.6—3.7. *13:e Sicilienrallyt* (l'Aéro Club de Palerme) i Palermo, Italien;
- 6— 8. 7. *1000 km-tävling* (l'Aéro Club d'Italie), Italien.
- 8— 9. 7. *Rally "des Médecins pilotes"* (l'Aéro Club de Vittel) i Vittel, Frankrike.
- 9—10. 7. *Rally* i Turin, Italien.

- 13—14. 7. *Flygtävling "Lockheed Trophy" och "King's Cup"* i Coventry, Storbritannien.
- 14—15. 7. *Rally* (l'Aéro Club de Marseille-Provence), Frankrike.
- 14—16. 7. *Pyrénée-Rallyt*, Spanien.
- 15—16. 7. *Rally* i Pescara, Italien.
- 22—23. 7. *Rally "de Basse Normandie"* (l'Aéro Club de Basse Normandie) i Flers, S:t Paul, Frankrike.
- 23—27. 8. *FAI:s Europa-rally* (l'Aéro Club d'Autriche), Österrike.
- 25—26. 7. *Spansk-Portugisiskt Rally*, Spanien.
- 27. 8. *Rally* i Forlì, Italien.

FAI:s INTER KALENDER

- 27—29. 7. *Flygtävling för privatflygare*, Kindlington Airport i Oxford, Storbritannien.
- 13—17. 9. *Rally* (Deutscher Aero Club) i Baden-Baden, Västtyskland.
- 23—24. 9. *Grand Prix "aviettes et moto-aviettes"* (le cadre de la Foire Exposition de Bourges) i Bourges, Frankrike.
- 7—8. 10. *Rally* i Genua, Italien.

BALLONG

- 10. 9. *Internationell tävling* i S:t Nicolas Waes, Belgien.

SEGELFLYG

- 28.4—1.5. *Tävling* (l'Aéro Club de Haguenau), Frankrike.
- 14—23. 7. *Flygtävling "les Huit Jours d'Angers"*, Frankrike.

- 1—13. 8. *Italienska segelflygmästerskapen* med deltagare från andra nationer, Italien.

HELIKOPTER

- 1, 6. *Grand Prix* (l'Aéro Club de France) le Bourget i Paris, Frankrike.

15. 8. *Magnetstyrda segelmodeller "Coupe Stella d'Italia"* i Roverito-Trento, Italien.

20. 8. *Radiostyrning* (KSAK—SMFF) i Stockholm, Sverige.

- 31.8.—4.9. *VM Friflygande* (Deutscher Aero Club) i Sigridsau Forchheim, Väst-tyskland.

- 31.8.—4.9. *Flygande vingar*, Nederländerna & Tyskland.

- 16—17. 9. *Linstyrning* i Bryssel, Belgien.

Därjämte anordnas vid ännu ej fastställda tidpunkter:

VM Mikrofilm i Bedford Cranfield, Storbritannien.

Iberiska mästerskapen, Spanien.

NATIONELLA FÖR 1961

FALLSKÄRM

- 15—18. 6. *Internationell tävling* (Fliegergruppe Leutkirch) i Leutkirchen, Västtyskland.

- 27.8— 3.9. *Internationell tävling* (Svenska Fallskärmsklubben), Uppsala, Sverige.

MODELLFLYG

- 8— 9. 4. *Friflygande* i Zell am See, Österrike.

17. 5. *Friflygande och linstyrning* i San Isidro, Spanien.

- 27—28. 5. *Sjömodeller, frifl. o. radio-monocommande*, Monaco.

- 2— 3. 7. *Motor- och segelmodeller "Coupe des Alpes"* i Wiener-Neustadt, Österrike.

- 25—28. 7. *Team racing och segelmodeller "Coupe Vartek"* i Varadzin, Jugoslavien.

- 13—14. 8. *Sjömodeller "Jugo-Hydromodel Cup"* Split, Jugoslavien.

ANKOMSTTÄVLING

I samband med flygdagen den 7 maj 1961 på Everöds flygplats, Kristianstad, inbjuder Kristianstads Flygklubb till ankomsttävling. Ankomsttävlingen avses kombineras med bedömningslandning.

Anmälan om deltagande med uppgifter om flygplantyp, registrering och besättnings storlek sändes senast den 20 april till Kristianstads Flygklubb, Kristianstad. Varje anmäld deltagare kommer i god tid att få närmare upplysningar om tävlingens uppläggning. Hotellrum kan ordnas genom klubbens försorg.

DANSK-SVENSKT RALLY

Enligt en överenskommelse mellan KDA och KSAK kommer Midtsjällands Flyveklub i Ringsted att inbjuda svenska flygklubbar till ett rally 20—22 maj 1961.

NÄRMARE TILL GRANNARNA

Carnetkravet, som nyligen slopats i Västtyskland, har numera slopats även i Danmark, Finland och Norge, vilket innebär att det blir lättare att umgås med flygande vänner i grannländerna.

NYTT SVENSKT SEGELFLYGREKORD

Ett höjdreord i allmän klass med 2-sitsigt segelflygplan har satts på Rommehed den 23 juli 1960. Höjdvinsten var 3.910 m och piloterna Bo Walter Sjödin och Lars Gunnar Palm från Linköpings flygklubb använde sig av en Bergfalke II/55 från den egna klubben.

FLYGLÄRARE - BOGSERFÖRARE - HJÄLPFLYGARE

HAR NI ORDAT ER KOLLEKTIVFÖRSÄKRING

Fastän det nu är sjätte året som kollektiv yrkesskadeförsäkring är ordnad genom särskilt avtal mellan KSAK och Riksförsäkringsanstalten har det av allt att döma fortfarande inte trängt igenom att var och en som vill använda sig av försäkringen måste själv fylla i en anmälningsblankett. Sådan skall finnas hos resp Motor- och Segelflygchefer vid klubbarna (klubbarna rekviderar blanketter från KSAK).

Vilka har rätt till försäkring?

Alla flygförare som tillhör kategorierna flyglärare, bogserförare och hjälpflygare (vari numera även ingår målgång), som är engagerade för sådan tjänst vid flygklubb, men ej är anställda, dvs fast avlönade av klubben. Ett villkor till är att vederbörande i sitt normala förvärvsarbete har en årsinkomst av *minst 8.000 kronor*.

Vissa missförstånd har uppstått betr rätt för motorflyglärare att teckna dylik kollektivförsäkring. Om ovanstående princip tillämpas bör ej något missförstånd behöva uppstå. Motorflyglärare eller vilken annan som helst person som är anställd och avlönad av klubben skall av klubben försäkras i Riksförsäkringsanstalten på vanligt sätt.

Frågan om en flygklubb har försäkringsansvar för flyglärare som flygklubb använder sig av, men som bedriver egen skolverksamhet, är under utredning hos Riksförsäkringsanstalten.

Hur tecknas försäkringen?

Anmälningsblankett ifylles och insändes till KSAK.

Försäkringen gäller från dagen efter det att KSAK mottagit anmälan.

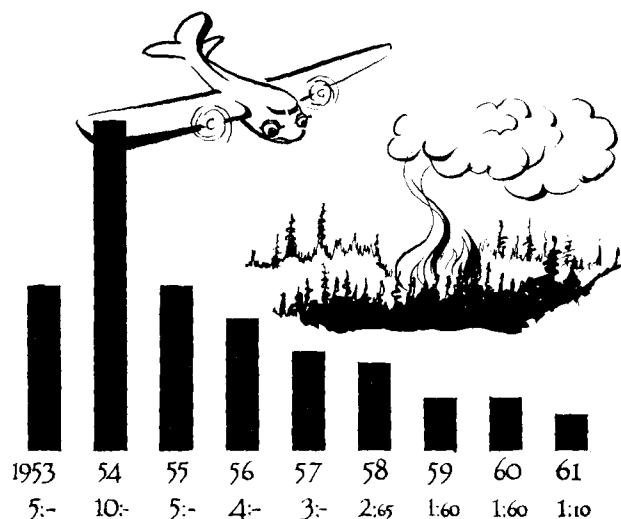
Som bevis på att försäkringen tecknats erhåller försäkringstagaren ett av KSAK utfärdat försäkringsbevis.

Det bör åligga resp segel- och motorflygchefer att tillse att av klubben engagerade förare inom här berörd verksamhet anmäles till kollektivförsäkringen.

Sedan försäkring en gång tecknats och försäkringsbevis mottagits gäller försäkringen så länge avtalet mellan Riksförsäkringsanstalten och KSAK är i kraft, vid vilken flygklubb försäkringstagaren än flyger.

Premien utgår för 1961 med 1:10 per flygtimme.

Förvissa Dig om att Du verkligen är försäkrad! Ring gärna KSAK 010/23 23 65, fru Jansson.



**Flyglärare
bogserförare
hjälpflygare**

**Steg för steg
har premien
pressats ned.**

Motorflygchefer och tekniskt ansvariga



ALBERT CHRONWALL
Motorflygchef **M 38**
vid **Sundsvalls Flygsällsk.**
f: 5.1.12. B-cert. 98
Flygkapten
Ludvigsbergsvägen 20,
Sundsvall
Tel: bost. 111 73,
arb. 784 04



OSTEN SJÖGREN
Tekniskt ansvarig **T 26**
vid **Sundsvalls Flygsällsk.**
f: 16.9.29. MM-cert. 383
Flygmekaniker
Tallbacken C, Timrå
Tel: bost. 754 77,
arb. 790 80



EDVIN ROOTH
Motorflygchef **M 39**
vid **Härjedalens Fk.**
f: 24.8.17. A-cert. 5135
Entreprenör
Låda 759, Sveg
Tel: bost. 319



THORBJÖRN LINDBERG
Tekniskt ansvarig **T 27**
vid **Härjedalens Fk**
f: 25.9.33. A-cert. 5151
Bilmekaniker
Dalagatan 10 A, Sveg
Tel: arb. 76



HANS ZETTERBERG
Tekniskt ansvarig **T 28**
vid **Linköpings Fk.**
f: 9.9.21. A-cert. 1176
Ingenjör
Liegatan 8, Linköping



HANS WINKVIST
Motorflygchef **M 40**
vid **Kristianstads Fk.**
f: 6.9.23. A-cert. 2895
Mekaniker
Långebrogat. 79, Långebro
Tel: bost. 171 77,
arb. 171 71



TEODOR WESTBERG
Motorflygchef **M 41**
vid **Gotlands Fk.**
f: 14.6.22. A-cert. 1453
Trafikledare
Visby flygplats, Visby
Tel: arb. 123 49



LARS-OLOF WALLIN
Tekniskt ansvarig **T 29**
vid **Gotlands Fk.**
f: 16.1.31. MM-cert. 496
Flygmekaniker
Polhemsgatan 6, Visby
Tel: bost. 156 65,
arb. 152 60

LFS VARNAR!

för överträdelse av
gällande bestämmelser
vid utrikes flygning

Under det gångna året inträffade några fall av överträdelser av gällande bestämmelser i samband med svenska privatflygares flygning över danskt område. Orsaken här till synes vara bristande kännedom om gällande bestämmelser och/eller uraktlåtenhet att tillfredsställande planlägga flygningen enligt vad som framkommit vid de utredningar som företagits av luftfartsstyrelsen i samråd med danska luftfartsdirektoratet. Med hänsyn till omständigheterna i här berörda fall har varken styrelsen eller direktoratet hittills ansett erforderligt vidtaga rättsliga åtgärder mot förarna. I samtliga fall har dock anteckning om det inträffade gjorts i vederbörandes certifikat, och förseelsen ligger honom givetvis till last i framtiden, om han skulle göra sig skyldig till ny överträdelse av bestämmelserna.

Ett i november månad 1960 inträffat fall vid Köpenhamns lufthamn Kastrup visar vilka konsekvenser dylika förseelser kunna medföra. En svensk privatflygare med relativt ringa flygerfarenhet skulle med ett flygplan av typ Piper PA-22 företaga en VFR-flygning från Hamburg till Malmö. Han startade från Hamburg omkring klockan 14.00. Med hänsyn till de förutsedda väderleksförhållandena längs flygvägen

SMFF:s

TÄVLINGSKALENDER

för modellflyget 1961

Friflygande modeller:

- 29.1. Träningstävlingen om Gatstubebergstrofén, Katrineholm.
- 12.2. Lilla Vintertävlingen, Söderfors.
- 26.2. Vintertävlingen, Katrineholms Flygklubbs Modellflygsektion.
- 5.3. Norrlands Vintertävling, Härnösand.
- 12.3. "Norbergsträffen", MFK Örnen, Norberg.

och vid Malmö/Bulltofta flygplats — flygning enligt speciell VFR inom Malmö kontrollzon hade bedömts erforderlig — hade föraren ej i tillräcklig grad förberett alternativa åtgärder, därest flygningen icke skulle kunna utföras såsom planerats. När han ansåg sig böra landa på Kastrup i stället för på Bulltofta medverkade denna underlåtenhet till att han vid flygningen mot Kastrup bröt mot gällande bestämmelser för VFR-flygning. Förarens osäkra navigering i samband med sent etablerad radioförbindelse gjorde det nödvändigt försinka Kastrups trafik i upp till 20 minuter. Landningen skedde cirka 40 minuter efter solnedgång.

En utförd undersökning visar att på grund av denna flygning en Caravelle försinkats cirka 8 minuter i luften samt att en DC-3:a och tre Convair, som påbörjat utkörning för start, måst vänta på marken i 8—20 minuter. Därigenom ha berörda flygbolag enbart i driftskostnader förorsakats extra utgifter på drygt 1.500 sv. kr. Ett stort antal passagerare ha dessutom orsakats obehag på grund av förseningarna.

Luftfartsstyrelsen ser allvarligt på händelser av ifrågavarande slag, som förutom de ekonomiska konsekvenserna och direkta förseningarna även kunna medföra förseningar på anslutningslinjer, försvåra flygtrafikledningens avveckling av trafiken samt framförallt innebära risk för minskad flygsäkerhet. Styrelsen får därför uppmana samtliga privatflygare att noggrant planera sina flygningar och iakttaga gällande bestämmelser. Anvisningar för flygning med privata luftfartyg till utlandet ha utgivits särskilt (*Informationscirkulär 20/1961*).

- 19.3. "Vårtävlingen" i Säter, arrangör Masen, Hedemora* (anm sen 11.3.).
- 26.3. Nationell tävling, Uppsala Flygklubb* (anm sen 19.3.).
- 9.4. Nationell tävling, Köpings Flygklubb.
- 23.4. Vingarnas Vårtävling, Stockholm.*
- 7.5. Nationell tävling, Uppsala Flygklubb.*
- 11.5. Stockholms-Mästerskapet, Vingarna.
- 13—14.5. Uttagningstävlingar till VM etc i Norrköping, Flygklubben Gamer arrangör.
- 3—4.6. Nordiska landskampen, Ljungbyhed (?), arrangör flygklubbarna i Malmö och Limhamn.
- 1—2.7. Norrlandsmästerskapen, MFK Skvadern, Härnösand.
- 17.9. Svenska mästerskapen. Arr söks.
- 24.9. Vingarnas hösttävling.*
- 1.10. Gamens hösttävling för 6-mannalag.
- 5.11. Skördetävlingen, MFK Masen, Hedemora.
- 15.10. Oktoberkannan, Jönköping, internationell tävling, alla klasser utom linstyrning, även flygande vingar och radiostyrda modeller, landets största tävling.*

* Bra tillfällen för ett-klasserna!

Linstyrda modeller:

- 7.5. Linstyrning, Stockholm.
- 14.5. Tävlingen om "Kaffepetter", Star Flyers, Stockholm.
- 28.5. Team racing, Orion.
- 4.6. Stunt och combat, Östra Sveriges Flygklubb.
- 18.6. Uttagningstävling för VM i team, stunt, combat.
- 29—30.7. Nordisk landskamp.
- 27—28.8. Svenska Mästerskapen.
- 3.9. Stunt och combat, Orion.
- 24.9. Uttagningstävling till Modellsportens Dag.
- 1.10. Modellsportens Dag.
- 8.10. Speed, alla klasser, Nimbus, Stockholm.
- 15.10. Team racing, Solna.

Radiostyrda modellflygplan:

- 27—28.5. Gamen, Norrköping, RC 1, 3 och 5.
- 20.8. Internationell tävling, Star Flyers m fl på SMFF:s uppdrag.
- 10.9. Aerospeed.
- 24.9. Köpings FK.
- 15.10. Oktoberkannan, Jönköping.

ÅLLEBERGSPROSPEKTET KLART

Rekordtidigt har i år prospektet över sommarens kurser vid Segelflygskolan Ålleberg kommit från trycket. Rekvisition kan ske hos KSAK, Segelflygavdelningen.

ÖNSKAS KÖPA

BABY eller BABY FALK

önskas köpa, eventuellt med transportvagn.
Svar till Borås Fk, tel: 033/187 45.

LEDIGA PLATSER

PRIVATPILOT

med utpräglat ordningssinne får anställning att 1/4—1/9 eller 1/6—1/9 tjänstgöra som biträdande förare på PA-22 (land och sjö) och racerbåt. Skriftligt svar med alla upplysningar plus referenser till **Direktör Sigurd Hallström, Strandvägen 7 B, Stockholm Ö.**

FLYGMEKANIKER ANSTÄLLES OMEDELBART

Svar till T-Aero, Kiruna, tel Kiruna 126 40

ÖNSKAS HYRA

BOGSERFlygplan

under tiden 15/6 t o m 31/8.
Lennart Egemark, Tel: 27 28 20 mellan kl 0800—1700, Stockholms Segelflygklubb.

FLYGPLATSER

FRÖLUNDA FLYGSTRÅK

25 km från Stockholm centrum, c:a 500×30 m. Fri flygning under 300 m. Hangarplatser för sportflygplan, bensin och olja. Tel. Stäket 0758/520 63.

MEKANIKER

MEKTJANST OCH TILLSYNER UTFÖRES

Lennart Wallin. Tel 0755/129 92



expanderar

och söker flygintresserade medarbetare inom följande kategorier:

MODELLSNICKARE
FLYGPLANPLATSLAGARE

FLYGPLANMONTÖRER
PLASTARBETARE

Intresserade ombedes efterfråga ingenjör Kilåker

AB MALMÖ FLYGINDUSTRI
M A L M Ö C

TILL SALU



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

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

AUSTER LYCOMING

0-ställd

CUB L 4 COUPE

0-ställd

Edoflottörer 1620 passande till Super Cub

Flygradio Narco super homer,

Hangar på Skå Edeby flygfält.

Ragnar Johansson, Kirunagatan 32,
Vällingby. Tel: 38 60 04 efter kl 19.

FIGGE BERGMAN

FLYGPLANÄGARE

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

Dagens specialerbjudande:

TÄNDSTIFT

KGL V12/2 15:—

Champion C26 ... 8:—

Champion C26S .. 9:—

Kärnlundsgatan 63 A, Göteborg Ö - Tel. 25 61 10

PIPER CUB L 4

Gångtid efter grundöversyn 0 timm 

Aktiebolaget Carl Engström

Flygavdelningen, Eslöv

KLEMM 35

med 0-ställd motor, i utmärkt skick.

LYCOMING

0-235-C1, 700 tim kvar till översyn

Ett antal luftdrivna kursgyro, horisontgyro och svängindikatorer

Propellrar för Klemm och Bücker Bestman

Svar till "A-materiel", d.t.k. f.v.b.

CUB 65

i mycket gott skick. Motorgångtid 30 tim e. g. ö. Div tillbehör till Cub, ex.vis grundöversedda landställsben och propeller 85 hkr Sensenich.

Svar till H Österlund, Högomsgatan 14 A, Skönsberg. Tel: 060/183 23.



Mars 1966

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

Prenumerationspris: Endast helår 5:—

Postgirokonton (KSAK) 555 70.

Annonspriser och annonsformat

1/1-sida (130×185 mm) 220:—

1/2-sida (130× 90 mm) 145:—

1/2-sida (62×185 mm) 145:—

1/4-sida (130× 45 mm) 80:—

1/4-sida (62× 90 mm) 80:—

Radannonser (spaltbredd 62 mm)

millimeterpris 1: 10