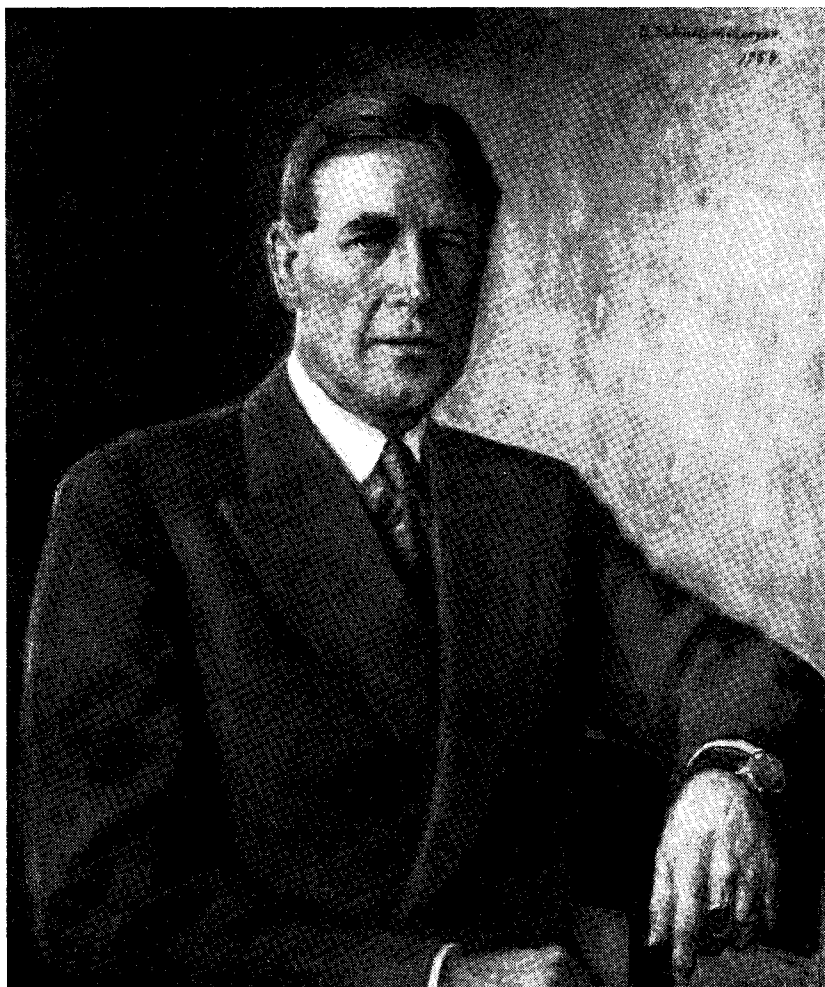




Paul R af Uhr

27 år i Aeroklubbens styrelse



STYRELSENS VERKSAMHETS- OCH FÖRVALTNINGS- BERÄTTELSE 1961

Föreliggande redogörelse omfattande verksamhetsåret 1961 har i vissa fall där så ansetts påkallat utsträckts fram mot årsmötet.

ORGANISATION

I samband med Kungl Maj:ts uppdrag till KSAK att handha ledningen av den Frivilliga Flygkåren föreskrevs i kbr den 2. 6. 1961 att civilförsvarsstyrelsen och chefen för försvarsstaben skulle äga utse vardera en ledamot jämte suppleant för denne i KSAK:s styrelse och verkställande utskott. Styrelsen och verkställande utskottet har utökats i överensstämmelse härmed.

Följande tillfälliga kommittéer har varit tillsatta:

kommittéutredningen för översyn av kommittéorganisationen — betänkande med förslag avgivet den 17. 2. 1961;

stadgekommittén för översyn av KSAK:s stadgar — nytt stadgeförlag remitterat till flygklubbarna den 23. 5. 1961;

fastighetskommittén för handläggning av frågan ang KSAK:s fastigheter samt förberedelse av den framtida lokalfrågan; samt affärskommittén för utredning ang åtgärder för affärsflygets främjande.

Efter verkställd utredning av kommittéorganisationen beslöt årsmötet 1961 att vissa av de ständiga kommittéerna skulle avvecklas. I fortsättningen skulle följande ständiga kommittéer finnas: motorflygkommittén, segelflygkommittén, modellflygkommittén, fallskärmskommittén samt juridiska kommittén.

Ovannämnda ändringar i organisationen, vilka krävde ändring av KSAK:s stadgar, har provisoriskt tillämpats efter beslut vid extra allmänt sammanträde den 2. 12. 1961 (se nedan).

Nya stadgar

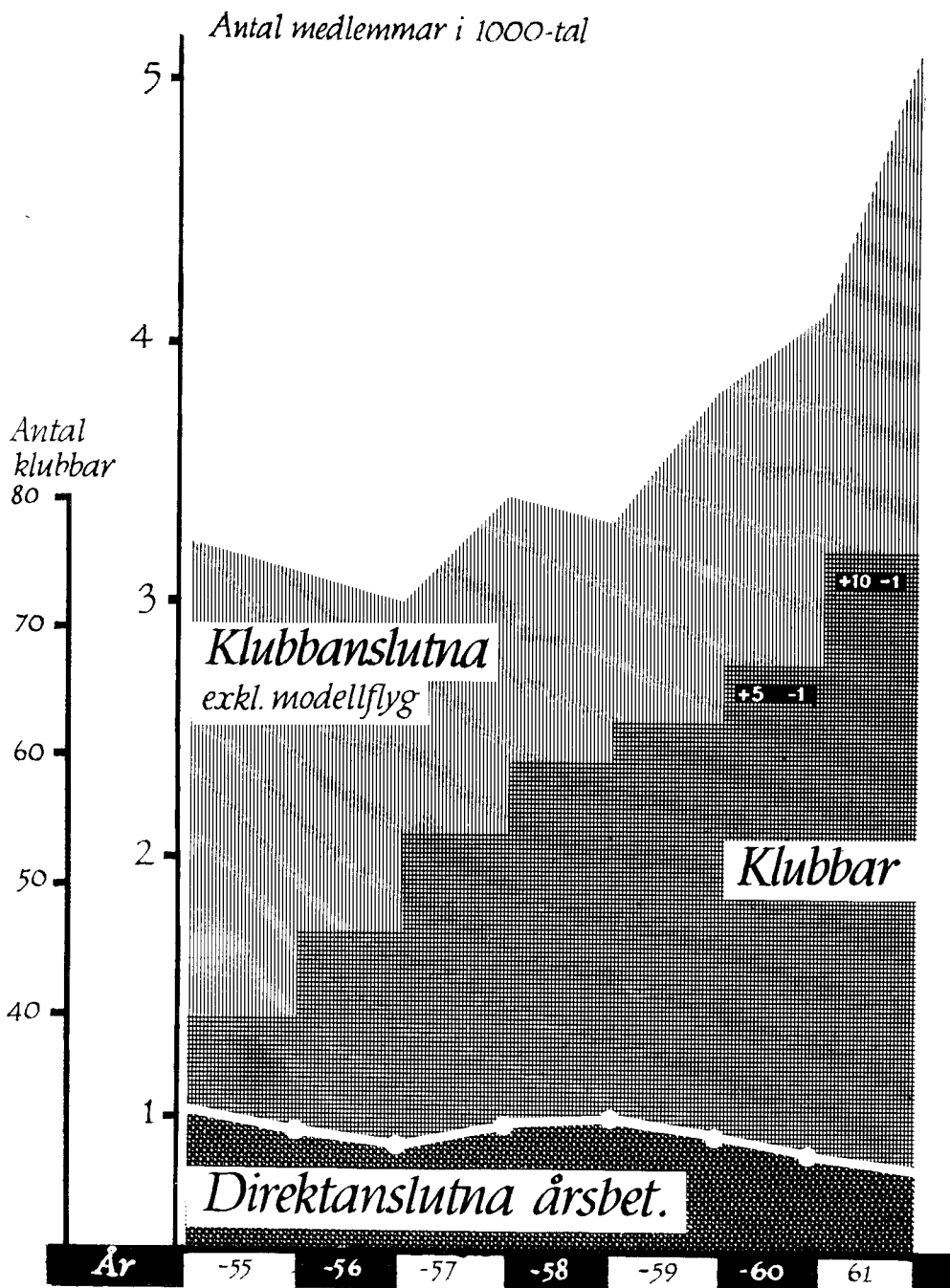
I samband med de stadgeändringar som krävdes för utökning av KSAK:s styrelse och förändring av kommittéorganisationen tillsattes en stadgekommitté för allmän översyn av stadgarna. Nytt stadgeförlag framlades av kommittén vid årsmötet 1961. Årsmötet fastställde en plan för behandling av stadgeförlaget innebärande första handläggning efter vederbörlig remiss till flygklubbarna vid extra allmänt sammanträde hösten 1961 och slutgiltig handläggning vid årsmötet 1962.

Det extra allmänna sammanträdet den 2. 12. 1961 godkände stadgeförlaget och beslöt samtidigt att de nya stadgarna provisoriskt skulle tillämpas till dess de vunnit laga kraft.

Medlemmar och klubbar

De direktanslutna medlemmarnas antal uppgick den 31. 12. 1961 till 1.209, varav 388 ständiga medlemmar. Tillkomsten av årsbetalande medlemmar var 65 och avgången 121.

Riksorganisationen utökades under det gångna året med 10 flygklubbar, nämligen Arbrå FK, Arvidsjaur FK, Edsbyns FK, Hoforsbygdens FK, Lunds Segelflygklubb, Luleå-Boden FK, Mariestads FK, SAS FK, Vilhelmina FK och Vuollerims FK. (En flygklubb, Uddevalla FK, har upphört.) Antalet anslutna klubbar steg därigenom till 76, varav 64 bedriver motorflygverksamhet och 41 segelflygverksamhet. Antalet medlemmar i de anslutna klubbarna



uppgick vid årsskiftet till c:a 5.200 innebärande en ökning med 24 procent.

Medlemsantalets förändringar under senare år återgives i diagram — se sid 3.

Årsmöte och sammanträden

Årsmötet ägde rum den 25. 3. 1961. Däri deltog ombud och representanter för de direktanslutna medlemmarna och 25 anslutna flygklubbar. Extra allmänt sammanträde för behandling av stadgeförslaget ägde rum den 2. 12. 1961.

Styrelsen har sammanträtt 3 gånger och verkställande utskottet 8 gånger.

Internationellt samarbete

FAI generalkonferens ägde rum i Monaco i oktober 1961. KSAK var representerad av generalsekreteraren. Av KSAK därvid framfört förslag att öka medlemsklubbarnas årsavgifter för att möjliggöra ett bättre tillvaratagande av privatflygets och General Aviations intressen mottogs av protester från östsidan med motiveringen att privatflyg — privata flygplanägare — ej förekommer där. Förslaget gick emellertid igenom. I samma syfte tillsattes en subkommitté för att utreda frågan ang en särskild organisation inom FAI för tillvaratagande av General Aviations intressen.

Subkommittén för General Aviation höll sitt första sammanträde i november, varvid KSAK representerades av 1. trafikledare J O Ohlsson. Som resultat av mötet har de nationella aeroklubbarna tillställts ett förslag, vari de uppgifter skisserats som skulle åvila den tänkta organisationen. Samtidigt har en önskan uttryckts att den nationella aeroklubben i varje land skulle sammankalla alla av General Aviation berörda parter och uppmana dem att ansluta sig till och stödja den tänkta organisationen genom medlemskap i denna. Den tänkta organisationen skulle sålunda finansieras genom avgifterna för dylikt medlemskap.

KSAK har ej godtagit tanken på direkt medlemskap i en dylik internationell organisation.

KSAK har vidare funnit att vissa av de uppgifter, som skulle åvila den tänkta organisationen är av sådan art att de jämlikt statuterna åvilar FAI och har till syfte att främja ej endast motorflyget (General Aviation) utan samtliga flygets verksamhetsgrenar, segel- och modellflyg, ballong- och fallskärmssport etc. KSAK har därför framhållit att alla anslutna medlemsklubbar måste medverka till att förstärka FAI, så att ifrågavarande uppgifter kan fyllas på ett tillfredsställande sätt.

Av ovan framförda skäl har KSAK ansett att sammankallande av General Aviations intressenter bör anstå tills bättre klarhet vunnits angående lämplig organisationsform, kostnader för organisationen och vad som beräknas vinnas med

densamma. Dessa frågor beräknas bli bättre klarlagda vid sammankomster i FAI i mars månad. KSAK har därför planerat att till utlyst "Motorflygriksdag" i samband med årsmötet 1962 kalla representanter för flygföretag, affärsflyg, flygklubbar och enskilda flygplanägare, alla som är intresserade av att en fri utveckling av det lätta flyget främjas — det är i detta syfte KSAK tidigare tillsatt en kommitté för utredning av förutsättningarna för affärsflyg och vilka åtgärder som erfordras för att främja denna utveckling.

Vid ICAO:s möte i Paris nov/dec 1961 angående förberedande av radiofrekvensplan för Europa-Medelhavsregionen representerades FAI genom KSAK:s delegat 1. trafikledare J O Ohlsson, varvid förslag till frekvensplan framlades i syfte att medgiva anskaffning av billigare radiomateriel för det lätta flyget — se KSAK-NYTT nr 1/1962.

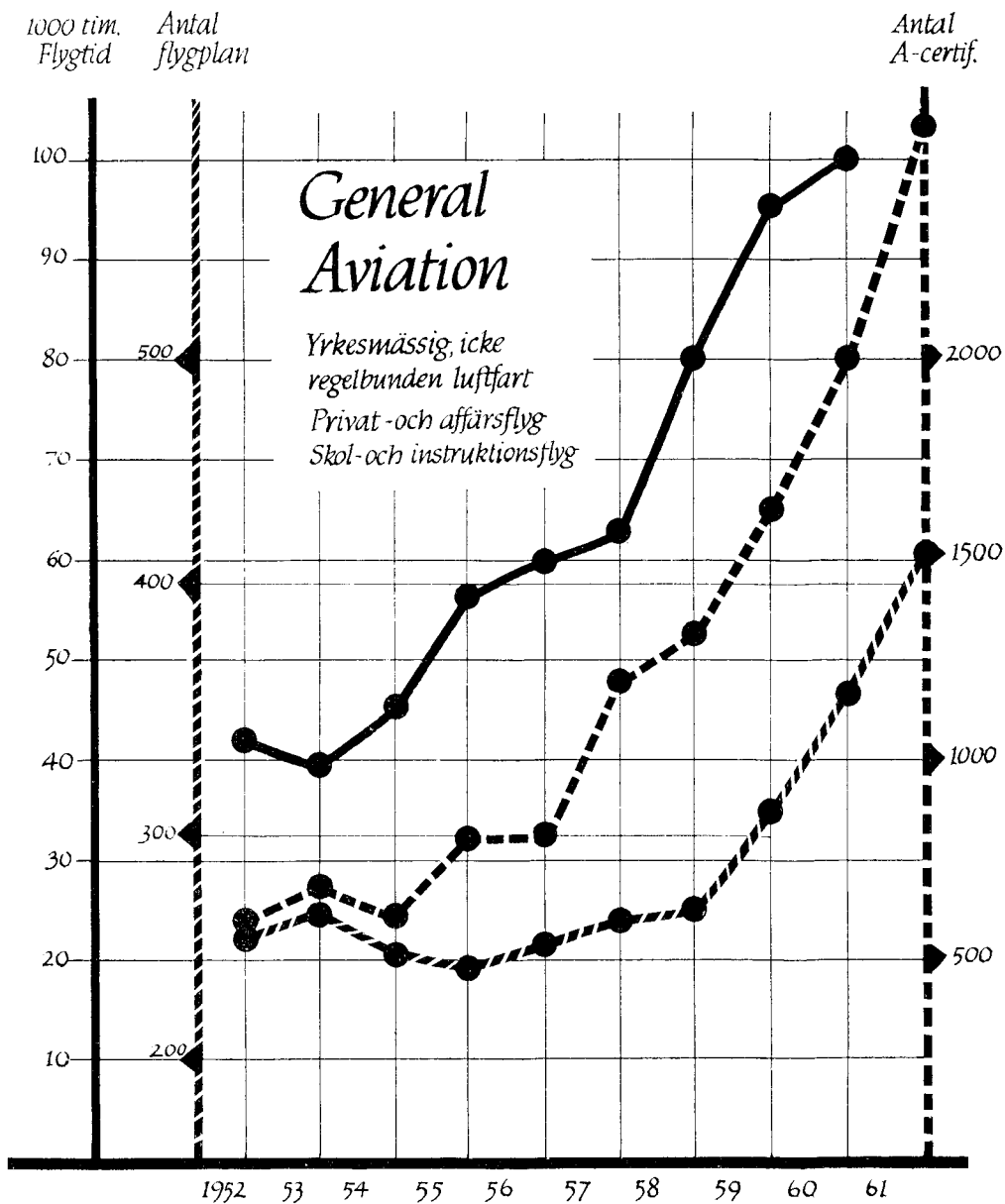
Utländskt kadettbesök på Älleberg

11 kadetter från USA, Canada, Storbritannien och Italien jämte eskortofficerare ur Civil Air Patrol och US Air Force samt förbindelseofficerare ur det svenska flygvapnet gästade Älleberg under tiden 31.7.—2.8. En sightseeingtur runt Falbygdens fornninnen arrangerades av Falköpings Rotaryklubb och staden gav en middag för de långväga gästerna, vilka också fick tillfälle att segelflyga på Älleberg.

Fastighetsfrågan

Genom resolution den 31 juli 1956 lämnade Kungl Maj:t Stockholms stad tillstånd att, jämlikt § 44 Byggnadslagen, lösa KSAK:s fastigheter tomtarna nr 1 och 2 i kv Uppvaktaren med skyldighet för staden att inom fem år från resolutionen fullfölja frågan om inlösen genom ansökan om stämning å KSAK. Sistnämnda tid har sedan förlängts till åtta år. Den 4 september 1961 ingav staden till expropriationsdomstolen i Stockholm en stämningsansökan å KSAK med yrkande att KSAK måtte förpliktats avstå Uppvaktaren nr 1 och 2 till staden. Som löseskilling för fastigheterna erbjöd staden för Uppvaktaren nr 1 300.000 kronor och för Uppvaktaren nr 2 805.000 kronor eller tillhoppa 1.105.000 kronor. Det kan i detta sammanhang anmärkas, att fastigheterna åvilande gäld utgör 700.000 kronor till säkerhet för vilket belopp inteckningar uttagits i fastigheterna. Staden yrkade vidare rätt att innan expropriationen fullbordats få taga fastigheterna i besittning den 1 juli 1962.

Sedan förhandlingar mellan parterna förekommit inför domstolen och domstolen även företagit besiktning av KSAK:s fastigheter, för-



ordnade domstolen i beslut den 30 november 1961 om rätt för staden att tillträda fastigheterna den 1 juli 1962.

För bestämning av det så kallade nedsättningsbeloppet, d v s det belopp, som staden har att erlægga för att få taga fastigheterna i besittning den 1 juli 1962, gjorde domstolen en beräkning av värdet av fastigheterna och kom till följande resultat:

Uppvaktaren nr 1 Kr 785.000

Uppvaktaren nr 2 Kr 1.080.000

KSAK hade yrkat att fastigheterna skulle åsättas följande värden: för Uppvaktaren nr 1 1.055.000 kronor och för Uppvaktaren nr 2 1.465.000 kronor eller sammanlagt 2.520.000 kronor.

Med hänsyn till bestämmelserna i lagen om expropriation fastställde domstolen nedsättningsbeloppet för fastigheterna till för Uppvaktaren nr 1 660.000 kronor och för Uppvaktaren nr 2 920.000 kronor eller sammanlagt 1.580.000 kronor.

Domstolen fastställde vidare ett nedsättningsbelopp om 15.000 kronor avseende annan skada till följd av expropriationen än själva förlusten av fastigheterna.

KSAK anförde besvär vid Svea Hovrätt över expropriationsdomstolens beslut med yrkande att tidpunkten för stadens tillträde till fastigheterna skulle av hovrätten bestämmas till den 1 januari 1963. Genom beslut den 19 december 1961 fann emellertid hovrätten ej skäl göra ändring i expropriationsdomstolens beslut, vilket alltså innebär, att KSAK före den 1 juli 1962 måste ha flyttat från fastigheterna.

Frågan angående den definitiva löseskillingen för fastigheterna m m skall senare bli föremål för prövning av expropriationsdomstolen.

Sedan det alltså numera är fastslaget, att KSAK har att frånträda fastigheterna före den 1 juli 1962, har problemet om lösning av KSAK:s framtida lokalfråga varit föremål för skyndsam behandling inom KSAK, varvid ett flertal skilda alternativ undersökts. Utredning pågår fortfarande.

MOTORFLYG

Utvecklingen av det lätta motorflyget karaktäriseras av faktorerna: antal gällande förarcertifikat, antal flygplan i tjänst och uttagen flygtid.

De senaste årens utveckling ifråga om dessa tre faktorer visar en tämligen nära överensstämmelse. För åren 1958—1961 är den genomsnittliga årliga ökningen ifråga om certifikat 19 %, flygplan 14 % och flygtid 17 %. Utvecklingsförloppet belyses av diagram — se sid 5.

Under året utfärdades 664 nya A-certifikat (inkl ett 100-tal certifikat utfärdade för vid flygkrigsskolan, Ljungbyhed, utbildad personal).

Antalet gällande certifikat utgjorde vid årets slut 2.507, vilket innebär en ökning med 503 från föregående år. Avgången av certifikat var således 664 — 503 = 161, d v s endast ca 3 % av hela antalet certifikatinnehavare.

Antalet under året verksamma flygskolor har varit 33, varav 11 kommersiella och 22 drivna av flygklubbar.

Flygskoleverksamheten vid landets motorflygskolor redovisas i tabellen på sid 7.

Under året har ett 80-tal nya lätta flygplan anskaffats. Avgången har varit ett 30-tal flygplan, huvudsakligen äldre och nerslitna. Vid årsskiftet fanns 405 flygplan under 2.000 kg flygvikt uppdelade på följande kategorier av ägare (för jämförelse återges även 1959 och 1960 års siffror).

Ägare	1959	1960	1961
Flygklubbar	88	106	114
Privatpersoner och företag (ej yrkesmässiga)	120	137	138
Yrkesmässiga flygföretag	103	112	153
	311	355	405

Antalet olika flygplantyper och versioner uppgick vid årsskiftet 1960/61 till c:a 80. Vid årsmötet 1961 uttalades önskemålet att KSAK skulle försöka vidtaga åtgärder, dels för åstadkommande av en standardisering, dels för anordnande av en skaderegleringskassa för motorflygplan på samma sätt som inom segelflyget.

I syfte att verka för standardisering utlyste KSAK en tävling med jämförande prov för olika typer av två-sitsiga flygplan. Härtill inbjöds leverantörerna av typerna Cessna 150, MFI 108 samt Morane Saulnier Rallye, Piper Colt 108 samt Champion Traveller. Samtliga utom den sistnämnda typen ställde upp, samtidigt med att offert avlämnades.

Proven och den jämförande värderingen, som ägde rum den 26. 6.—2. 7., omfattade bedömning av flygegenskaper och lämplighet för olika grenar av klubbverksamhet, teknisk bedömning med hänsyn bl a till anordningar för teknisk service inom landet samt ekonomisk bedömning med hänsyn till anskaffningskostnad, driftkostnader och beräknade underhållskostnader.

Flygverksamheten vid motorflygskolor 1961

Flygskola	Antal nyutbildade privatflygare	Antal elever under utbildning vid årets slut	Summa flygtid under året för samtliga elever
Aeroklubben i Göteborg	19	27	947
Aeroklubben i Malmö	18	31	874
Gävlebygdens Flygklubb	1	16	89
Halle-Hunnebergs Flygklubb	5	7	208
Halmstads Flygklubb	8	0	178
Kalmar Flygklubb	2	6	154
Karlskoga Flygklubb	1	3	60
Kristianstads Flygklubb	1	—	15
Landskrona Flygklubb	10	3	285
Linköpings Flygklubb	26	9	1.024
Ljungheds Flygklubb	12	4	409
Luleå-Bodens Flygklubb	21 ¹⁾	5 ²⁾	750
Nordvästra Skånes Flygklubb	9	9	450
Norra Värmlands Flygklubb	5	—	132
Norrköpings Flygklubb	—	— ³⁾	—
SAS Flygklubb	14	17	495
Skövde Flygklubb	—	— ⁴⁾	—
Sportflygklubben, Karlstad	6	8	263
Sundsvalls Flygsällskap	1	5	106
Tekniska Högskolans Flygklubb	7	13	429
Västerås Flygklubb	33	1	960
Östra Sörmlands Flygklubb	14	16	363
Summa	213	180	8.191

¹⁾ varav 15 i samarbete med civil flygskola.

²⁾ här till kommer 12 elever som genomgått teoriutbildning.

³⁾ 17 elever genomgått teoriutbildning.

⁴⁾ 19 elever genomgått teoriutbildning.

Bedömningen utfördes dels av expertis, dels av representanter för flygklubbarna, vilka samtliga inbjödits att närvara vid proven.

Till proven och i samband därmed anordnade demonstrationer och diskussionsmöten infann sig representanter från 38 flygklubbar, vilka erbjöds tillfälle att flyga de olika flygplanen.

Vid sammanträde den 2. 7. framlades bedömningsresultaten samt motorflygkommitténs uttalande för de anslutna flygklubbarnas experter och representanter. Med hänsyn till priset, den enkla utprovade konstruktionen och den inom landet etablerade servicen ansågs Piper Colt ur teknisk-ekonomisk synpunkt fullt godtagbar som klubbflygplan samt i förevarande läge att föredraga framför övriga bedömda flygplantyper.

Flygplan Morane Saulnier 108 Rallye kunde på grund av förseningar ej presenteras såsom serieflygplan utan endast som prototyp, vilken i alltför många väsentliga avseenden skiljde sig

från det kommande serieflygplanet, varför typen ej kunde komma till sin rätt. Prototypen var utrustad med 90 hk motor, som i serieversion ersattes med 100 hk eller 145 hk Continental.

Beträffande flygplan typ MFI Junior hade förseningar uppstått i färdigställandet av första flygplanet på grund av vid fabriken inträffad brand. Typproven hade därför ej kommit så långt att typen kunde tillåtas deltaga i de flygningar, som ingick i tävlingen.

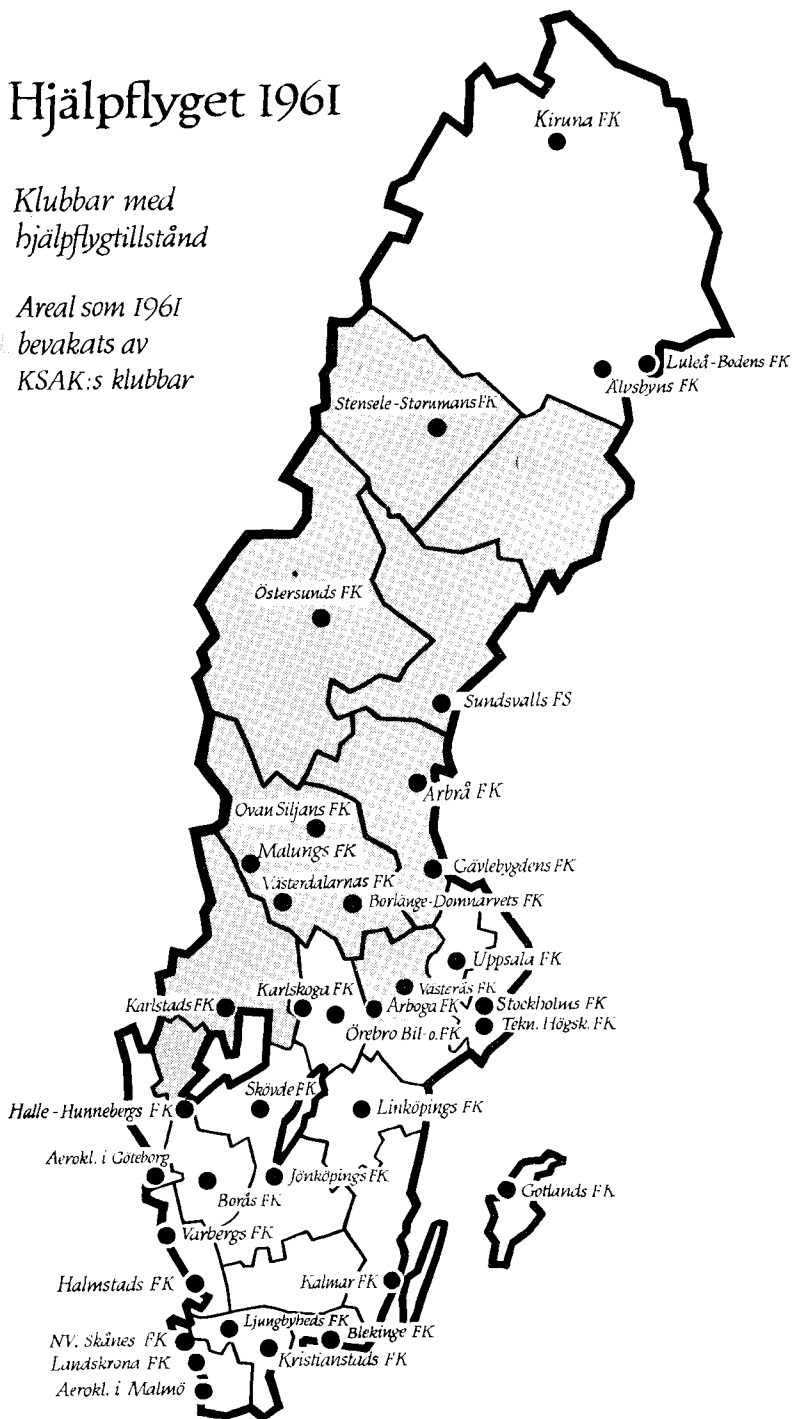
Hjälpflygverksamheten

Under året har ytterligare 12 klubbar sökt och erhållit hjälpflygtillstånd, nämligen Arbrå FK, Blekinge FK, Gotlands FK, Halle-Hunnebergs FK, Jönköpings FK, Kalmar FK, Kristianstads FK, Luleå-Boden FK, Skövde FK, Stensele-Storumans FK, Älvsby FK och Örebro FK. Sammanlagda antalet uppgick vid årsskif-

Hjälpflyget 1961

- Klubbbar med hjälpflygtillstånd

Areal som 1961
bevakats av
KSAK:s klubbar



tet till 36 klubbar. (Se karta över hjälpflyg, sid 8.)

Skogsbrandbevakning

Det bevakningsområde, inom vilket skogsbrandbevakning utfördes med flyg under 1961 utökades med västra delen av Västerbottens län. De principer, som tillämpades för bevakningens utförande samt ersättning därför, överensstämde med vad som gällde för 1960. Sammanlagda antalet flygtimmar var 2.442 enligt nedanstående fördelning.

Värmlands län, 2 slingor	480 tim
Västmanlands län, 1 slinga	195 „
Kopparbergs län, 3 slingor	608 „
Gävleborgs län, 2 slingor	283 „
Västernorrlands län, 2 slingor	416 „
Jämtlands län, 2 slingor	329 „
Västerbottens län, 1 slinga	131 „
Summa 2.442 tim	

De på annan plats redovisade åtgärderna för standardisering av flygplanbeståndet syftade även till rationalisering ifråga om skogsbrandbevakningen genom enhetliga lägre taxor med för klubbarna gynnsammare villkor samt genom garantier mot driftsavbrott tack vare förbättrad service och tillgång på reservflygplan. För att animera flygklubbarna till anskaffning av enhetstyp, varvid genom samköp bästa möjliga leveransvillkor skulle kunna erhållas, gjorde KSAK underdånig framställning om lån ur luftfartslånefonden för de i skogsbrandbevakningen medverkande flygklubbarna. Enligt de beräkningar på vilka framställningen var grundad skulle flygkostnaderna för skogsbrandbevakningen inom landet för normalår räknat ligga omkring 20 % lägre vid enhetlig användning av ovannämnda flygplantyp än vid användning av förutvarande blandade flygplanbestånd, samtidigt som flygklubbarna tillförsäkrades en mera tillförlitlig kostnadsmarginal.

Frivilliga Flygkåren

Genom kbr den 2. 6. 1961 fastställdes Kungl Maj:ts bestämmelser för FFK i enlighet med av civilförsvarstyrelsen och KSAK utarbetade förslag. Härigenom har grunderna för organisationen fastlagts, varigenom det blivit möjligt att påbörja uppsättandet av länsflygavdelningar. Förfaringssättet är därvid att kärledningen besöker de olika länen och lämnar orientering ang FFK:s uppgifter och sammansättning samt uppbyggnadsarbetet, dels till länsstyrelsen, dels vid ett möte till vilket representanter för klubbarna inom länet samlas. Därjämte sker samråd med länsstyrelsen angående tillsättande av länsflygchef, som därefter utses av KSAK. Kärledningen har besökt Västmanlands län, Värm-

lands län, Kopparbergs län, Gävleborgs län, Västernorrlands län, Jämtlands län, Västerbottens län, Norrbottens län, Malmöhus län, Göteborgs- och Bohus län, Älvsborgs län samt Skaraborgs län.

Så snart länsflygchef är utsedd kan uppsättandet av länsflygavdelning igångsättas (uppgift om utsedda länsflygchefer införes efter hand i KSAK-NYTT).

På grundval av Kungl Maj:ts bestämmelser har Anvisningar för Frivilliga Flygkåren utarbetats av kärledningen och godkänts av civilförsvarsstyrelsen och chefen för försvarsstaben.

Emblem för FFK har godkänts av Kungl Maj:tt.

Övningar under 1961

Kärchefen har beretts tillfälle att deltaga i en större stabsövning i övre Norrland, där en länsflygchef och två flygrupper ingick i organisationen. Dessutom har kärchefen och en tillfälligt organiserad grupp, sammansatt av flygplan, flygförare och teknisk personal ur 6 flygklubbar i södra Sverige, deltagit i en av 2. flygskadern anordnad övning i södra Sverige. Erfarenheterna från dessa övningar har varit synnerligen värdefulla. Närmare redogörelse från den senare övningen har varit införd i KSAK-NYTT nr 6/1961.

1961 års motorflygtävlingar

Svenska Mästerskapen, 19—20 augusti, Karlsskoga flygplats.

Svensk mästare: Lennart Petersén, Linköpings FK.

Lagsegrare: Linköpings FK, lag I.

Nordiska Motorflygtävlingen, 26—27 augusti, Ävnö flygplats, Danmark.

Individuell segrare (Nordiska Flygarpokalen): Juhani Heinonen, Finland. (Lennart Petersén och Evert Hedman på 4. och 5. plats).

Lagsegrare (SAS-pokalen): Finlands lag. (Svenska laget kom på 2. plats.)

Ovanstående tävlingar har utförligt refererats i KSAK-NYTT nr 5 och 6/1961.

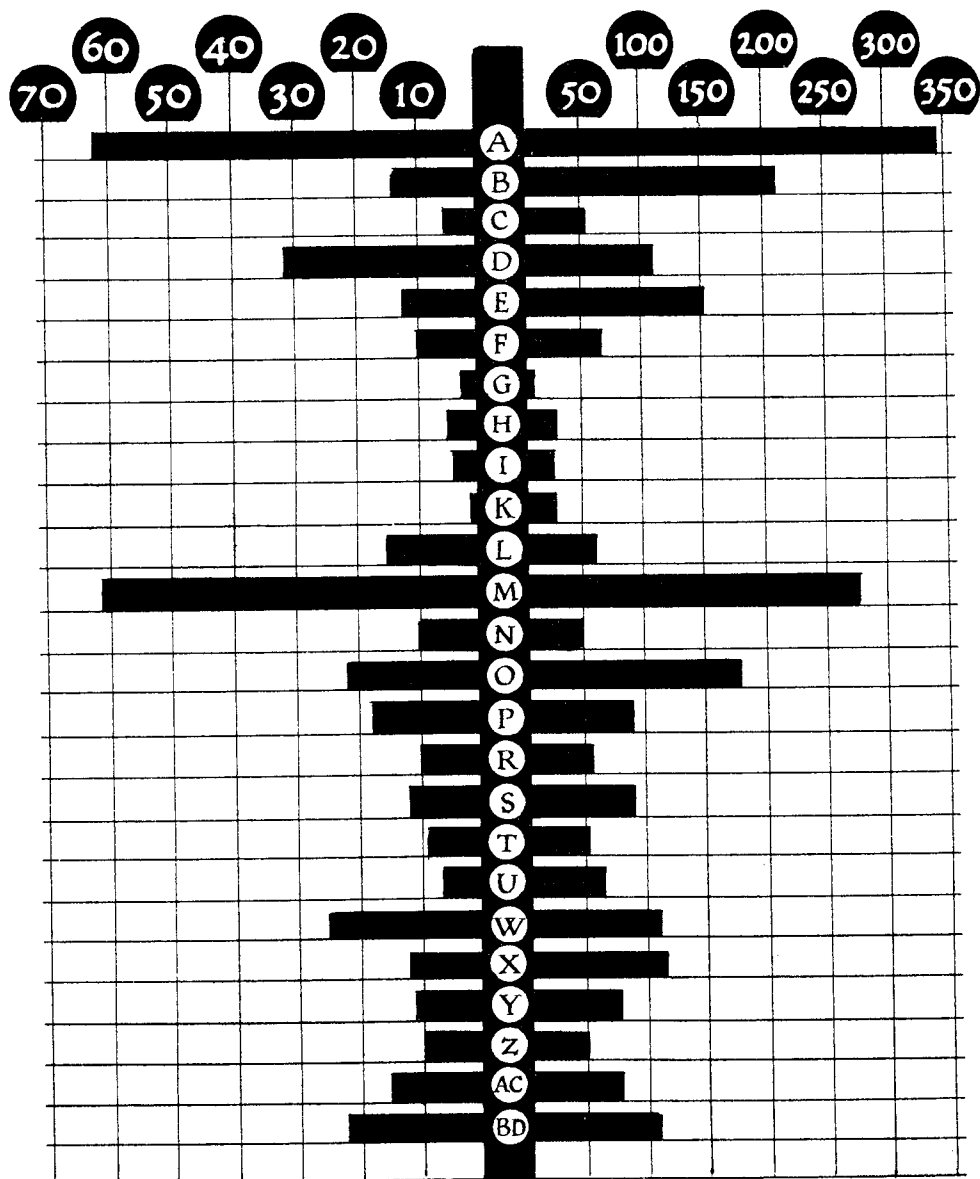
Besökta motorflygklubbar

I samband med organiserandet av FFK, inspektion av skogsbrandbevakning, flygtävlingar och propagandamöten har under året ett 40-tal klubbar besökts.

Det har varit glädjande att konstatera att den frammarsch inom klubbverksamheten, som rapporterades i föregående årsberättelse, fortsätter i ökad takt, och att de lokala myndigheternas intresse för flygklubbarna och deras allmännyttiga verksamhet på flera håll tagit sig uttryck i ekonomiska stödåtgärder.

Antalet lätta flygplan
1961 länsvis

1961 giltiga
A-certifikat länsvis



Motorflyget i våra 25 län

Till grund för planering av segelflygverksamheten för år 1961 låg den dispositionsplan, som framgår av sid 18.

Materielbidraget å kr 60.000 har använts för anskaffning av 10 Bergfalke.

De individuella utbildningsdiplomen, som 1960 utgick med kr 200 — vilket belopp med tanke på de ökade kostnaderna ansågs otillräckligt — höjdes till kr 240. Genom att till anslagsposten Utbildningsbidrag återförts kr 30.000, med vilket belopp materielbidraget föregående år tillfälligt hade förstärkts, kunde dessutom antalet individuella utbildningsbidrag för C-diplom höjas samtidigt med att det belopp, som disponerades för centrala kurser, kunde höjas så att det blev möjligt att anordna två kurser för utbildning av segelflyglärare.

Årsresultat

	1960	1961
Antal C-diplom	444	481
Silver-C	19	18
Guld-C	3	1
S-certifikat	203	240
	669	740

Resultatet har beträffande såväl antal C-diplom som antal S-certifikat varit det hittills högst noterade, oaktat de tämligen ogynnsamma väderleksförhållandena. Även den totala flygtiden 11.650 tim (10.516) och totala antalet starter 34.451 (32.743) var högre än någon gång tidigare. (1960 års siffror inom parentes.)

Behovet av segelflyglärare har tidigare beräknats till ett antal av 120. Beräkningen stämmer fortfarande för aktivt tjänstgörande segelflyglärare. Enligt erfarenheten får man emellertid räkna med att en viss procent av segelflyglärarna av skilda omständigheter är förhindrade att tjänstgöra varje sommar. Därför erfordras en reserv, som kan uppskattas till 10 å 15 procent. Det totala behovet torde därför utgöra omkring 135.

Avgången av segelflyglärare uppskattas enligt tidigare beräkning till 10—15 procent, d v s omkring 15 per år. Då antalet segelflyglärare med gällande bevis utgör 126 erfordras under nuvarande förhållanden ett årligt tillskott, som något överstiger den beräknade avgången. Detta innebär att dubbla kurser måste anordnas. Så har även skett under det gångna året, varvid antalet utbildade segelflyglärare utgjorde 20. Det föreligger emellertid svårigheter att årligen få tillräckligt antal kvalificerade kandidater till segelflyglärarekurserna. För att förbättra detta förhållande har vid planering av kommande verksamhet ansetts nödvändigt

att anordna en förberedande segelflyglärarekurs, inriktad på att höja kvalifikationerna.

Ifråga om byggledare föreligger brist. För att motverka avgången erfordras utbildning av minst 6—8 byggledare per år. För att täcka bristen bör därför den årliga utbildningen omfatta ett något större antal än det nämnda. Under 1961 utbildades 8 byggledare. Även här föreligger viss svårighet att få fram lämpliga kandidater.

Det bör änyo erinras om den utomordentliga betydelsen av klubbarnas byggverksamhet, som har till uppgift, inte bara materielens istånd-sättande och vård, utan även bibringande av känsla för samhörighet med materielen och förståelse för dess rätta handhavande.

Segelflygplanbeståndet har under året undergått en minskning. Således har 22 flygplan avregistrerats. Samtliga dessa, utom ett, var äldre flygplan. Av dessa har 8 ej ansetts värda reparation efter haveri; 13 flygplan har försålts till utlandet; 1 har kasserats på grund av ålder.

Nyanskaffningen har omfattat 16 ny tillverkade flygplan. Då de försålda flygplanen genomgående varit äldre och mindre efterfrågade, med relativt dåligt flygtidsuttag, har materielbeståndet i realiteten förbättrats och medgivit ett större flygtidsuttag. Materiellaget är tämligen tillfredsställande, churu fortfarande anskaffningsbehov föreligger — främst beroende på den ökade aktiviteten.

Tillkomst och avgång av flygplan 1961

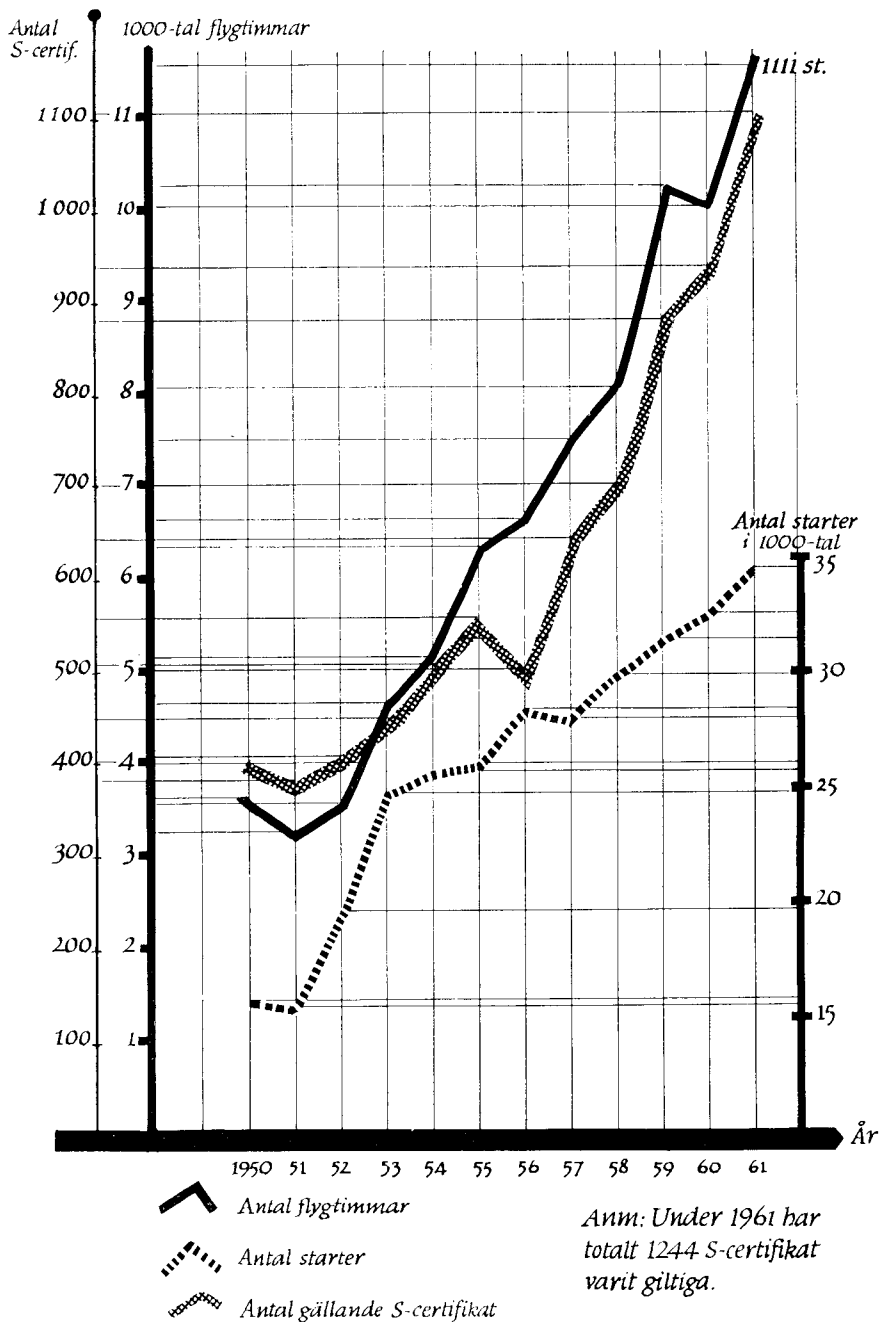
Tillkomst	Avgång	Byggår
11 Bergfalke	4 Kranich	1943—44
3 Ka 6	5 Weihe	1943
1 Ka 8	12 Grunau Baby	1940—45
1 Motor-Spatz	1 L-Spatz 55	

Flygplanbeståndet 1961

	Moderna	Äldre	Totalt
DK-flygplan	71	9	80
EK-flygplan	21	85	106
	92	94	186

Flygplanbeståndet genomgår en fortlöpande modernisering i tämligen snabb takt. Under det senaste året förbättrades förhållandet mellan nyare och äldre flygplan från 78/113 till 92/94, d v s från 40 till 50 procent. Det är önskvärt att förnyelsen sker i än snabbare takt. Den äldsta materielen utgör närmast en belastning därigenom att det årliga flygtidsuttaget är mycket

Antalet gällande segelflygcertifikat, starter och flygtimmar per 31.12 1950-61



ringa, varför flygtimkostnaden blir mycket hög. För vissa flygplantyper är genomsnittliga flygtidsuttaget per flygplan så lågt som omkring 10 flygtimmar (30 starter) per år. Genomsnittliga flygtidsuttaget för samtliga äldre flygplan har varit så lågt som 25 timmar (67 starter) för 1961. Eftersom detta är ett medeltal innebär det att flygtidsuttaget på många håll varit betydligt sämre.

Den tämligen stora avgången av flygplan under året har till 60 procent varit en följd av försäljning till utlandet. Så länge ännu efterfrågan på dessa äldre flygplan finns, är det alla skäl att söka åstadkomma sådan försäljning.

Av hela flygtidsuttaget för 1961 faller 70 procent på Bergfalke-beståndet, vilket utgjorde 40 procent av hela flygplanbeståndet. Av antalet starter faller 78 procent på Bergfalke. Antalet flygtimmar i medeltal per flygplan typ Bergfalke var 110, antalet starter 380.

För den ekonomiska driften är det av största vikt att flygplanbeståndet kan utnyttjas på ett rationellt sätt. Detta framgår av diagrammet på sid 14, som visar hur kostnaden per start sjunker med det totalt uttagna antalet starter per år.

Diagrammet, som är uppgjort för flygplan typ Bergfalke, gäller i princip även för övriga

flygplantyper. Med det genomsnitt av 380 starter per flygplan, som gällt för 1961, blir kostnaden per start knappt kr 6. Här till kommer bogserkostnaden, som vid utbildning kan uppskattas till kr 10 per start.

Självkostnaden för ett C-diplom blir således i genomsnitt $30 \times 16 = 480$ kr. (Häri ingår ej kostnaden för teoriutbildning och administration.) Denna kostnad får ses såsom ett genomsnitt och kan variera inom tämligen vid gränser beroende på lokala förhållanden men framförallt på hur rationellt flygplanparken utnyttjas.

Haverier

Haveristatistiken för 1961 visar följande haveriersaker.

Elever (C-skolning)

1 haveri — dåligt utförd landning

Elever (S-skolning)

inga haverier

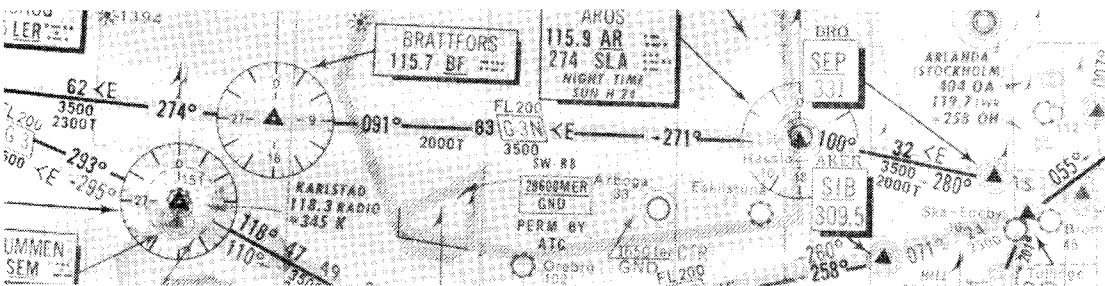
Utbildade förare (F-flygning)

9 haverier — felbedömning vid landning

4 haverier — väder — dåligt utförd landning

1 haveri — dåligt utförd start

2 haverier — skadorna har föranletts av andra orsaker.



Jeppesen & CO. GMBH.



Nu kan vi erbjuda **J E P P E S E N - s e r v i c e** med marknadens förnämsta

NAVIGERINGSUTENSILIER

ROUTE MANUALER — FLYGVÄSKOR (läder) — ROUTE-KARTOR — LOG-FORMULÄR — COMPUTERS, 3 storlekar samt ett flertal andra artiklar

Jeppesen, kvalitet förenat med förmånliga priser, — känt över hela världen och anlitade av såväl svenska som världens övriga flygbolag och flygklubbar.

Begär prospekt!

FIRMA **AERONAUTIC** BOX 5062 — Malmö 5

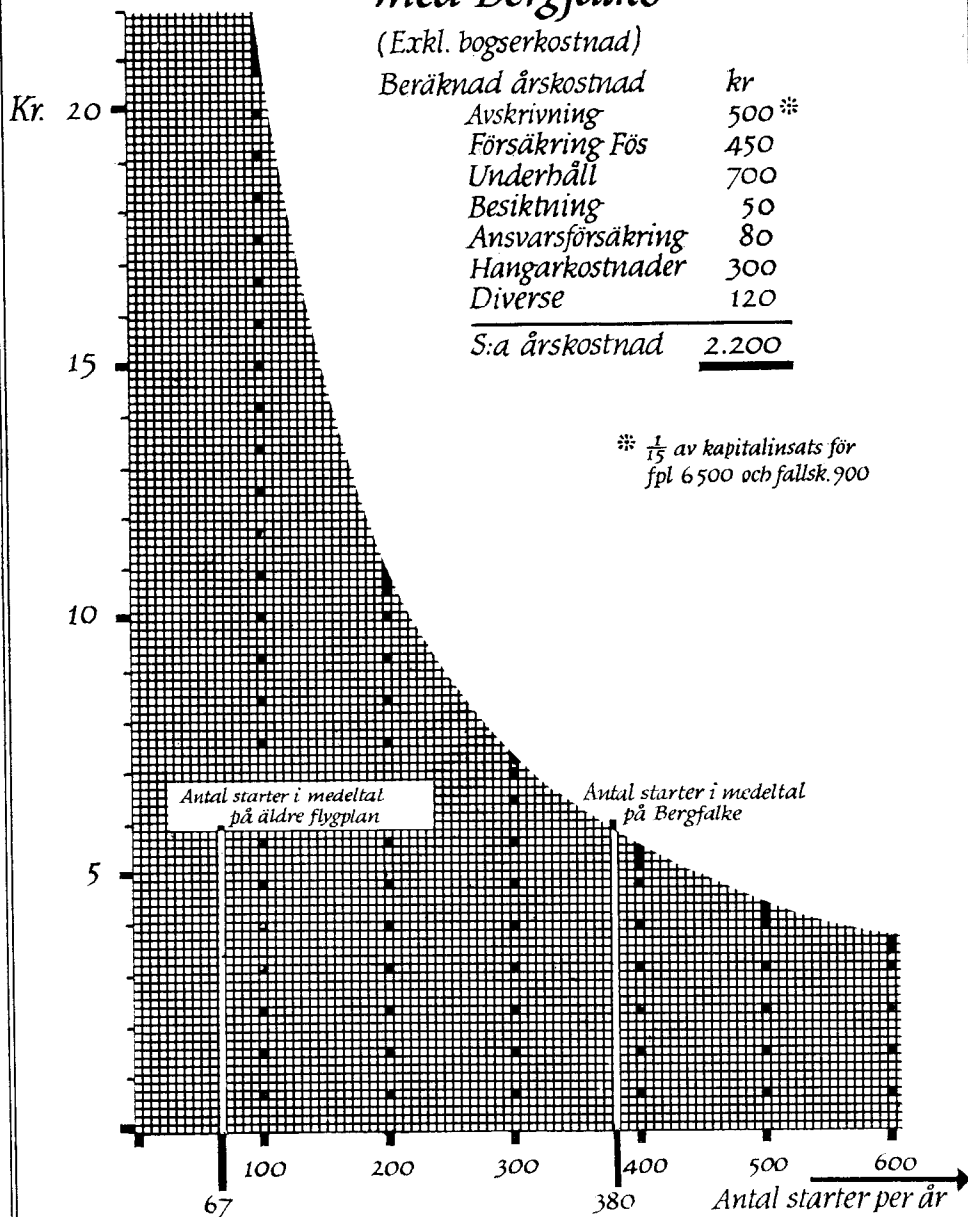
Kostnad
per start

Självkostnad per start med Bergfalke

(Exkl. bogserkostnad)

Beräknad årskostnad	kr
Avskrivning	500 ※
Försäkring Fös	450
Underhåll	700
Besiktning	50
Ansvarsförsäkring	80
Hangarkostnader	300
Diverse	120
S:a årskostnad	<u>2.200</u>

※ $\frac{1}{15}$ av kapitalinsats för
fpl 6 500 och fallsk. 900



Det anmärkningsvärt gynnsamma resultatet ifråga om C-skolning torde sammanhånga med det förhållandet att flertalet flygklubbar övergått till att låta eleverna vid ensamflygningarna under skolningsperioden använda samma flygplan (Bergfalke), på vilket eleven har utbildats i DK.

Orsaken till den ökade haverifrekvensen vid F-flygning kan ej med säkerhet fastställas men torde i viss mån tyda på en minskad respekt för kraven på omdöme, noggrannhet och självdisciplin sedan vissa år förflutit efter genomgången utbildning. Detta har visat sig bl a däri, att termikflygning i många fall avbrytes för sent vilket medför ett avsevärt försvärat utgångsläge för landningens genomförande. För att minska haverifrekvensen torde krävas en ökad uppmärksamhet på dessa förhållanden samt måhända kontrollflygning i större utsträckning och omfattning efter uppehåll i flygträningen.

Segelflygtävlingar

SM i segelflygning 1961

SM i segelflygning 1961 avhölls på Älleberg den 9—16 juli. I tävlingen deltog 24 lag. Tidigare har antalet deltagande lag på grund av det trånga utrymmet på Älleberg ansetts böra begränsas till 18—20. Genom att bogserflygplan med goda stigeegenskaper (Super Cub) kunde ställas till förfogande (bl a 3 st från armén) kunde antalet utökas, vilket var önskvärt på grund av det stora antalet anmälningar. De i budgeten upptagna kostnaderna blev därigenom överskridna.

Svensk mästare blev Lars Fredriksson på Zugvogel IV. De bästa resultaten var följande:

1) L Fredriksson, 4.404 p.; 2) P A Persson, 4.399 p.; 3) I Silesmo, 4.341 p.; 4) S Rodling, 4.199 p.; 5) G Olsson, 3.940 p. (Se KSAK-NYTT 5/1961.)

Riksssegelflygtävlingen

Riksssegelflygtävlingen vanns av Eskilstuna FK, som därmed crövrade vandringspriset NIKE. (Se KSAK-NYTT 6/1961.)

Nya svenska segelflygrekord 1961

Ensitsiga segelflygplan

Hastighetsflygning på triangelbana, 100 km.
Lars Fredriksson, den 26 juni 1961. Flygplan: Zugvogel IV. Ekeby flygfält—Odensvi kyrka—Romfartuna kyrka—Ekeby flygfält 71,33 km/t.

Tvåsitsiga segelflygplan

Hastighetsflygning på triangelbana, 100 km.
Bengt Karlsson/Lars Olof Karlsson, den 27 maj 1961. Flygplan: Bergfalke II/55. Viared—Kvin-

nestads kyrka—Timmele kyrka—Viared. 56,75 km/t.

Distansflygning. Johan Atmer/Kjell Nordström, den 30 juli 1961. Flygplan: Bergfalke II/55. Sundbro flygfält—Borgunda kyrka (mellan Skövde och Falköping). 283,3 km.

FÖS

Med undantag av en klubb har under 1961 samtliga flygklubbar, som varit ägare av Bergfalke, tillhört kassan och tillsammans anmält 68 Bergfalke.

Villkoren har, såsom tidigare, varit 450 kr årsinsats och 300 kr självrisk. Vid kassans årsmöte i november 1961 fastställdes samma villkor att gälla för 1962. En ifrågasatt höjning av självrisken för sträckflygningar ansågs ej motsvara kassans ändamål och delägarnas intressen.

Vid årsmötet framställdes förslag att även ensitsiga flygplan av modern konstruktion skulle kunna antagas i kassan. Mötet uppdrog åt förvaltningsutskottet att utreda och senare framlägga förslag i denna fråga.

Som vinst- och förlusträkning och balansräkning visar har kassan efter två års verksamhet en god ekonomisk ställning med en behållning, som efter avslutande av vid årsskiftet kvarstående skaderegleringsfall beräknades till c:a kr 20.000.

Vinst- och Förlusträkning per den 31 december 1961

Kostnader

Administrationskostnader	1.000: —
Kostnader för hållande av reservflygplan	3.550: —
Skaderegleringar*)	10.226: 31
Överskott	17.237: 11
	Kronor 32.013: 42

Intäkter

Ränteinkomster	1.363: 42
Premieinbetalningar	30.650: —
	Kronor 32.013: 42

*) En ytterligare utgift på c:a kr 11.000 beräknas tillkomma för slutreglering av 1961 inträffade haverier.

Balansräkning per den 31 december 1961

Tillgångar

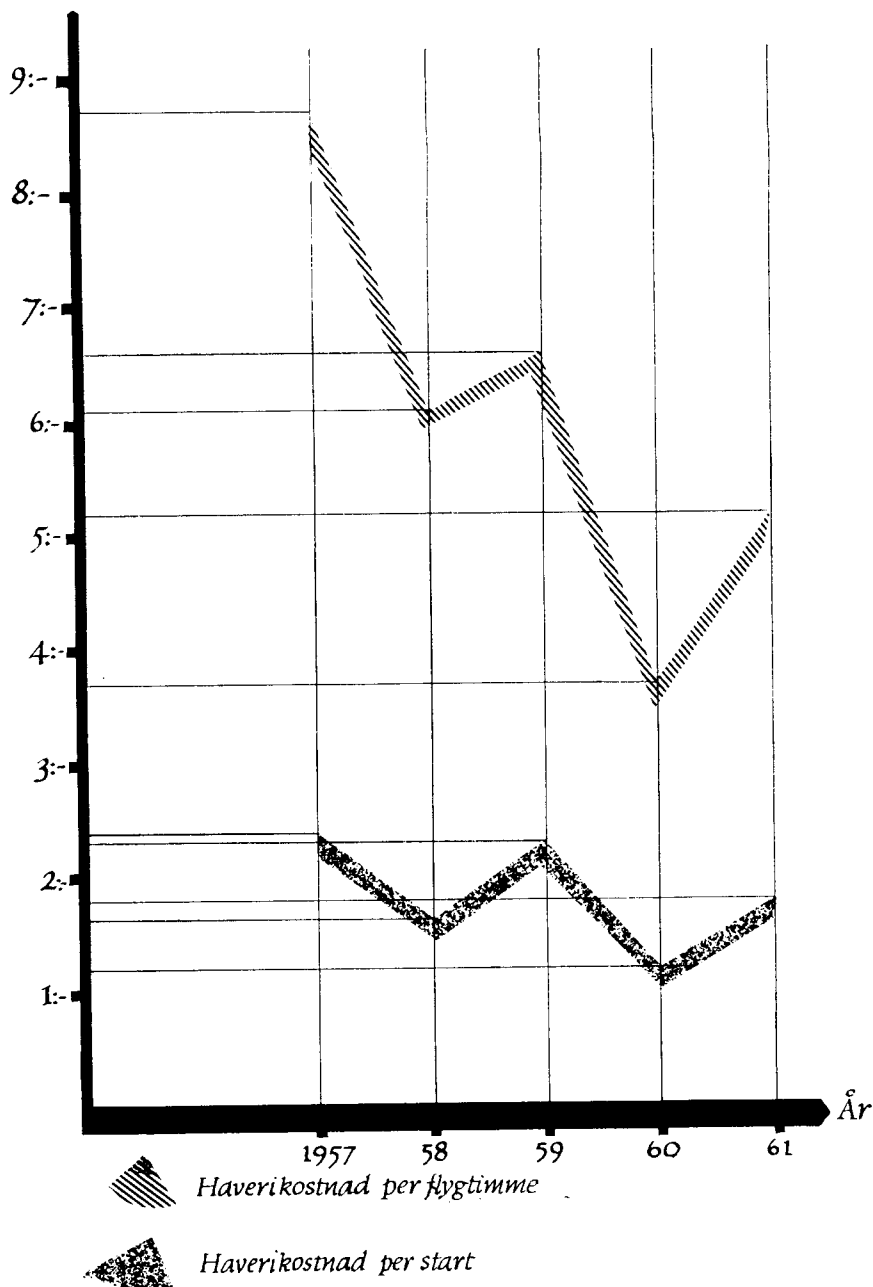
Postgiro	765: 19
Bank	30.134: 50
	Kronor 30.899: 69

Skulder

Vinst och förlust	30.899: 69
	Kronor 30.899: 69

Sammanlagda haverikostnader utslagna per flygtimme resp. per start.

Kr.



MODELLFLYG

Sveriges Modellflygförbund rapporterar:

att under året registrerade modellflygklubbar uppgått till 105, av vilka 76 är tävlingsklubbar;

att 419 modellflygare under året innehaft 516 tävlingslicenser, fördelade enligt följande:

S int	174	
G int	81	
F int	113	Summa friflygande 368
Speed	14	
Stunt	19	
Team Racing	26	Summa linstyrning 59
Radio I	20	
Radio III	57	
Radio V	12	Summa radio 89

att följande svenska mästare korats under året:

S int	Bo Modéer, Vingarna
G int	Charles Moberg, AKG
F int	Rolf Hagel, AKM
S int junior	Lars Wiman, Gamen
G int junior	Lars-E Höglund, Örnén, Norberg
F int junior	Arne Bergkvist, Örnén, Norberg

Lag friflygn.	Aeroklubben i Malmö
Lag junior	Örnén, Norberg
Speed	Måns Hagberg, Nimbus
Stunt	Jesper von Segebaden, Solna Msk
Team Racing	Kjell Rosenlund/Nils Björk, Nimbus

Radio I	Per-Axel Eliasson, Star-Flyers
Radio III	Olle Sjögren, Kristinehamns Mfk
Radio V	Björn Carlsson, Linköpingseskad.

att följande nordiska landskampssegrar vunnits under året:

G int	Charles Moberg, AKG
F int	Rolf Hagel, AKM

S int lagtävling

Speed	Nils Björk, Nimbus
Stunt	Jesper von Segebaden, Solna Msk
Team Racing	Kjell Rosenlund/Nils Björk, Nimbus

Sverige vann samtliga lagtävlingar i linstyrning, totalt och klassvis.

att en uppmärksammas EM-seger vunnits under året:

Team Racing	Kjell Rosenlund/Nils Björk, Nimbus.
-------------	-------------------------------------

att Gunnar Kalén, Gamen, vid VM i S int fick en hedersam 3. placering.

FALLSKÄRMSSPORT

Svenska Fallskärmsklubben rapporterar:

Årets stora händelse var den internationella tävlingsveckan på Sundbro, norr om Uppsala, 27. 8—3. 9 med uppvisningar söndagarna 27. 8 och 3. 9 under medverkan av bl a Flygvapnet och Arméns fallskärmsjägarskola.

I tävlingen deltog 35 hoppare från England, Italien, Schweiz, Österrike, Tyskland och Sverige. Tävlingen gynnades av gott hoppväder och kunde genomföras helt friktionsfritt.

Resultaten var goda och konkurrensen hård. De svenska lagen placerade sig som fyra i de två huvudklasserna. Med tanke på Sveriges läge som fallskärmsnation får resultatet betraktas som fullgott. För förbättring av resultaten krävs

- 1) träningsmöjligheter = materiella resurser
- 2) tävlingsrutin och
- 3) moderna fallskärmar.

Tävlingens största utbyte blev just jämförelsen mellan alla nya, styrbara fallskärmskonstruktioner.

Det lyckade arrangemanget gav mersmak och Svenska Fallskärmsklubben planerar att upprepa

tävlingen vartannat år, dock med byte av plats, i första hand belägen längre söderut. Undersökningar kommer att igångsättas i sommar.

Glädjande nog har fullskärms hopp förekommit på de flesta flygdagar detta år och utgjort god propaganda för fallskärmsporten. En bidragande orsak har väl bl a varit att de svenska hopparnas prestationsförmåga avsevärt förbättrats. De mest rutinerade hopparna gör nu två kilometer långa fria fall. Några är t o m mogna för längre fall.

Som ett kuriosum förtjänar kanske hoppen i Riddarfjärdens vatten att nämnas. Vid den stora mälardrottningsgalan deltog två hoppare och landade 300 m från Stockholms stadshus.

Träningsverksamheten har bedrivits så intensivt som tillgången på fallskärmar medfört. Cirka 400 hopp har utförts.

KSak har under året utfärdat 24 fallskärms-hopparcertifikat, varav 15 A-, 5 B-, 2 C- och 2 D-certifikat enligt av FAI utfärdade bestämmelser.

EKONOMI

Statsanslag

För budgetåret 1961/62 beviljade riksdagen kr 366.000 till segelflyget enligt nedanstående av Kungl Maj:t i regleringsbrev fastställda stat:

1. Löner och arvoden m m		
a) Arvoden till viss in-		
struktorpersonal	78.850	
b) Övriga utgifter	109.150	188.000
2. Bidrag till materielkostnader		60.000
3. Bidrag till utbildningsverk-		
samheten i övrigt		118.000
	Summa kronor	366.000

Dispositionsplan för anslaget användning har fastställts av luftfartsstyrelsen efter samråd med chefen för flygvapnet.

Anslaget Bidrag till upprättande av frivillig flygkår utgår för budgetåret 1961/62 med kr 52.000 enligt följande dispositionsplan:

Löner	30.000
Resekostnader	8.000
Övriga organisationskostnader	10.000
Utbildning	4.000
	Summa kronor 52.000

Årets bokslut visar ett obetydligt underskott (kr 2.075:72), som dock helt kommer att täckas av den ännu icke slutredovisade nettobehållningen av årets flyglotteri.

Den ekonomiska utvecklingen medför vissa problem för KSAK:s verksamhet. Under det att kostnadssidans poster i stort sett genomgående är prisindexberoende, är detta endast till ringa del fallet ifråga om intäktssidan. Samtidigt ökar vanskligheterna beträffande resultatet av flyglotteri och flygdagar. Ifråga om flyglotteriet, som tidigare gav en säker årlig inkomst av kr 40.000—50.000, har under de två senaste åren sådan försämring inträffat att det belopp på kr 12.000, som upptagits i 1962 års budget, måste betraktas som en ganska osäker inkomst.

En gynnsam utveckling har däremot det ekonomiska resultatet av Ällebergsskolan uppvisat. För några år sedan ingav denna fråga stark oro. Det av KSAK årligen tillskjutna bidraget för skolans drift var betydande.

De två senaste åren har bidragsbehovet varit avsevärt mindre. Till en del beror detta på omlagd bokföring så att vissa kostnader, som

Sammandrag av vinst- och förlusträkning 1961

Kostnader

Löner, arvoden, pensionsavgifter	255.192:74
Hyreskostnad, skatter och försäkringar	16.928:92
Övriga allmänna omkostnader för sekretariatet	66.257:35
Medlemsservice, klubbverksamhet och propaganda	26.319:34
Avgifter till organisationer, internationellt samarbete	9.900:16
Segelflygskolan Älleberg	10.530:62
Bidrag till övrig flygverksamhet	19.708:67

Kronor 404.837:80

Intäkter

Statsbidrag till administrations-	
kostnader o. instruktörsarvoden	182.338:58
Statsbidrag Frivilliga Flygkåren	40.000:—
Täckning av utgifter för skogs-	
brandbevakning	24.702:42
Inkomster från medlemmar och	
klubbar	83.835:58
Ränteinkomster, aktieutdelningar	8.930:78
Fastighetsförvaltning	33.916:16
Behållning av Flyglotteriet	12.568:23
Gåvor	16.000:—
Diverse inkomster	470:33
Från Dispositionsfonden	2.075:72

Kronor 404.837:80

Balansräkning per den 31. 12. 1961

Tillgångar

Bank och postgiro	37.149:71
Aktier	103.006:80
Fordringar	76.639:08
Inventarier	8.003:—
Fastigheter	1.096.100:—
Segelflygskolan Älleberg	12.112:69

Kronor 1.333.011:28

Skulder och eget kapital

Kortfristiga skulder	111.491:18
Inteckningslån	704.000:—
Fria fonder	32.962:74
Bundna fonder	304.580:—
Dispositionsfonden	179.977:36

Kronor 1.333.011:28

KSAK:s STYRELSE OCH FUNKTIONÄRER

FR OM ÅRSMÖTET 1961

(Mandattiden anges inom parentes)

STYRELSE

Hedersordförande

H K H Prins Bertil

Ordförande

Ljungberg C, överdirektör, Solna

Vice ordförande

Florman B, flygplatschef, Stockholm (1962)
af Uhr P R, generalmajor, Uppsala (1962)
Norlin P A, direktör, Stockholm (1963)
Nyström B, konsul, Karlstad (1963)

Övriga ledamöter

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)
Åhlén G, direktör, Stockholm (1962)
Östling S, direktör, Bromma (1962)

Björkbom I, trafikledare, Sundsvall (1963)
Carlander P O, godsägare, Vinninga (1963)
Dahl S, tandläkare, Östersund (1963)
Karlsson J G, trafikdirektör, Stockh. (1963)
Nilsson, G, direktör, Nyköping (1963)
af Petersens, 1. trafikledare, Visby (1963)
Rydellius C G, kapten, Jönköping (1963)
Silfverberg K J A, generalmajor, Stockholm (1963)
Vigre J, ingenjör, Limhamn (1963)

Suppleanter

Aue A, ingenjör, Arboga (1962)
Bergström T, civilingenjör, Lugnvik (1962)
Hammarlund Å, avd.-chef, Stockholm (1963)
Renström B, kapten, Norrköping (1963)

Flygvapnets representanter

Personne N B V, överste, Stockholm
Sundqvist R L, kapten (suppl), Stockholm

Kungl Luftfartsstyr. representanter

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

Forts sid 20

tidigare förts på Ällebergsskolan, men rätteligen bör belasta KSAK:s allmänna omkostnader, överförs på andra konton. Till stor del beror det förbättrade resultatet på att verkstaden med materialförrådet numera genom beställningar från flygklubbarna har full sysselsättning året om och kan utnyttjas rationellt. Efter avskriv-

ningar med kr 12.810:04 visade Ällebergsskolan ett underskott av kr 10.530:62.

Ursprungligen tillkom flyglotteriet för att skaffa bidrag till täckande av kostnaderna för Ällebergsskolan. Utvecklingen av resultatet för flyglotteriet resp Ällebergsskolan har således verkat utjämnande.

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

Framförallt riktar sig styrelsen därvid till Tempo AB, SAAB och SAS 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 1962

Carl Ljungberg

P A Norlin

Paul R af Uhr

B Nyström

B Florman

/ N Söderberg

Forts fr sid 19

Kungl Civilförsvarsstyr. representanter

Müller I, byråchef, Stockholm
Klinge B, byrådirektör (suppl), Stockholm

Försvarsstabens representanter

Löwenhielm F A, överste, Stockholm
Varenius B G O, major (suppl), Stockholm

De ständiga kommittéernas ordförande

är självskrivna ledamöter av styrelsen. (Vice ordförande ingå såsom suppleanter.)

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, l. trafikledare, Vällingby
Personne N B V, överste (FV), Stockholm
Sundqvist R L, kapten (FV-suppl), Stockholm
Ljungh E, överingenjör (Lfs), Stockholm
Gävert Å, luftfartsinspektör (Lfs-suppl), Stockholm
Müller I, byråchef (Cfs), Stockholm
Klinge B, byrådirektör (Cfs-suppl), Stockh.
Löwenhielm F A, överste (Fst), Stockholm
Varenius B G O, major (Fst-suppl), Stockh.

KSAK:s STÄNDIGA KOMMITTEER

Motorflygkommittén (10 st)

Ordförande

von Essen R, kapten, Stockholm

Vice ordförande

Hallström S, direktör, Stockholm

Övriga ledamöter

Kellin B, byråingenjör, Bromma
Modin P E, civilingenjör, Ektorp
Nestius S O, reklamkonsult, Stockholm
Nilsson B, civilekonom, Solna
Olsson G, plattsättare, Västerås
Ohlsson J O, l. trafikledare, Vällingby
Trotsman T, kapten, Stockholm
af Ugglas C, civiljägmästare, Kungsängen

Segelflygkommittén (11 st)

Ordförande

Hansson S A, civilingenjör, Danderyd

Vice ordförande

Håkansson O, arkitekt, Karlstad

Övriga ledamöter

Esping O, ingenjör, Linköping

Grahn L, posttjänsteman, Örebro
Löf T, ingenjör, Sundbyberg
Molander H, fanjunkare, Nyköping
Persson P-A, kapten, Ljungbyhed
4 vakanser

Modellflygkommittén (9 st)

Ordförande

Stark S, flygdirektör, Roslags Näsby

Vice ordförande

Aunér C-E, lagerchef, Norrköping

Övriga ledamöter

Beckman B, direktör, Djursholm
Eliasson P-A, l. serviceman, Vällingby
Kalén G, kemigraf, Norrköping
Larsson L, ingenjör, Enebyberg
Larsson T, herr, Malmö
Schmiterlöv H, ingenjör, Farsta
Söderberg C, kadett, Malmslätt

Fallskärmskommittén (8 st)

Ordförande

Falkerheim O, kapten, Lidingö

Vice ordförande

Wrang C-O, major, Kristianstad

Övriga ledamöter

von Essen R, kapten, Stockholm
Håkansson C, fanjunkare, Solna
Jonsson S, överfurir, Karlsborg
Nordlander C O, byråingenjör, Stockholm
Samuelsson T, överfurir, Karlsborg
Åstrand H, arméingenjör, Karlsborg

Juridiska kommittén (3 st)

Ordförande

Elmström A, advokat, Stockholm

Vice ordförande

Bergman D, advokat, Stockholm

Övrig ledamot

Nylund E, byrådirektör, Stockholm

VALBREDNINGEN

Ordförande

är VU ordförande

Ordinarie ledamöter

Christell E, major, Stockholm
Grahn L, posttjänsteman, Örebro
Håkansson O, arkitekt, Karlstad
Svänsso K, byrådirektör, Sollentuna

Suppleanter

Algotsen R, försäkringstjänsteman, Stockh.
af Geijerstam C, kapten, Skövde
Olsson G, plattsättare, Västerås

REVISORER

Holmberg B, aukt revisor, Stockholm
Schroedter E, banktjänsteman, Stockholm
Gäfvert Ö, aukt. revisor (suppl), Stockholm
Landegren L, föreståndare (suppl), Bromma

VÄRLDENS PRISBILLIGASTE HELMETALLFLYGPLAN

Morane-Saulnier

Rallye "Club" och 885 "Super Rallye"

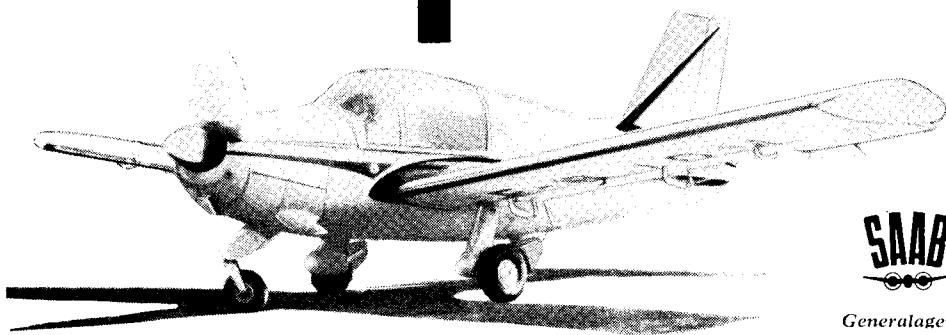
Detta 3-sitsiga rese- och skolflygplan är synnerligen lätt-fluget, inte minst därför att det har en konstruktion som tillförsäkrar piloten en utomordentlig god sikt. Det är mid-vingat och har fribärande vinge. I standardutrustningen ingår bl.a. dubbelkommando med dubbla gasreglage och hydrauliska stötdämpare.

Tekniska data:

Motor
Spännvidd
Längd
Höjd
Vingyta
Spårvidd
Tomvikt
Startvikt
Max fart vid havsytan
Marschfart, 75% effekt
2000 m
Stallfart
Stighastighet
Praktisk topphöjd
Bränslemängd
Max räckvidd
Startrullsträcka
Landningsrullsträcka
Inflygningsfart för
landning
Sättningsfart vid
landning

Rallye "Club" "Super Rallye"

100 hkr	145 hkr
9.56 m	9.56 m
6.88 m	6.88 m
2.70 m	2.70 m
12.3 m ²	12.3 m ²
2.10 m	2.10 m
455 kg	490 kg
775 kg	820 kg
205 km/t	230 km/t
185 km/t	210 km/t
85 km/t	88 km/t
3.0 m/s	5.4 m/s
4500 m	6000 m
100 l	170 l
800 km	1100 km
180 m	120 m
90 m	100 m
95 km/t	100 km/t
70 km/t	72 km/t



SAAB

Generalagent:

S V E N S K A A E R O P L A N A B
Norrköping

Generalmajoren Paul R af Uhr

lämnar KSAK efter närmare tre decenniers oavbrutet och högt kvalificerat medlemskap i kommittéer och styrelse. Här nedan några data:

Ledamot av Sportkommittén 1934—36. Ledamot av styrelsen sedan 1935. Vice ordförande i VU 1937—40. Ordförande i VU 1940—55. Vice ordförande i styrelsen sedan 1952.

Paul af Uhr bor numera i Uppsala och fyllde nyligen 70 år. Han tycker det är tid att avgå, vilket han kan göra med den äran efter denna långa, ofta ansträngande, alltid beredvilliga tjänst inom organisationen.

Det är särskilt inom VU som Paul af Uhr har satt in sina eminenta krafter. Man har känt att klubbens angelägenheter skötts av en kompetent och auktoritativ kraft så länge Paul af Uhr höll i VU:s roder. Och VU var under denna klubbens utbyggnadstid till vad den nu är, ett stöd av både styrka, moderation och framsynt-het allteftersom omständigheterna fordrade.

Nu då Paul af Uhr drar sig definitivt tillbaka önska vi honom det otium, han sannerligen är värd efter alla dessa strävsamma år för klubbens sak och bästa. Vi uttrycker hela privatflygets tack till honom för aldrig ospard möda då det gällt KSAK:s bästa.

Tack Paul af Uhr!

HEDERSTECKEN

utdelade 1961

Gösta Fraenckel-Diplomet

Arkitekt O Håkansson

Guldmedalj (med vingar)

Capitaine J Brieu

Guldmedalj

Direktör E Bergendahl
Colonel B M Fuchs

Förtjänstplakett i guld

Brandförman H Bylund
Optiker C Molin
Direktör G Gudmundson
Capitaine G Canepa
Capitaine M Larrayadieu
Lieutenant J Mascle
Lieutenant B Litre
Lieutenant H Parisien
Sous-Lieutenant H Rougevin-Baville
Sergent Y Lucet
Sous-Lieutenant C Paumier
Sergent A Leseney
Sergent J Oddou
Sergent-Chef R Joulia
Överste B Sandberg
Överste G Odqvist
Flyginstruktör K G Klevstigh

Förtjänstplakett i silver

Civilingenjör S Englund
Kamrer S G Eriksson
Ingenjör B Oldaeus
Specialflygläkare A Frykholm

Läkarundersökningar för segelflygare

Fr o m den 1 april gäller följande bestämmelser:

1. Elev skall *innan* segelflygutbildning påbörjas genomgå läkarundersökning antingen undersökning enligt formulär 1 c eller enligt formulär 1 a.
2. *Undersökning enligt formulär 1 c*
Dylik undersökning motsvarar körkortsundersökning och kan utföras av varje legitimerad läkare. Undersökningen är tillräcklig för erhållande av C-diplom.
3. *Undersökning enligt formulär 1 a*
Dylik undersökning får utföras av härför behörig läkare (Info nr 25/1961).
Undersökning enligt formulär 1 a kräves för erhållande av S-certifikat. Undersökningens giltighetstid är 24 månader. Den som efter avlagt C-diplom beräknar att senare avlägga S-certifikat bör genomgå denna undersökning.
4. Formulär 1 c och 1 a insändes av ved. läkare till Kungl Luftfartsstyrelsen. Efter genomgång av protokollen återsändes *formulär 1 c* till eleven.

Formulär 1 a behålles av Kungl. Luftfartsstyrelsen men ett *intyg* om resultatet av undersökningen översändes till eleven.

5. Formulär 1 c eller ovanstående intyg överlämnas vid anmälan till segelflygutbildningen till den klubb, där utbildningen skall ske.

SKIDPROV PÅ LÖPANDE BAND

JODEL OCH JUNIOR SNÖTESTAS

I anslutning till de lyckade skidproven med Colt, som i förra numret av KSAK-NYTT presenterades av Nyge Aero är vi nu i tillfälle att ge en liknande redogörelse från Malmö Flyg-Industri över företagna skidprov med MFI Junior.

Hugo Ericsson i Tandsbyn håller just nu på med utprovning av ett egenhändigt konstruerat Jodel-ställ. Konstruktionen framgår av bilderna här nedan.

JODEL-PROV PÅ SILJANSNÄSFÄLTET

Bengt C:son Bergman och Per Modin håller, när detta nummer av KSAK-NYTT går i press, på med skidprov i Dalarna.

K O Rosendahls Jodel har utrustats med skidor av ing. Halles konstruktion och Åke Lidholm ställer upp med en helt ny skidtyp, som han själv konstruerat.

Resultaten av dessa prov samt en närmare redogörelse för Hugo Ericssons erfarenheter hoppas vi kunna återkomma till i nästa nummer av tidningen.

Låt oss nu se, vad Malmö Flyg-Industri har att förtälja:

SKIDPROV MED "JUNIOR"

För att utröna MFI-9 Juniors lämplighet på skidor har Malmö Flyg-Industri byggt ett provisoriskt skidställ av fanér. Detta monterades på SE-COW och de första markkörningsförsö-

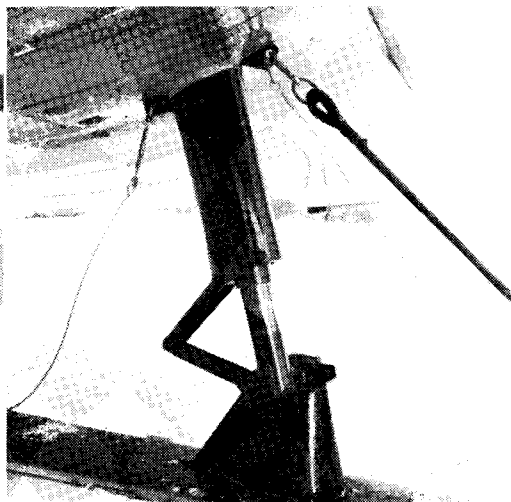
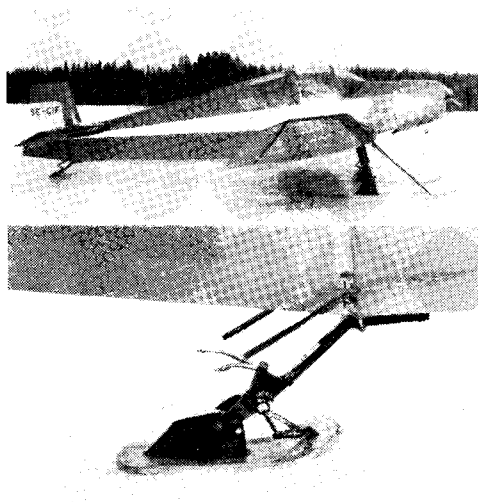
ken påbörjades den 26 februari 1962. Snötäcket på Bulltofta var då relativt tunt, varierande mellan 1 och 4 cm. På 60 % av fältytan stack gräset upp ur snön. Vinden var vid tillfället 15—20 knop och 60°.

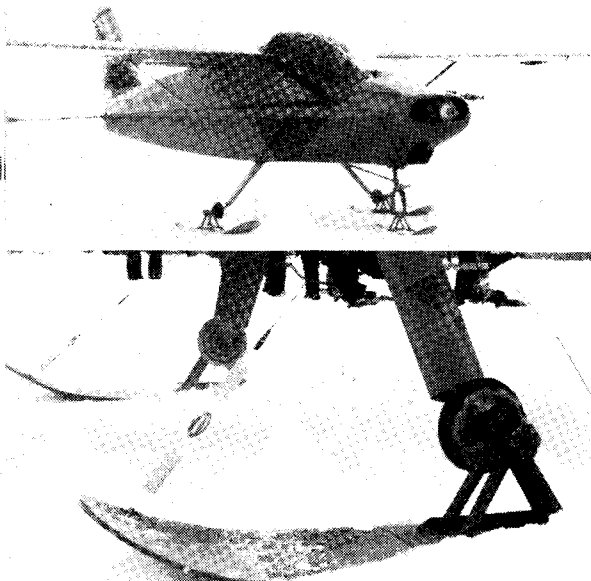
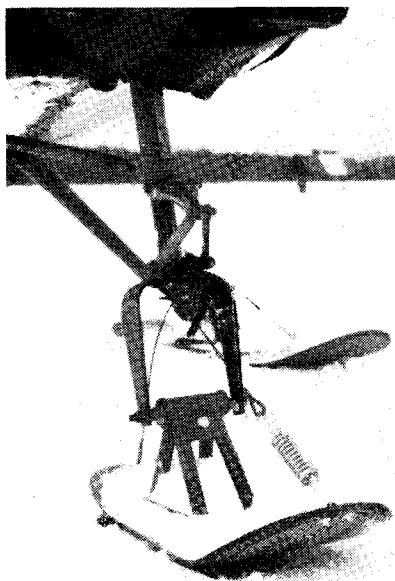
Med ett motorvarv av 1100—1400 RPM taxades flygplanet med normal markkörningsfart. I sidvind tenderade flygplanet att flöjla upp i vinden trots fullt motroder. Detta p g a att skidorna saknar styrlistor och är fasade i ytterkanterna. Genom att taxa långsamt (skidorna sjunker därvid djupare ned i snön) kan man emellertid klara sidvind upp till 20 knop. Kurvradierna vid snäva svängar tycks vara desamma som med hjul.

Med skidor är det något svårare att lyfta nosen vid taxning. Huvudställets fjädrar ger ju ett nos-ned-moment. Först vid ca 1700 RPM och ganska hög fart kan man köra med lyft nosskida.

Skidstället påverkar vid flygning ej egenskaperna, dock märks en prestandaförsämring på grund av det något större luftmotståndet. Detta är särskilt märkbart i plané med avdragen gas (brantare planévinkel).

På Eslöv gjordes den 27. 2. 1962 en del landningsprov med ständigt ökande sidvindskomponent. Proven avbröts vid ca 12 knops sidvindskomponent utan att någon ground-loop tendens kunde iakttas. 15 knops sidvind förefaller icke osannolikt att klara med den befintliga utrustningen. För att ytterligare förbättra egen-





skaperna bör styr- och slitlister monteras på huvudskidorna.

På Eslöv gjordes även taxiprover i djupare snö (ca 10 cm lössnö), varvid kunde konstateras att nösskidan vid låg fart har en tendens att skära ned. Vid måttlig fart och ca 1500 RPM sjönk nösskidan ca 4,0 cm och huvudskidorna 4,0 resp 3,0 cm (sidvind).

Efter ett uppehåll av ca 15 min. hade skidorna frusit fast. Fpl kunde ej lossas med fullgas, men genom en måttlig tryckning på sidrodret, varvid nösskidan vrides, lossnade flygplanet omedelbart.

Som slutomdöme kan sägas att flygplanet med skidor är mycket lättskött vid markkörning samt start och landning. Avsaknaden av bromsar är ingen betydande nackdel, då flygplanet på grund av sin ringa massa har en mycket kort utglidningssträcka efter landning.

Malmö den 27 februari 1962.

AB MALMÖ FLYGINDUSTRI

O Dahlén

Bilderna visar MFI nya skidställ till Junior, vilket utprovats och redovisas i vidstående artikel.

Rikssegelflygtävlingen 1962

KSAC har genom de anslutna flygklubbarna inbjudit landet samtliga segelflygare att delta i årets Rikssegelflygtävling under tiden 1 mars —30 september. Tävlingen genomförs efter i stort sett oförändrade bestämmelser. Deltagarna landet runt tävlar på hemmaplan i höjd-, distans- och hastighetsflygning, individuellt och i klubbtag. Efter vederbörandes kompetens indelas de tävlande som vanligt i två skilda klasser.

Segrande tiomannalag från de deltagande flygklubbarna kommer att få miniatyrer av NIKE-trofén, vilken för ett år framåt kommer att bli den segrande flygklubbens egendom.

SE ANNONSEN OM KSAC:s FÖRMÄNS-
ERBJUDANDE ANGÅENDE LINDBERGHs-BOKEN
I KSAC-NYTT NR 1/62 SID 32—33

Haverier inom privatflyget under 1961

Ur haverisynpunkt har 1961 varit ett olycks-
år. Luftfartsstyrelsen och KSAK har gemensamt
överbärgt lämpliga åtgärder för att höja flyg-
säkerheten. Detta har tidigare redovisats i
KSAK-NYTT. För kampen mot haverier är det
emellertid också av stor vikt att varje flyg-
förare studerar redogörelser över inträffade
haverier och tänker sig in i deras orsaker och
hur de skulle kunnat undvikas.

Ehuru en del haveriutredningar ännu ej av-
slutats och fullständiga redogörelser ej kan läm-
nas har KSAK funnit det angeläget att här
presentera en sammanställning av årets haverier
med en kort redogörelse så långt tillgängliga
handlingar det medgivit.

Luftfartsstyrelsens statistik upptar 65 have-
rier vilka inträffat inom privatflyget under
1961. Siffran är kanske inte alldeles rättvisan-
de om den ställs i jämförelse med utländsk
haveristatistik. En del av haverierna är näm-
ligen rätt bagatellartade och av sådant slag
som ej intages i exempelvis amerikansk sta-
tistik. Detta förhållande minskar dock ej frå-
gans allvar.

Av de 65 haverierna redovisas 62 här nedan.
I stort sett halva antalet hade inträffat i sam-
band med flygklubbarnas verksamhet.

Med hänsyn till de *omständigheter* under vil-
ka haverierna inträffat fördelar de sig på följande grupper:

- 13 fall i samband med markkörning (taxning)
- 20 fall i samband med normalt upplagd
landning
- 13 fall i samband med nödlandning
- 7 fall i samband med start
- 7 fall på grund av förlorad kontroll
- 2 fall i samband med disciplinär flygning

De 33 haverier som enligt ovan inträffat i
samband med markkörning och landning torde
väl i stort sett kunna betecknas som mindre
allvarliga med tanke på att risken för person-
skador varit ringa och personskador ej heller
inträffat. De sammanlagda materielskadorna

har dock varit betydande — en sak som hela
privatflyget får lida för genom högre försäk-
ringskostnader.

De haverier däremot som inträffat i sam-
band med start, nödlandning, förlorad kon-
troll och disciplinär flygning är av sådan
karaktär, att risk för personskada föreligger
— även om i föreliggande fall många av have-
rierna endast varit tillbud. Dock har ej mindre
än 5 av haverierna haft dödlig utgång, 6 med-
fört allvarliga och 2 lätta personskador.

Med hänsyn till haveriernas *orsaker* fördelar
de sig enligt följande:

- 36 fall *förarfel* (felaktigt utförd manöver,
felbedömning, bristfälliga förberedelser,
bristande uppmärksamhet eller försum-
melser).
- 14 fall *materialfel*. (I några av dessa fall kan
felet vara förorsakat av felaktig eller
bristfällig skötsel av flygplanet eller mo-
tor.)
- 10 fall *beroende på väder* (kastvindar i sam-
band med markkörning, start eller land-
ning eller som orsak till desorientering.
— Vid haverier av detta slag kan föra-
ren ej fritagas från ansvar för vållande
till haveriet).
- 2 fall *beroende av fältbeskaffenheten* (på
allmän flygplats).

KORTFATTAD REDOGÖRELSE FÖR

1961 ÅRS HAVERIER

Haverier vid markkörning (taxning)

- 1 Nödlandning på grund av dåligt väder. Vid
inkörning till strand brast isen. Vatten-
skador.
- 2 Landning på is. Isen vid tidigare undersök-
ning befunnen 9" tjock. Propellerspetsarna
skadade.

- 3 Landning på is. Vid tidigare undersökning uppmätt till 60 cm kärnis. Vid inkörning kom flygplanet i ränna med svagare is. Relativt obetydliga skador.
- 4 Vid inkörning till bensindepå följde flygplanet efter tankbil och kolliderade med lyktstolpe. Obetydliga skador.
- 5 Utkörning på is för start. Isen tidigare uppmätt till 20 cm kärnis. Mindre område av svagare is passerades. Frampartiet sjönk genom isen och vattenskadades.
- 6 Brott på landställsben vid utkörning. Obetydliga skador.
- 7 Under utkörning berörde propellerspetsarna marken på grund av nivåskillnaden till landningsbanan. Skada på propellerspetsarna.
- 8 Vid inkörning efter landning kolliderade vingen lätt med stolpe på grund av felbedömning av avståndet till vingspetsen. Obetydlig skada.
- 9 Kastby vält flygplanet över ända vid sväng under markkörning. Relativt lindriga skador.
- 10 Lätt kollision med vingspetsen mot annat flygplans sidoroder vid utkörning från parkeringsplats. Obetydliga skador.
- 11 Vid utkörning till start gick ena hjulet ner i en vattenbrunn på flygfältet — brunnslöcket avtaget utan att detta markerats. Skada på landningsställ och propeller.
- 12 Vid körning i medvind lyfte kastby stjärten och ställde flygplanet på nosen. Relativt stora skador.
- 13 Kollision med vingspets mot belysningsstolpe vid inkörning till parkeringsplats. Vingspetsen skadad.

Av dessa haverier under markkörning har 4 inträffat vid körning på is, 5 på grund av kollision med annat flygplan eller stolpar, 2 på grund av kastbyar. Samtliga (utom 1) har berott på bristande försiktighet eller uppmärksamhet från förarens sida. Flertalet hade kunnat undvikas genom bättre förberedelser (isrekognoscering) eller om medhjälpare varit placerad vid vinge, vilket bör vara regel vid hård eller byig vind eller då utrymmet är trångt.

Haverier i samband med normalt upplagd landning

- 1 Landning på allmän men icke öppen flygplats mot flygchefens avrådan på grund av okänd markbeskaffenhet. Flygplanet bromsades hårt på grund av snö och gick på nosen. Propellerskada.

Nu finns det en verklig

"ekonomi-helikopter"

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

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

HUGHES 269 A

2-sitsig.

Marschfart: 130 km/l.

Max. oavbruten

flygtid: 3 timmar

Tomvikt: 400 kg

Max. flygvikt: 710 kg



Generalagent :

SVENSKA AEROPLAN AB Norrköping

- 2 Felbedömning av höjd över marken vid landning på orörd snöyta. Rundslagning. Tämliken omfattande skador.
- 3 Landning i sidvind. Avdrift ej motverkad. Brott på landställ. Flygplanet på nosen. Skada på motor och propeller.
- 4 Felbedömning och för sen upptagning. Tämliken obetydliga skador.
- 5 Landning med hög stjärt. Propellerspetsar skadade.
- 6 Landning på bana i sidvind. Ena vingen lyftes. Skadad vingspets.
- 7 För hög sättning. Diverse skador på landställ och kropp.
- 8 Landning på icke rekognoscerat fält med högt gräs. Rundslagning. Omfattande skador.
- 9 För låg inflygningshöjd vid bedömningslandning, hård och byig vind. Kollision med vingspets på parkerat segelflygplan. Relativt omfattande skador.
- 10 Studs vid landning i hård vind. Landställ knäckt.
- 11 För låg höjd vid inflygning för landning. Kollision med skylt. Tämliken omfattande skador.
- 12 Hård sättning efter vindkast. Propeller och landställ skadade.
- 13 Sned sättning vid landning med sjöflygplan. Flygplanet på nosen. Tämliken omfattande skador.
- 14 Noshjulet gick ej att fälla ut fullständigt. Materialfel. Relativt obetydliga skador.
- 15 Rundslagning på grund av punktering. Relativt omfattande skador.
- 16 Felbedömning. För kraftig bromsning. Rundslagning. Relativt obetydliga skador.
- 17 Skador på noshjulet vid landning på lös mark. Erforderliga uppgifter ang fältbeskaffenheten hade ej inhämtats.
- 18 Vid landning knäcktes stödfloppor. Vid efterföljande bogsering stälpte flygplanet med omfattande skador som följde.
- 19 Groundloop vid landning på grund av brusten bult i landställsstöta. Lindriga skador.
- 20 Föraren landade på ett tidigare från marken rekognoscerat fält, endast 170 m långt. Vindstilla rädde. Föraren lyckades ej genomföra landningen inom fältet utan havererade. Dåligt omdöme.

Haverier vid nödlandningar

- 1 Den 18 mars. Motorstopp vid urgång ur halvroll. Landning med utfällt landställ. Skador på flygplanet.
- 2 Den 20 april. Motorstörning strax efter start sannolikt på grund av att bränslekranen var ofullständigt öppen. Rundslagning. Föraren obetydliga skrämor. Flygplanet relativt lindrigt skadat.
- 3 Den 13 maj. Landning på landsväg på grund av bränslebrist efter desorientering i tämligen dåligt väder. Bristande planläggning. Obetydliga skador på flygplanet (Info 66/1961).
- 4 Den 14 maj. Nödlandning till havs på grund av bränslebrist. Sannolikt har flygplanet av okänd anledning ej fulltankats. Föraren, som ej torde kontrollerat tankningen, har vid planering av flygningen utgått från fullt bränsleförråd. Flygplan och förare har ej anträffats (Info 66/1961).
- 5 Den 21 maj. Motorstörning på relativt låg höjd. Rundslagning vid nödlandning på lös och ojämn mark. Relativt omfattande skador. Motorstörningen sannolikt förorsakad av att en filtpackning i luftintaget lossnat och hindrat lufttillförseln.
- 6 Den 25 maj. Motorstörning på relativt låg höjd vid gaspådrag efter plané. Föraren hade glömt förvärmningsreglaget. I hastigheten tog han fel och satte blandningen på "mager", varvid motorn stoppade helt. Obetydliga skador på grund av kollision med elledning vid landning.
- 7 Den 28 maj. Motorstopp på grund av att en cylinder lossnat. Misskött motor. Landning i oländig terräng. Flygplanet erhöll omfattande skador.
- 8 Den 17 juni. Landning på en åker på grund av desorientering i dåligt väder efter mörkets inbrott. Omfattande skador på flygplanet. Föraren allvarligt, de två passagerarna lätt skadade. Bristfälligt planlagd flygning.
- 9 Den 23 juni. Motorstopp på grund av bränslebrist till följd av felberäknad bränsleförbrukning. De två ombordvarande fick allvarliga skador, även på flygplanet (Info 66/1961).
- 10 Den 12 juli. Nödlandning i vatten på grund av motorstörningar, ev orsakade av bränslebrist. De tre ombordvarande obetydligt skadade. Flygplanet sjönk.

- 11 Den 14 oktober. Motorstörning på låg höjd. Landning på landsväg varvid flygplanet hamnade i dike. Föraren lindrigt skadad. Omfattande skador på flygplanet.
- 12 Den 7 nov. Tilltagande varvtalsminskning vid flygning på låg höjd i fuktigt väder. Föraren hade glömt förvärmningsreglaget. Nödlandning i oländig terräng. Tämmligen omfattande skador.
- 13 Den 26 nov. Motorstörning vid flygning på relativt låg höjd. Sannolikt isbildning i för-gasaren trots förvärmningsreglaget på varm-luft (ev för sent). Landning under sväng. Landstället knäckt. Relativt lindriga skador.

Det är i hög grad anmärkningsvärt att av ovan redovisade 13 nödlandningar inte mindre än 9 förorsakats av motorstörningar till följd av bränslebrist eller brister ifråga om motoranläggningens handhavande och skötsel.

Haverier i samband med start

- 1 Den 29 mars. Dålig stigförmåga efter starten. Flygplanet kolliderade med en skogs-ridå. Orsak rimfrost på vingen ej avlägsnad. Omfattande skador på flygplanet.
- 2 Den 16 april. Vikning strax efter start. Sannolikt har flygplanet lättat för tidigt på grund av kastvindar. Flygplanet lindrigt skadat. *Flygningen, vid vilken tre passagerare medföljde, har emellertid fortsatt trots skadorna på flygplanet.*
- 3 Den 30 juli. Under stigning efter start med sjöflygplan överstegrades flygplanet med vikning och totalhaveri som följd. Samverkande omständigheter: flygplanet fullt lastat, startplatsens höjd över havet (425 m), sväng undan framförvarande höjdparti, bygt väder, nedsvep och stigande terräng. Svåra personsador.
- 4 Den 2 aug. Under starten försköt sig stolen bakåt, varvid föraren förlorade kontakten med pedalerna och flygplanet rullade av banan. Starten avbröts. Obetydliga skador.
- 5 Den 8 sept. Otillräcklig motoreffekt vid bogserstart — urkoppling, landning utanför fältgränsen. Tämmligen obetydliga skador. Orsak till motorstörning troligen oavsiktlig manövrering av blandningsreglage eller ofullständigt öppnad bränslekran.
- 6 Den 9 sept. Tilltagande motorstörning vid start. Starten avbröts. Mindre skador i samband med uppbromsning utanför banändan.
- 7 Den 5 juli. Under stigning efter start överstegrades flygplanet med vikning och total-

haveri som följd. Bidragande orsak: fullt utfällda klaffar och stabilisator trimmad till nästan fullt baktungt läge. De två ombordvarande skadades allvarligt.

Haverier på grund av förlorad kontroll

- 1 Den 28 jan. Kollision med stigande terräng på Ardennernas sluttning då flygplanet under VFR flygning råkat in i område med dåligt väder. Totalhaveri. *De tre ombordvarande omkom.*
- 2 Den 6 mars. Vid pådrag för förnyad start efter landning skulle föraren möta en virendens med sidoroder. Därvid halkade foten över pedalens halkskydd som gav efter. Följden blev groundloop. Landställ och vingpets skadade.
- 3 Den 21 maj. Vikning under brant sväng med avdragen motor i samband med att rapportkastning skulle utföras. Flygplanet störtade till marken och totalhavererade, varvid de två ombordvarande skadades, föraren allvarligt.
- 4 Den 14 juli. Under utförande av sväng har sannolikt vikning inträffat med totalhaveri som följd. De tre ombordvarande omkom. Utredning ej avslutad.
- 5 Den 12 aug. Under utförande av sväng har sannolikt vikning inträffat med totalhaveri som följd. De fyra ombordvarande omkom. Utredning ej avslutad.
- 6 Den 26 sept. Flygplanet har dykt i Vättern sannolikt på grund av att kabeln på varmreglaget låst kuggkransen i spaken så att höjd- och skevroder ej kunnat röras. *De tre ombordvarande omkom* (LVA den 15/2 62).
- 7 Den 29 okt. En kraftig kastby lyfte flygplanet efter sättning och svängde det med vinden. Föraren drog på men kunde i det uppkomna läget — låg fart, stigning under sväng med vinden — ej undvika kollision med träddunge. Flygplanet dök i marken och fick omfattande skador. Föraren skadad.

Haverier på grund av indisciplinär flygning

- 1 Den 28 maj. Flygning på otillåtet låg höjd. Kollision med kraftledning. Obetydliga skador på flygplanet.
- 2 Den 15 dec. Flygning på otillåtet låg höjd. Kollision med elledning (på 15 meters höjd mellan två öar). Obetydliga skador på flygplanet.

Rolls-Royce bygger Continental på licens

I november 1960 tecknade det brittiska företaget Rolls-Royce ett avtal med Continental Motors Corporation of America om licensstillverkning av kolvmotorer och reservdelar till dessa för lätta flygplan.

Enligt avtalet skall all försäljning på Europamarknaden ske genom Rolls-Royce, som övertar Continentals gamla generalagenter. (Detta betyder, att Duells Aero, Göteborg, alltså kommer att representera Continental i Sverige.)

Europatillverkningen kommer att ske vid Rolls-Royce Motor Car Division, Crewe, där ett Light Aircraft Engine Department inrättats med Mr J P Herriot som chef.

Produktionen väntas komma igång under 1962, varvid man i första hand avser att tillverka följande typer:

O-200-A 100 hk
O-300-C 145 hk
GO-300-E 175 hk

Senare kommer även andra typer om 250—350 hk att tillverkas.

Under utbyggnaden av de europeiska verkstäderna säljer Rolls-Royce amerikabygda motorer och reservdelar. Full utbytbarhet mellan engelskbyggda och amerikanska delar har garanterats.

Per Modin

KSAK:s FRAMSTÄLLNING OM LÅN UR LUFTFARTSLÅNEFONDEN AVSLAGEN

Genom underdånig skrivelse den 1 augusti 1961 inlade KSAK framställning angående lån ur Luftfartslånefonden för anskaffning av enhetsflygplan för de flygklubbar som medverkar i skogsbrandbevakningen.

Luftfartslånefonden är enligt av riksdagen fastställda bestämmelser avsedd för yrkesmässig luftfart. Ett lån ur fonden för ovannämnda ändamål skulle således innebära ett avsteg från bestämmelserna. Möjligheten till att sådant avsteg hade av KSAK noga undersökts. Inställningen från kommunikationsdepartementets sida var därvid mycket positiv, i betraktande av de fördelar som skulle vinnas, nämligen förmånligare, enhetliga taxor för skogsbrandbevakningen samt en begynnande viss standardisering av flygplanbeståndet. Samtliga remissinstanser, försvarets myndigheter och länsstyrelserna, voro mycket positiva under det att statskontoret avstyrkte framställningen. Detta hade man väl mer eller mindre räknat med inom kommunikationsdepartementet och avsett att framlägga en proposition till riksdagen angående undantag från bestämmelserna. I sista stund har detta förfaringsätt mött motstånd — varifrån är ej känt.

Trots att sålunda det främsta medlet att på frivillighetens väg genomföra en standardisering försvunnit, får man hoppas att de åtgärder KSAK vitagit i detta syfte dock i viss mån kommer att bära frukt.

FAI:s internationella kalender 1962 (första halvåret)

ÄNDRINGAR OCH TILLÄGG

Följande två motorflygevenemang, annonserade i februari-numret av KSAK-NYTT, utgår:

10.6 21:a Lombardierallyt, Milano, Italien.

23—24.6 Rally, Savoie, Frankrike.

FÖLJANDE TILLKOMMER:

MOTORFLYG

5—6.5 Flygarträff, Besançon, Frankrike.

27.5 8:e internationella turistflygträffen, Quiberon, Frankrike.

2—3.6 Rally, Fréjus Saint-Raphaël, Frankrike.

2—3.6 8:e Dauphiné-rallyt, Grenoble, Frankrike.

16—17.6 16:e internationella rallyt "des Vins, Fleurs et Châteaux d'Anjou", Angers, Frankrike.

FLYGLÄRARE

SEGELFLYGLÄRARE

erhåller anställning juni—juli. Stockholms Segelflygklubb, S Sörensson, 010/72 03 80.

INTERNATIONELLT PRIVATFLYG PÅ BROMMA

KSAK:s FRAMSTÄLLNING TILL LFS FÅR POSITIVT SVAR

I novembernumret 1961 av KSAK-NYTT citeras en skrivelse till luftfartsstyrelsen under

rubriken "Privatflyget hänvisas till Arlanda för tullning". I skrivelsen hemställde KSAK att sådana åtgärder skulle vidtagas att Bromma bibehållas som tullflygplats.

Luftfartsstyrelsen har i skrivelse till KSAK avgivit följande positiva svar:

"... får luftfartsstyrelsen meddela, att styrelsen beslutat, att privatflyget skall i sin helhet kvarstanna på Bromma flygplats även efter den 1 april 1962. I anslutning härtill kommer styrelsen i samråd med generaltullstyrelsen och kriminalpolisen i Stockholm att vidtaga åtgärder för möjliggörande av förtullning och passkontroll samt tillhandahållande av erforderlig informationstjänst."

FLERA FLYGSKOLOR

I förra numret av KSAK-NYTT presenterades på sid 29—30 en förteckning över svenska motor- och segelflygskolor. Utöver de på sid 30 uppräknade segelflygskolorna kommer följande flygklubbar att anordna segelflygskolning under 1962:

AEROKLUBBEN I GÖTEBORG

Lilla Nygatan 2, Göteborg. Tel 031/11 61 43.

BLEKINGE FLYGKLUBB, c/o J O Karlsson,

V. Torggatan 7 B, Ronneby. Tel. Kallinge 629.

BORLÄNGE-DOMNARVETS FLYGKLUBB

Postfack 85, Borlänge. Tel 0243/336 00.

ESKILSTUNA FLYGKLUBB

Box 53, Eskilstuna. Tel 016/524 77

GÄVLEBYGDENS FLYGKLUBB

Gävle Stads Inköpscentral, Gävle.

Tel 026/157 60.

KALMAR FLYGKLUBB, c/o B Jeansson,

Box 30, Smedby. Tel 0480/710 15.

KARLSKOGA FLYGKLUBB, c/o Kallin,

Jänvägsgat. 4 C, Karlskoga. Tel 0586/372 26.

KIRUNA FLYGKLUBB

Fack 138, Kiruna. Tel 128 88.

KRONOBERGS FLYGKLUBB

Box 75, Växjö. Tel 0472/106 80.

LINKÖPINGS FLYGKLUBB

Saab, Linköping. Tel 013/209 00.

MARIESTADS FLYGKLUBB, c/o Fristedt,

Vasavägen 19, Mariestad. Tel 31 18.

NORRKÖPINGS FLYGKLUBB

Östergötlands Jur Byrå, Knäppingsborgs-

gatan 13, Norrköping. Tel 011/208 35.

SKÖVDE FLYGKLUBB

Box 215, Skövde. Tel 0500/128 51.

VÄRMLANDS FLYGKLUBB

Box 544, Karlstad. Tel 054/185 88.

VÄSTERBERGSLAGENS FLYGKLUBB

Postfack 77, Ludvika.

VÄSTERÅS FLYGKLUBB

Mariaberget, Västerås. Tel 021/492 35.

ÖREBRO BIL- OCH FLYGKLUBB

Box 379, Örebro 1. Tel 019/12 88 48.

ÖSTRA SÖRMLANDS FLYGKLUBB

Box 42, Södertälje.

Fyns Flyveklubs internationale jubileumsrally

Detaljprogram och anmälningsblanketter för rallyt, som äger rum i Odense den 12—14 maj, har tillställts KSAK. Intresserade kan få närmare upplysningar per tel 23 23 65.

TILL SALU

KLEMM 107 B

SE-CHI utrustad med Narco-Superhomer radio, bogserkoppel, metallskidor och standardinstrument. Motor Lycoming 150 hkr. Total gångtid motor och flygplan 1.070 timmar. Flygplanet fabriksnytt 1959. Utöver ovanstående utförsäljes:

2 st fallskärmar

1 par metallskidor (Nord-Aeros modell)

1 st Lycoming motor 150 hkr.

Skellefteå Gummifabriks AB

Tfn Skellefteå 231 50 växel



SOLBERGS presenterar

FLYGPLAN TILL SALU

Cessna 150 Standard 1962 års modell	Kr 49.998
SE-CYE för leverans om ca 1 månad	
Cessna 172 1962 års modell	Kr 67.756
SE-CYK för leverans omgående	
Cessna 182 Skylane 1962 års modell	Kr 107.640
SE-CYL för leverans om ca 1 månad	
Cessna 185 Skywagon 1962 års modell	Kr 121.128
SE-CYM för omgående leverans	
Cessna 185 Skywagon 1962 års modell	Kr 121.128
SE-CYG för omgående leverans	
Cessna 320 Skyknight 1962 års modell	Kr 566.800
N5750X för leverans om ca 1 månad	

Samtliga dessa flygplan är fabriksnya och priserna gälla fritt Malmö eller Stockholm.

BEGAGNADE FLYGPLAN TILL SALU

SAAB Safir SE-BNL	Kr 30.000
KZ II Sport SE-AMN	Kr 13.000
Cessna 182 Skylane SE-CNP	Kr 85.000

SOLBERG CESSNA FLYG AB

*För vidare
informationer står
vi gärna till tjänst*

**Fack 16030, Malmö 16
tel 040/122 17 - 122 19**

**Fack, Skå Flygplats, Skå
tel 0756/241 58 - 241 63**

TILL SALU



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

CONTINENTAL flygmotorer
McCAULEY propellrar
RANDOLPH spännlack och färger
NARCO radio
EXIDE batterier
WEEMS navigationsskivor
GOOD YEAR däck och slangar
Radiotillbehör
Fplväv, engelsk och amerikansk
Flyginstrument
Tändstift
AN-delar (bult, mutter etc.)
Hjälpaggr. (magn., förg. etc.)
samt övriga tillbehör och
utrustningsdetaljer

Fabriksnya Continental-motorer

från lager: C-85
O-200
O-300-C
i april: C-90

AUSTER Mk V

med Lycoming 135 hk. Riklig utrustning av instrument, bogserkoppl. — extra tankar — skidställ — flottörer — hjulställ. El.-utrustad. Flygplanet grundöversett.

Kan beses å flygverkst. i Norrtälje.

Tel. 0176/134 80—0612/200 94-204 00

Se även annons sid 30

PIPER CUB L-4 SJÖFLYGPLAN

85 hkr, Edo 1320 metallflottörer, metallpropeller, 2 reservmagneter, allt i mycket gott skick. Säljes även separat utan flottörer.

AUSTER Mk V SJÖFLYGPLAN

Lycomingmotor 125 hkr, Edo 200 metallflottörer, allt i mycket gott skick. Även separat utan flottörer.

Båda flygplanen ha mycket goda sjöegenskaper med kort startsträcka. Amorteringsplan kan ordnas.

A E R O F O T O

Torslanda flygplats, 031/62 04 48, 53 18 50

PIPER CUB L4 65

Såväl flygplan som motor 0 timmar efter grundöversyn.

A B C A R L E N G S T R Ö M

Flygavdelningen, Eslöv



Mars 1962

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