



## FLYGENTUSIASTER!

Till Er, som funnit att privatflyget av idag inte längre är något sportflyg, med luftleder, fyrar, betongbanor, etc, vill vi säga:

"GÅ ÖVER TILL HELIKOPTER!"

En sagans flygande matta, som gör det möjligt för Er att komma till platser, som Ni förr bara kunnat drömma om. Under lederna i luften men över trängseln på vägarna kan man förflytta sig och ha tillgång till landningsplatser överallt. Att komma till de obetydligaste kobbar i havet eller till de högsta toppar i våra fjäll är inget problem, om man använder helikopter.

Idag finns en ekonomisk helikopter med utomordentliga prestanda, som inte kostar mer än ett IFR-utrustat privatflygplan.

- En helikopter, som ger Er dessa möjligheter, är HUGHES 269 A och 300.



Begär närmare informationer!

**SVENSKA AEROPLAN AKTIEBOLAGET**

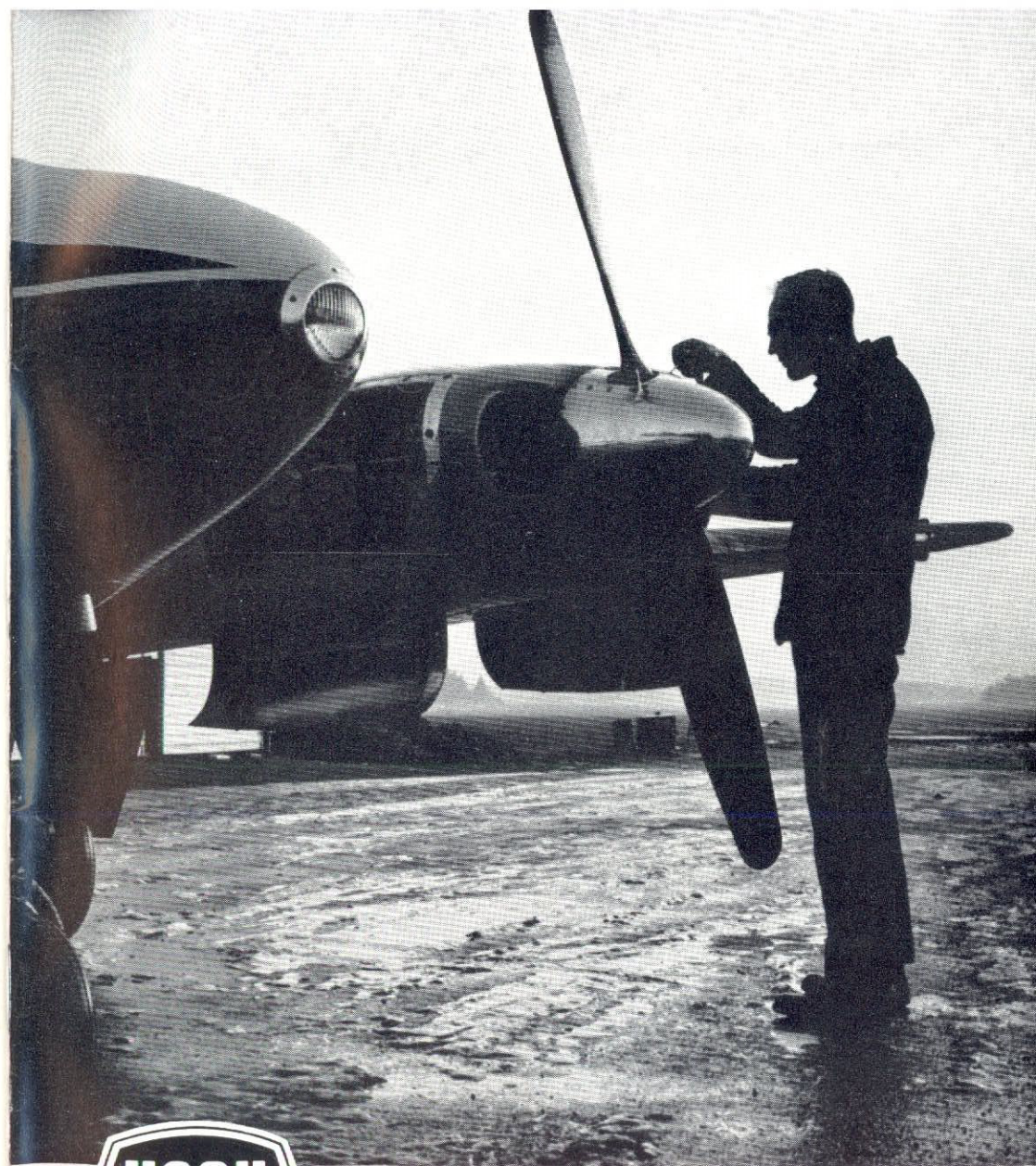
Norrköpingsavdelningen

Fack

NORRKÖPING 6

Tel. 011/299 40

Strängnäs Tryckeri A3



NUMMER **2** ARGÅNG 8 • MARS 1965



## 6000 m<sup>2</sup> VERKSTÄDER på BROMMA flygplats



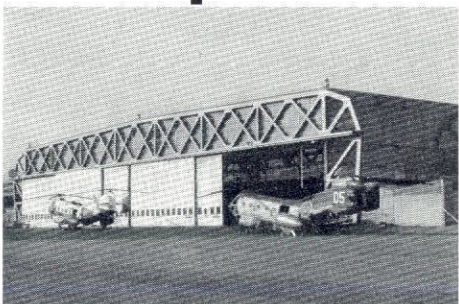
Närmare 200.000 arbetstimmar per år  
utföres på

TEKNISK SERVICE

ÖVERSYNER

TILLSYNER

REPARATIONER



Dessutom FÖRSÄLJNING av

HELIKOPTRAR

FLYGPLAN och

RESERVDELAR



# OSTERMANNS AERO AB

BROMMA FLYGPLATS, BROMMA 10  
GODSADRESS: SUNDBYBERG - TELEFON 08/28 28 40

## Nytt från LFS

### Gällande informationscirkulär

Förteckningar över samtliga nu gällande informationscirkulär återfinns i årets första cirkulär.

1—2/65 behandlar svenska, 3/65 internationella informationscirkulär.

### Flygföretag med tillstånd till luftfart i förvärvssyfte

Komplett företagsförteckning, modifierad i enlighet med de nya driftsbestämmelserna, återfinns i informationscirkulär 4/65.

### Publikationer för den civila luftfarten

Nyheter för året publiceras i informationscirkulär 8/65 och 12/65.

### Tider då informationssträckor är upprättade

Informationssträcka I 4 är från och med den 24 jan 1965 upprättad M-F 0600—1200, 1530—2400, L-S H24. (9/65)

### Anmälan om medicinska förändringar

I BCL — U 1.1 mom 6.2 föreskrives följande: "Innehavare av luftfartscertifikat får icke utföra den tjänst, vartill certifikatet berättigar, därest han är medveten om sådan förändring i sitt hälsotillstånd att föreskrivna medicinska krav icke äro uppfyllda. Han är skyldig att underkasta sig sådan kontroll, som luftfartsstyrelsen kan finna erforderlig för bedömning av hans lämplighet för tjänstens utförande".

Vidare föreskrives i U 1.12 mom 6:

"Enligt BCL — U 1.1 mom 6.2 får innehavare av luftfartscertifikat icke utföra den tjänst, vartill certifikatet berättigar, därest vederbörande är medveten om sådan förändring i sitt hälsotillstånd att föreskrivna medicinska krav icke äro uppfyllda. Med här avsedd förändring av den medicinska lämpligheten förstås svårare kroppsskada, sjukdom, uttröttningsstillstånd, sömnlöshet, fall av svindel, yrsel eller medvetelslöshet, havandeskap samt varje annan på allmänna hälsotillståndet menligt inverkan omständighet såsom verkningar av alkohol, narkotika, läkemedel eller andra stimulerande medel. Är förändringen av mera varaktig karaktär skall anmälan ske till luftfartsstyrelsen, som äger föreskriva att certifikatinnehavaren skall undergå läkarundersökning".

Detta innebär bl a att certifikatinnehavare som genom olyckshändelse råkat ut för skada som medfört hjärnskakning, medvetelslöshet o d skall anmäla förhållandet till luftfartsstyrelsen,

enär sådan skada kan medföra förändring av varaktig karaktär eller bestående men. Certifikatinnehavaren må därvid icke utföra den tjänst, vartill certifikatet berättigar, förrän förnyad läkarundersökning genomgått och densamma godkänts av luftfartsstyrelsen.

(10/65)

### Överflygning av pälsdjursfarmer

Vid överflygning av pälsdjursfarmer på lägre höjder (i allmänhet under 300 m) föreligger under tiden mars—juni risk för skadegörelse, därigenom att honorna på grund av skrämsel kastar eller biter ihjäl sina ungar.

Särskild försiktighet bör iakttas vid rundflyg, fotograferingsflyg, jordbruksflyg o dyl. Vid skadegörelse kan åtal väckas mot föraren och krav på skadeersättning resas.

(11/65)

### Anvisning för flygning med privata luftfartyg till utlandet

Anvisningarna har sammanställts i informationscirkulär 13/65.

### Bestämmelser för fotografering från luften

Bestämmelserna återfinns i informationscirkulär 14/65.

### Bestämmelser för flygning inom för luftfart förbjudet område och restriktionsområde

Bestämmelserna, ävensom anvisningar för sökande av tillstånd återfinns i informationscirkulär 15/65.

### Flygning i fjällområdet

På förekommen anledning får luftfartsstyrelsen erinra om bestämmelserna i BCL — D 1.11 "Flygning i Fjällområdet" vari bl a föreskrives att mindre luftfartyg (max flygvikt 5 700 kg), som permanent eller tillfälligt är stationerat inom fjällområdet, skall vara målat så att god kontrastverkan mot omgivande terräng, snö etc, erhålles. För flygplan gäller att vingspetsarnas över- och undersidor (omkring 1/4-del av vingens längd) samt stabilisatorns över- och undersida skall vara målad med ljusröd, helst fluorescerande färg. Bestämmelserna skola iakttas vid luftfart såväl i som utan förvärvssyfte.

(16/65)

### Volmet-utsändningar

VOLMET utsändes över VHF-stationer vid Jönköping, Stockholm och Sundsvall enligt program och tider, som framgår av AIP MET 2—1.

Forts sid 34



Organ för  
Kungl. Svenska Aeroklubben  
och  
Frivilliga Flygkåren



**Utkommer** med 9 nummer per år under månaderna febr-juni och sept-dec.

**Utgivningsdag** omkr den 10 i utgivningsmånaden.

**Manuskript** till text och annonser skall vara KSAK-NYTT tillhanda senast den 15, månaden före utgivningsmånaden.

**Redaktör och utgivare:** Georg H Dérantz.

**Adress:** Skeppsbron 40, 3 tr, Stockholm C.  
Tel. 08/2323 65, Postgiro: KSAK 555 70.

**Prenumerationspris:** 10 kronor per helår.

**Lösnummer:** Tidigare utkomna nr i mån av tillgång 2: - per ex.

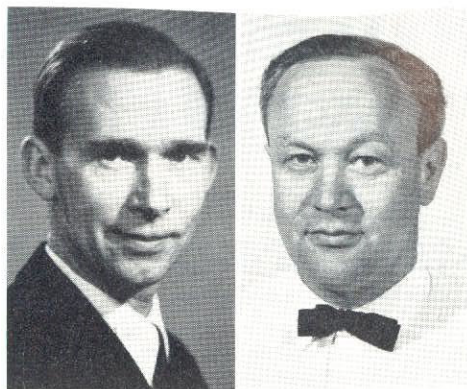
**Annonsformat och annonspriser:**

|                               |        |
|-------------------------------|--------|
| Omslagets baksida, 2-färgs    | 800: - |
| (130×165 mm)                  |        |
| Omslagets innersidor, 2-färgs | 650: - |
| (130×185 mm)                  |        |
| D:o, svart                    | 600: - |
| 1/1-sida (130×185 mm)         | 425: - |
| 1/2-sida (130× 90 mm)         | 275: - |
| 1/2-sida ( 62×185 mm)         | 275: - |
| 1/4-sida (130× 45 mm)         | 150: - |
| 1/4-sida ( 62× 90 mm)         | 150: - |

Radannonser (spaltbredd 62 mm) 2: - per mm.  
(Anslutna flygklubbar, deras medlemmar och KSAK:s direktanslutna medlemmar får 35 % rabatt på icke kommersiella radannonser.

**Klichéer:** raster 120 linjer/tum.

Tryckt hos Strängnäs Tryckeri AB Strängnäs 1965



### 1965 års första utmärkelser

tilldelades, som meddelats i KSAK-NYTT nr 1/65, riksbrandinspektören Ingvar Strömdal (t v) och byrådirektören i Statens Brandinspektion Stig Holmberg (t h).

### Hederstecken utdelade 1964

#### Guldmedalj

Generalmajor N Söderberg

#### Silvermedalj

Fru A-G Jonhagen

#### Förtjänstplakett i guld

Överstelöjtnant Jurii Gagarin  
Överstelöjtnant Valerii Bukovskij  
Konsul Tage Warborn  
Verktögsarbetare T Larsson  
Ingenjör Claes Petzäll  
Överstelöjtnant S H Liljhagen  
Västerbergslagens Flygklubb  
Ingenjör S Rodling  
Ingenjör B Söderholm

#### Förtjänstplakett i silver

Flygplatsföreståndare Severin Blomqvist

#### Förtjänstplakett i brons

Ingenjör G Granberg  
Herr E Lundberg  
Herr O Fransson

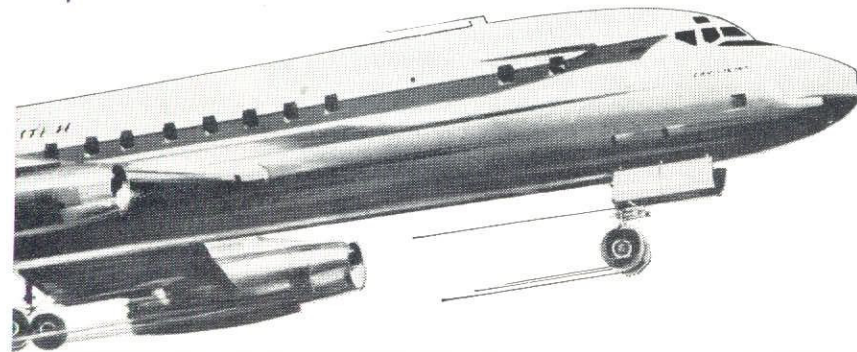
### Omslaget:

Tidigt i gryningen görs en sista tillsyn av ASEA:s direktionsflygplan, ständigt redo för snabba, effektiva affärsresor. — Foto: Tage Berggren, Västerås.



HAR RESURSERNA PÅ

# FJÄRRAN ÖSTERN



## OCH ERBJUDER ER:



DC-8  
JET EXPRESS

SAS trafikerar Bangkok, Manila och Tokyo via Nordpolen eller södra vägen, via Indien.



RESEGUIDE  
FJÄRRAN ÖSTERN

SAS "Reseguide Fjärran Östern" ger upplysningar om rundturer, hotell, sightseeing, priser och mycket annat.



SAS FLYGFRAKT TILL  
FJÄRRAN ÖSTERN

Alla SAS-plan till Fjärran Östern tar flygfrakt. Ni får ytterligare information i "Fakta om Flygfrakt".



SAS/THAI TÄCKER HELA  
FJÄRRAN ÖSTERN  
Genom SAS samarbete med THAI International erhålles bekväma anslutningar i knutpunkten Bangkok med bl.a. Kuala Lumpur, Singapore, Djakarta, Saigon, Hong Kong, Taipei och Osaka.



EKONOMISK RAPPORT  
SYDOSTASIEN

SAS har utarbetat en ekonomisk rapport över Thailand, Malaysia, Indonesien, Syd-Vietnam, Filippinerna och Hong Kong.

HÄMTA DESSA OCH ÖVRIGA  
BROSCHYRER

om Fjärran Östern hos Er resebyrå, speditör eller skriv till SAS, avd. S.L., Bromma 10.



— på hemmaplan till 5 kontinenter

Forts fr sid 31

Flygplatsrapporterna i VOLMET-utsändningarna avser de väderleksförhållanden, som rådde vid den tidpunkt, då observationerna gjordes, dvs H+50 och i förekommande fall H+20. Observationstiden för de i utsändningen ingående observationerna läses efter anropssignalen. För observation som avviker mer än tio minuter, läses den avvikande tiden för denna observation efter stationsnamnet.

Före utsändning skall flygplatsrapporterna sammanställas och sändas per teleprinter till VOLMET-expeditionerna, där de intalas, varefter utsändningen kan påbörjas. Denna procedur tar en viss tid, som varierar beroende på omständigheterna och som i normala fall uppgår till mellan 15 à 30 min.

Intalningen av rapporterna bibehålles oförändrad under sändningsperioden, som är 30 min. Det är icke praktiskt möjligt att göra ändringar i intalningen, om väderleksförändringar skulle inträffa under sändningsperioden. Sådana förändringar intalas tillsammans med rapporterna för nästa halvtimme.

Med hänsyn till ovanstående är rapporterna mot slutet av sändningsperioden mer än 30 min gamla.

För de flygplatser, som endast gör heltimmesobservationer, repeteras rapporterna under andra sändningsperioden. Om inget ändringsmeddelande mottagits före inläsning av observationerna H+20, blir sålunda dessa rapporter mer än 60 min gamla, innan de utbytes.

(18/65)

## Radar

Följande flygkontrollorgan har radar till förfogande:

| Flygkontrollorgan                            | Utrustning | Anropssignal                          | Räckvidd                                                  |
|----------------------------------------------|------------|---------------------------------------|-----------------------------------------------------------|
| GÖTEBORG<br>Kontrollcentral                  | RSR<br>TAR | GÖTEBORG RADAR<br>GÖTEBORG RADAR      | Göteborg FIR<br>Göteborg TMA                              |
| TORSLANDA<br>Inflygningskontroll             | PAR        | TORSLANDA PRECISION                   | Område för slutlig inflygning                             |
| MALMÖ<br>Kontrollcentral                     | RSR<br>TAR | MALMÖ RADAR<br>MALMÖ RADAR            | Malmö FIR<br>Malmö TMA                                    |
| STOCKHOLM<br>Kontrollcentral                 | RSR<br>TAR | STOCKHOLM RADAR<br>STOCKHOLM RADAR    | Stockholm FIR syd<br>6020N och ost 1500E<br>Stockholm TMA |
| STOCKHOLM-<br>ARLANDA<br>Inflygningskontroll | SRE<br>PAR | ARLANDA DIRECTOR<br>ARLANDA PRECISION | Stockholm TMA<br>Område för slutlig inflygning            |
| STOCKHOLM-<br>BROMMA<br>Inflygningskontroll  | SRE<br>PAR | BROMMA DIRECTOR<br>BROMMA PRECISION   | Stockholm TMA<br>Område för slutlig inflygning            |

(Se i övrigt NOTAM-SVERIGE 1024/65.)

## Namnändringar på NDB Hallsberg och NDB Skara

För att undvika missförstånd vid lägesrapportering av VOR resp NDB HALLSBERG (AWY G) och VOR resp NDB SKARA (AWY R4) kommer från och med den 11 mars 1965 följande namnändringar att ske:

NDB HALLSBERG kommer att kallas NDB TOMTA.

NDB SKARA kommer att kallas NDB AX-VALL.

Övriga uppgifter förblir oförändrade.

(NOTAM-SVERIGE 1025/65)

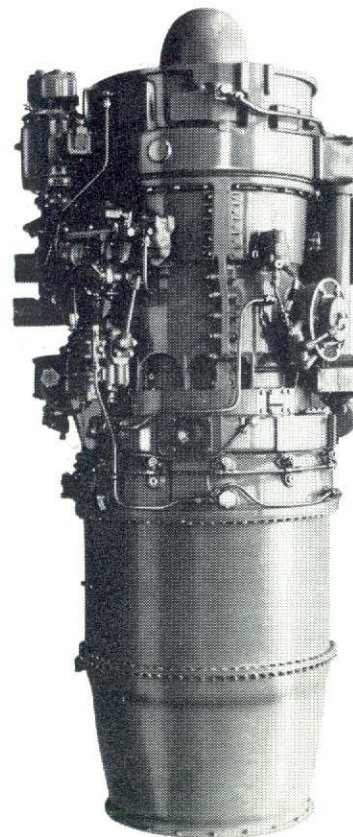
## VFR-flygning inom kontrollerat luftrum

1. Från och med den 11 mars 1965 skall dubbelriktad radioförbindelse upprätthållas med vederbörligt trafikledningsorgan under VFR-flygning inom terminalområden (civila och militära) på FL 200 eller lägre samt civila kontrollzoner. I de fall radioförbindelse ej kan upprätthållas skall flygningen ske enligt till trafikledning ingiven färdplan.

Anm. — Inom militära terminalområden skall föreskriven förbindelse upprätthållas på 122.6 MC eller, om detta icke är möjligt, på 123.3 eller 121.5 MC.

2. Ovannämnd ändring berör varken gällande föreskrifter för VFR-flygning inom GÖTEBORG, MALMÖ och STOCKHOLM terminalområden jämte tillhörande civila kontrollzoner (se AIP-SVERIGE, RAC 3) eller föreskrifter för VFR-flygning inom militära kontrollzoner, där sådan flygning endast får äga rum efter särskilt

Forts sid 69



## TUFFING

De mest påfrestande utprovningsförhållanden en flygmotor kan utsättas för är i skolflygplan. Det är inom detta område som Bristol Siddeleys turbojetmotor Viper har skapat sitt anseende. Nio nationers flygvapen samt det italienska flygbolaget Alitalia har valt skolflygplan med Viper-motorer. Lägg till detta det faktum, att Viper också har installerats i nio andra flygplanstyper, däribland experimentplan och jaktplan, och Ni har bevis från hela världen på motorns styrka och pålitlighet.

Viper-motorernas tillförlitlighet utnyttjas nu också av den nya generationen firmaflygplan som tex Hawker Siddeley HS 125 och Piaggio/Douglas PD 808.

### Utbytesservice

Bristol Siddeley ger sina kunder en förmålig service på Viper-motorerna med ett av de mest förmånliga utbytesserbjudanden som någonsin gjorts. Denna service innebär, att när en motor skall in på fastställd översyn eller för en tillfällig reparation, bytes den ut mot en nyöversedd motor. Kunden betalar endast en fastställd ersättning per flygtimme, som den utbytta motorn använts.

Sverigerepresentant: British Scandinavian Aviation AB, Sveavägen 9—11, tel. 242430, Stockholm C.



BRISTOL SIDDELEY LEVERERAR MOTORERNA

## Vad gör (egentligen) KSAK?

"En centralorganisation har man för att skäl-la på", har en erfaren föreningsorganisatör yt-trat. Ideella föreningar som helt arbetar med frivilliga krafter behöver naturligt nog ha en centralorganisation att skylla ifrån sig på, när det klickat någonstans i den egna föreningen — inget ont i det. Men i rättvisans namn måste väl också centralorganisationen ha rätt att tala om, när det blir alltför påtaglig negativism i den lo-kala aktiviteten någonstans. Det skall vi göra nu:

Den ökade aktivitet som KSAK genom mål-medvetet arbete åstadkommit, särskilt under den senaste tioårsperioden (Se verksamhetsberättelsen på annan plats i denna tidning!) har ställt ökade krav på KSAK:s resurser, särskilt i ekonomiskt hänseende. En höjning av medlemsavgifterna är enligt styrelsens uppfattning ofrånkomlig. Medlemsklubbarna har informerats om vad detta innebär. Flygklubbarna har förelagts ett for-mellt förslag inför det stundande årsmötet och en synnerligen omfattande motivering har läm-nats, avsedd i första hand för resp klubbstyrel-ser, i andra hand för klubbmedlemmarna.

KSAK:s rundskrivelse gick ut till samtliga klubbar den 9/10 1964 och svar begärdes till den 30/10. De svar som kom in var övervä-gande positiva.

Nu visar det sig emellertid, att det finns flyg-klubbar som inte har en aning om proposition-en, det finns klubbar som påstår att de haft en (1) dag på sig att svara, och det finns flygklub-bar som, påmint om innehållet i propositionen om avgiftshöjning, frågar: "Vad gör egentligen KSAK för klubbarna?"

Den frågan skall här i korthet besvaras, dels genom en hänvisning till den i detta nummer av KSAK-NYTT publicerade verksamhetsberättel-sen, där varje diagram talar sitt tydliga språk, dels ock genom följande citat, hämtat ur den motivering som för benäget studium tillställdes samtliga KSAK-anslutna flygklubbar:

### KSAK:s uppgifter och betydelse för klubbar och enskilda medlemmar

KSAK representerar Sverige i Fédération Aéronautique Internationale, sammanslutningen av världens flygklubbar, och medverkar där i frågor av gemensamt intresse såsom tull- och gränsfrågor, carneter, flygplatsservice, trafikbe-stämmelser, tävlingar, rekord m m.

### Kurs för utbildning av biträdande flyglärare

kommer eventuellt att äga rum i Norrköping med början 27/3 1965. Intresserade anmäler omgående och senast 20/3 önske-mål om deltagande till flyglärare A. Elfstrand, tel. 011/804 45.

KSAK utgör huvudorganisation för landets mer än 100 flygklubbar samt så gott som samt-liga icke klubbanslutna privatflygare.

KSAK arbetar dessutom som riksledning för segelflygverksamheten med bl a central segelflygskola på Älleberg; som riksledning för hjälpflyget, varvid KSAK bl a leder den landsomfattande flygbrandbevak-ningen av våra skogar under medverkan av ett stort antal flygklubbar, utför målflygning för krigsmaktens räkning m m; som riksledning enl Kungl Maj:ts bestämmelser för den Frivilliga Flygkåren, som uppsätter flygrupper i varje län för civilförsvarets räk-ning; för främjande av allmänflyget genom höjning av utbildningsstandarden, minskade restriktion-er, bättre flygplatsmöjligheter, underlättande av utlandsflygning samt allmän höjning av flyg-säkerheten och därmed förbättring av försäk-ringsvillkor.

Som riksorganisation för segelflyget leder KSAK segelflygverksamheten i landet, normerar genom den av aeroklubben utgivna och av luft-fartsstyrelsen fastställda Segelflyghandboken.

Instruktörsutbildningen äger rum vid KSAK:s segelflygskola på Älleberg, som även betjänar klubbarna med verkstadsservice. Inom segel-flyget bör även nämnas utarbetande av utbild-ningsplaner, utfärdande av sportlicenser och in-ternationella diplom samt anordnande av den s k rikssegelflygtävlingen.

Vidare ombesörjer KSAK besiktning av klub-barnas segelflygplan samt anskaffning av re-servdelar.

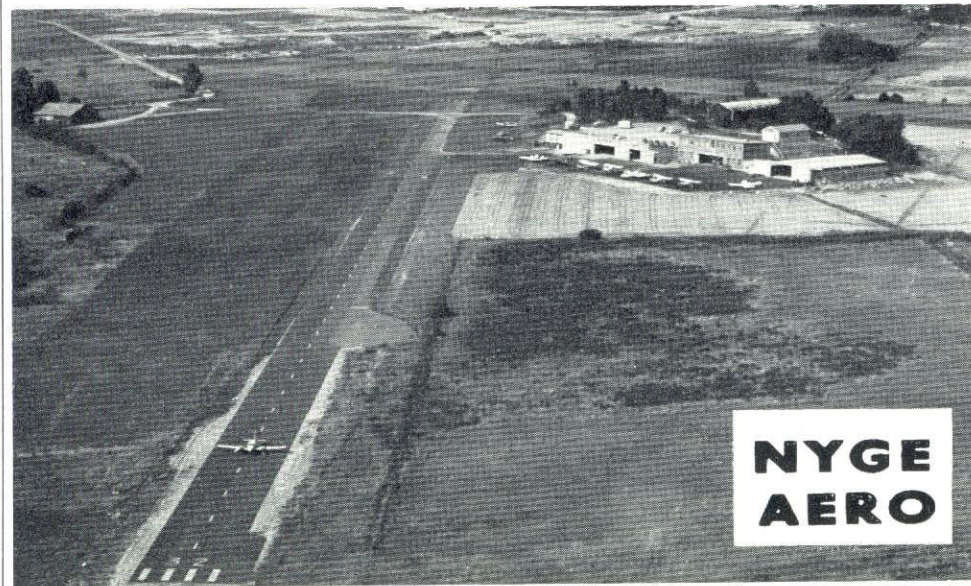
KSAK föranstaltar om statsanslag för segel-flyget, Frivilliga Flygkåren, olika utbildnings-kurser m m samt leder, övervakar och kontrol-lerar anslagens fördelning och användning.

Bidrag utgår sålunda för centrala utbildnings-kurser såsom segelflyglärarkurser förberedande segelflyglärarkurser byggledarkurser segelflygchefskurser modellflyginstruktörskurser länsflygchefskurser gruppchefskurser andra specialkurser och övningar inom FFK motorflygchefskurser och kompl flyglärarkurser.

Vidare erhålles utbildningspremier i segel-flyg till elever mellan 15 och 21 år samt bidrag för anskaffning av tvåsitsiga utbildningssegel-flygplan, för vägsegelflygning samt för utprov-ning av ensitsiga segelflygplan.

Genom medlemskap i huvudorganisationen kan klubbar och enskilda medlemmar tillgodo-göra sig bl a följande:

Forts sid 38



## FLYGPLANFÖRSÄLJNING

PIPERFLYGPLAN  
FLYGRADIO  
FLYGPLANTILLBEHÖR

bl. a. AZTEC  
TWIN COMANCHE  
CHEROKEE  
KING RADIO

## FLYGVERKSTAD

REPARATIONER  
TILLSYNER  
RADIOSERVICE  
RESERVDELAR

moderna lokaler  
specialiserad personal  
snabba leveranser

## TAXIFLYG

AFFÄRS-  
TAXI-  
CHARTER- **FLYG**  
— inom hela Europa

med PIPER AZTEC  
APACHE 235  
TWIN COMANCHE  
AMPHIBIAN LAKE

Generalagent för Piper i Skandinavien:

**NYGE-AERO / AB NYGEVERKEN**

Box 31, Nyköping. Tel. 0155/825 20 (vx)

Fack, Bromma 10 — Tel. 08/29 60 00

Box 32, Göteborg-Flyg - Tel. 031/62 00 89

## Flygsäkerhet och livsrum

KSAK har den 14 januari uppvaktat statsrådet Gösta Skoglund angående aktuella flygsäkerhetsfrågor. Besöket resulterade i att KSAK fick ett anslag innevarande år för säkerhetsfrämjande utbildningsverksamhet. Det anslagna beloppet, 35 000 kronor, kommer att möjliggöra för KSAK att anordna en motorflygchefs kurs samt kompletterande flyglärarkurs, liknande den som anordnades 1964.

KSAK uppvaktade borgarrådet Helge Berglund den 19 februari i Skarpnäcks-frågan. KSAK anförde att den flygtekniska utvecklingen motiverar att man vid stadsplanering även beaktar behovet av flygfält i närheten av bebyggelsecentra. Dessa flygfält skulle betjäna det allmänflyg och kortdistansflyg, som möjliggöres genom den fortsatta utvecklingen av STOL- och VTOL-flygplan och som inom överskådlig tid bör kunna utgöra en betydelsefull del av samhällets integrerade transportapparat.

Skarpnäcks flygfält kan inom en nära framtid komma att få stor betydelse för flygtrafiken till södra Stockholmsområdet och en bebyggelse av fältet skulle avhända Stockholms stad en med hänsyn till den tekniska utvecklingen angelägen markreservation.

KSAK framhöll även Skarpnäcks betydelse för civilförsvaret, där Frivilliga Flygkåren ingår.

### Forts från sid 36

De medlemmar som är kvalificerade kan utföra följande hjälpflyguppdrag:

- luftfart som innebär deltagande i organiserad räddningstjänst;
- luftfart som innebär deltagande i civilförsvarsövningar;
- skogsbrandbevakning från luften;
- målflygning för krigsmaktens räkning;

Råd och anvisningar i personal-, materiel-, utbildnings- och flygfältsfrågor;

Råd och anvisningar i flygdagsfrågor, även som utverkande av deltagande av flygvapnet;

Avsevärt nedsatta försäkringskostnader genom kollektivförsäkringar;

Råd och service betr utlandsflygning m.m.;

Deltagande i nationella och internationella tävlingar, där huvudparten av kostnaderna betridas av KSAK;

Juridisk rådgivning av principiell natur;

Rådgivning ang studieverksamhet och förmedling av statsanslag till denna, deltagande i länsvisa studieledarkonferenser;

Varje medlem erhåller KSAK-NYTT som behandlar aktuella flygfrågor och innehåller för flygningen väsentliga meddelanden från luftfartsstyrelsen.

Slutligen kan såväl klubbar som enskilda medlemmar använda KSAK:s klubblokaler för

## Nya radiofrekvenser

Den 24 februari förra året tillställde KSAK luftfartsstyrelsen en skrivelse med följande innehåll:

Med hänvisning till ICAO VHF-plan enligt Doc 8207 tabell 6 har Sverige tilldelats frekvens 118.4 för Stockholm ACC södra delen, övre och undre luftrum. Jml AIP COM 1-1-10 har 128.3 i stället för 113.4 tagits i anspråk för ovan nämnt kontrollområde. Detta innebär för allmänflyget en begränsning att utnyttja luftlederna R1, G3, G3N och B7, beroende på att de flesta privatflygplan ej har kommunikationsradioanläggningar omspännande mer än 10 MC med början från 118.0 och uppåt.

För närvarande gäller detta endast de privatflygplan som kan flyga IFR men eftersom Lfs ställt i utsikt att kontrollerad VFR-flygning inom en snar framtid skall få utföras i de undre delarna av luftlederna, kommer de ovan nämnda olägenheterna att bli allvarigare.

KSAK hemställer därför att Lfs undersöker möjligheterna att byta ut 128.3 mot den plan- enliga frekvensen 118.4.

KSAK:s framställning har beviljats vilket redan torde ha framgått av AIP.



Sveriges Modellflygförbund har startat en kampanj som syftar till att alla modellmotorer skall förses med ljuddämpare. KSAK önskar SMFF lycka till och KSAK-NYTT vill gärna förmedla uppmärksamheten även till sina medlemmar — och deras modellflygande ätteläggare.

samkväm och sammankomster. Detta gäller givetvis även landsortsklubbarna, tex vid organiserade klubbresor o dyl.

Värdet av att tillhöra en organisation med såväl officiell status som allmänt anseende inom och utom landet kan naturligtvis ej direkt angivas. Många och kanske främst våra utlandsresenärer har säkerligen lärt sig uppskatta det.

## 1964 års haverier med motorflygplan

Denna sammanställning av haverier inom privatflyget har gjorts på grundval av material som fanns tillgängligt vid KSAK och Luftfartsstyrelsen den 1.2. 1965. För undvikande av missförstånd påpekas att till privatflyg räknas, enligt Luftfartsstyrelsens definition, ej skolflygning. En kortfattad redogörelse för haverier som inträffat vid skolflygning i flygklubbarnas regi lämnas särskilt.

"Klubbhaverier" och haverier utanför klubbverksamhet fördelade på månader framgår av nedanstående tabell.

|                 | Klubbhaverier | Övriga | Summa |
|-----------------|---------------|--------|-------|
| Januari .....   | 2             | 2      | 4     |
| Februari .....  | 1             | 4      | 5     |
| Mars .....      | 7             | 2      | 9     |
| April .....     | 1             | 6      | 7     |
| Maj .....       | 8             | 5      | 13    |
| Juni .....      | 3             | 2      | 5     |
| Juli .....      | 4             | 2      | 6     |
| Augusti .....   | 3             | 3      | 6     |
| September ..... | —             | 1      | 1     |
| Oktober .....   | 3             | 1      | 4     |
| November .....  | —             | 2      | 2     |
| December .....  | 3             | 1      | 4     |
| Summa           | 35            | 31     | 66    |

Man kan konstatera en liten topp i mars, en extra hög topp i maj samt en minskning av haverifrekvensen under årets senare del. I övrigt har i medeltal 5,5 haverier per månad inträffat. Man frågar sig om den höga toppen i maj beror på att vid denna tid börjar många privatflygare sin flygsäsong efter att ha gjort ett långt uppehåll under vinterhalvåret.

Jämför vi det gångna året med tidigare år vad beträffar antal haverier visar nedanstående tabell att kurvan stiger.

|                                     | 1961 | 1962 | 1963 | 1964 |
|-------------------------------------|------|------|------|------|
| Antal haverier ....                 | 63   | 48   | 54   | 66   |
| (Klubbhaverier inom parentes) ..... | (31) | (23) | (24) | (35) |

Vid jämförelse mellan åren måste givetvis antal flygtimmar med in i bilden.

|           | 1961   | 1962   | 1963   | 1964                   |
|-----------|--------|--------|--------|------------------------|
| Flygtim . | 38 274 | 56 354 | 66 380 | 78 000 (bedömd siffra) |

Antal haverier per 10 000 flygtimmar blir för de fyra åren

|  | 1961 | 1962 | 1963 | 1964 |
|--|------|------|------|------|
|  | 16,5 | 8,5  | 8    | 8,5  |

De tre sista åren uppvisar sålunda nästan samma haverifrekvens per uttagen flygtid.

Om vi närmare analyserar 1964 års haverier kommer man fram till följande resultat.

## Haverier efter graden av personsador

(klubbhaverier inom parentes)

|                              |    |      |
|------------------------------|----|------|
| Med dödlig utgång .....      | 5  | (2)  |
| Allvarliga personsador ..... | 1  | (1)  |
| Mindre personsador .....     | 5  | (2)  |
| Inga personsador .....       | 55 | (30) |
| Summa                        | 66 | (35) |

## Antal dödade och skadade i haverier

|                                                     |   |     |
|-----------------------------------------------------|---|-----|
| Antal haverier med dödlig utgång ..                 | 5 | (2) |
| Passagerare dödade .....                            | 3 | (0) |
| Passagerare allvarliga skador .....                 | 1 | (1) |
| Passagerare mindre skador .....                     | 4 | (0) |
| Besättning och annan person dödade .                | 5 | (2) |
| Besättning och annan person allvarliga skador ..... | 1 | (1) |
| Besättning och annan person mindre skador .....     | 5 | (2) |

## Utdrag ur haverianalysen

8 personer har dödats och 2 personer har allvarligt skadats.

• I samband med start från sjö vek sig flygplanet och kolliderade med marken. Föraren omkom och 3 passagerare skadades lätt. Anledningen till viken var felaktig manöver under sväng samt sannolikt även hög flygvikt.

• I samband med start från sjö lästes flygplanets manöveranordningar av en bräda i bakroppen, varigenom flygplanet blev manöverodugligt och kolliderade med isen. Föraren och två passagerare omkom.

• Under flygning från Bromma till Örnsköldsviks flygplats inträffade en oförutsedd väderleksförsämring som föraren ej i tid synes ha tagit hänsyn till genom att vidtaga förändring av ursprunglig färdplanering. Detta torde ha lett till att han blivit desorienterad. När ett flygplan ur flygvapnet försökte leda flygplanet mot Söderhamn observerade besättningen att privatflygplanet träffade vattenytan, slog över i ryggläge och sjönk. Varken de ombordvarande eller flygplanet har återfunnits. Bränslebrist kan ha framtvingat en nödlandning i havet eller också är det möjligt att förarens ringa flygerfarenhet medfört att han tröttnats av anspänning under flygningen i dåligt väder i sådan grad att han icke uppmärksammat att flyghöjden blivit för låg och flygplanet därigenom kolliderat med vattnet.

• Efter avslutad bogsering av segelflygplan utförde bogserflygplanet direkt nedgång för losskoppling av bogserlinan. Nedgången skedde genom ett antal branta högersvängar, vilka övergick i en snabb och snäv vänstergående spinnande rörelse. Föraren gjorde vissa försök att häva denna rörelse, men flygplanet kolliderade med marken invid flygfältet. Flygplanet fattade eld och föraren omkom.

• Efter avslutad bogsering av segelflygplan och efter att ha fäällt bogserlinan gick föraren in för landning. Vid sista insvängningen mot finalen vek sig flygplanet och gick i marken. Föraren omkom. Utredning pågår.

• Under pågående flygning lossnade plötsligt ratten med rattstång från sitt fäste på styrsegmentet för höjd- och skevningsmanövreringen. Föraren ansatte nödlandning med trim och styrlinor. Vid landningen totalhavererade flygplanet, föraren och passageraren erhöi allvarliga skador. Haveriet är under utredning.

Av ovan upptagna 6 haverier kan 4 hänföras till förarfel, ett till fel av annan person (plan-kan) och det sjätte (lossad styrspak) till hittills ej klarlagd orsak.

#### Haverier fördelade efter graden av materielskador

(klubbhaverier inom parentes)

|                   |    |        |
|-------------------|----|--------|
| Totalhaverier     | 12 | ( 7 )  |
| Stora skador      | 6  | ( 4 )  |
| Medelstora skador | 16 | ( 8 )  |
| Mindre skador     | 32 | ( 16 ) |

Summa 66 (35)

Haveriskadornas fördelning överensstämmer i stort med 1963, då 11 totalhaverier inräknades.

#### Haverier fördelade efter flygsituation

|                              |    |        |
|------------------------------|----|--------|
| Manöver på land eller vatten | 15 | ( 11 ) |
| Start                        | 7  | ( 3 )  |
| Flygning                     | 2  | ( 1 )  |
| Landning                     | 36 | ( 17 ) |
| Nödlandning                  | 6  | ( 3 )  |

Summa 66 (35)

Haverierna i samband med landning dominerar märkbart. I jämförelse med tidigare år företer landningshaverierna en ökning. Haverierna på marken är även många. Inom dessa två flygsituationer finns de flesta *onödiga* haverierna. En skärpning på förarpersonalen härvidlag skulle avsevärt kunna nedbringa haverierna inom privatflyget.

#### Haverier fördelade efter orsak

(klubbhaverier inom parentes)

|                         |    |        |
|-------------------------|----|--------|
| <b>Förarfel</b>         |    |        |
| Bristande omdöme        | 15 | ( 10 ) |
| Bristande teknik        | 14 | ( 5 )  |
| Brott mot bestämmelser  | 3  | ( 1 )  |
| Bristande uppmärksamhet | 6  | ( 4 )  |
| Övriga förarfel         | 4  | ( 1 )  |

#### Annan orsak

|                            |    |       |
|----------------------------|----|-------|
| Fel av annan person        | 2  | ( 1 ) |
| Materiell/konstruktionsfel | 10 | ( 6 ) |
| Motorfel/bränslebrist      | 1  | ( 1 ) |

|                  |    |        |
|------------------|----|--------|
| Markbeskaffenhet | 3  | ( 1 )  |
| Väder            | 6  | ( 3 )  |
| Under utredning  | 2  | ( 2 )  |
| Summa            | 66 | ( 35 ) |

Som framgår av ovanstående tabell beror haverierna till c:a 70 % på förarfel och 30 % på annan orsak, varav c:a 15 % belöper sig på materiellfel. Denna fördelning är icke på något sett anmärkningsvärd utan ganska normal.

Ett närmare studium av haverierna efter flygsituation och orsak ger följande konstaterande.

#### Haverier på marken

Av de 15 haverierna har 10 berott på förarfel, 2 på materiellfel och 3 på väder- och markförhållanden. Förarfelen fördelar sig på bristande uppmärksamhet (vårdslös körning på marken) 4 st, brott mot bestämmelser (start och körning av motor utan bromsklotsar) 2 st, bristande omdöme 4 st. Samtliga 10 haverier måste rubriceras som onödiga. Huvudorsaken synes vara förarens bristande koncentration, uppmärksamhet och försiktighet vid markoperationer.

#### Haverier i samband med start

4 av de 7 haverierna har berott på förarfel, 1 på fel av annan person, 1 på väderförhållanden och 1 under utredning. Haverierna vid start har inneburit 4 dödade personer och 4 totalhaverier. Följderna av ett förarfel i starten blir som regel katastrofalt, varför noggranna kontroller före start och ett riktigt startförfarande är särskilt viktigt. Övervägande bristande teknik är anledning till haverierna i samband med start.

#### Haverier under flygning

2 haverier kan placeras under denna rubrik, båda resulterande i totalhaverier, och för vilka tidigare redogjorts. Det ena inträffade under navigeringsflygning Bromma—Örnsköldsvik, då två personer förolyckades, det andra efter avslutad segelflygbogsering, då flygplanet vek sig och kolliderade med marken, varvid föraren omkom.

#### Haverier i samband med landning

Landningshaverierna 36 st utgör drygt 50 % av totala antalet haverier. I förhållande till tidigare år kan man konstatera en stegring. Vid analysering av orsakerna finner man att hälften beror på bristande teknik och omdöme hos föraren, hög sättning, sättning innan fältet uppnåtts eller för långt in på fältet, så att flygplanet hamnar utanför fältområdet. Materiellfel är orsak till 8 st, som regel innebärande brott på någon detalj i nos- eller landningsstället. Skadorna på flygplan har ej blivit så omfattande, 24 st resulterade i mindre skador.

#### Nödlandningar

6 nödlandningar har utförts, 1 st på grund av motorfel, 3 st beroende på förarfel, 1 st beroende på väderförsämring och 1 beroende på att styrinrättningen lossnade (tidigare relaterat).

#### Flygklubbarnas haverier

Av det totala antalet haverier inom privatflyget kommer drygt hälften (35 av 66) på klubbarnas flygverksamhet. Flygtidens fördelning inom privatflyget för året kan ej exakt angivas men torde ej skilja sig mycket från tidigare år, då fördelningen rört sig om 3/4 till klubbarna och 1/4 till övriga privatflyget.

2 av 5 haverier med dödlig utgång kommer på flygklubbarna, båda i samband med segelflygbogsering.

7 av 12 totalhaverier är flygklubbarna delaktiga i.

Som tidigare om åren har de flesta klubbhaverierna skett i samband med manöver på land, 11 st, och vid landning 17 st.

21 av 33 utredda klubbhaverier har berott på förarfel, en liten ökning i förhållande till tidigare år.

Sammanfattningsvis kan följande sägas om haverierna inom privatflyget. Haverier är givetvis ofrånkomliga, men nog måste envar inse att antalet *onödiga haverier* är för stort. Främsta anledningen till onödiga haverier är som regel att förarnas flygtrim ej är tillfredsställande. Många förare överskattar sig själva och många tar för lätt på föraruppgiften. Varje flygning skall planläggas och förberedas omsorgsfullt, slarv och jäkt leder ofta till haveri. Om vi går in för att före varje flygning sätta förberedelser och noggrant genomförande i första rummet blir privatflygningen säkrare och trivsammare.

#### Haveri vid skolflygning inom flygklubbarna

9 haverier har inträffat under året, 5 st i samband med landning, 3 vid start och 1 vid körning på marken. Inga personer har skadats. Mindre materielskador har uppkommit vid 7 haverier, medelstora skador vid 1 samt totalhaveri vid 1. Det sistnämnda inträffade när en Cessna 150 passerade bakom en DC-7, som just ökade varvet på sina motorer, varvid Cessnan blåste omkull och fortsatte på rygg. 4 haverier kan hänföras till materiellfel, övriga till förarfel.

## GAUERS nya modell 6521

VHF 108–136 Mc/s  
MV 530–1600 Kc/s  
LV med flygfyrskfrekvenserna 200–400 Kc/s  
INKOPPLINGSBAR SQUELCH  
Frekvensomkoppling med tryckknappar  
Teleskopantenn och ferritantenn  
8 stavbatterier à 1,5 V



Komplett 433 kr + oms

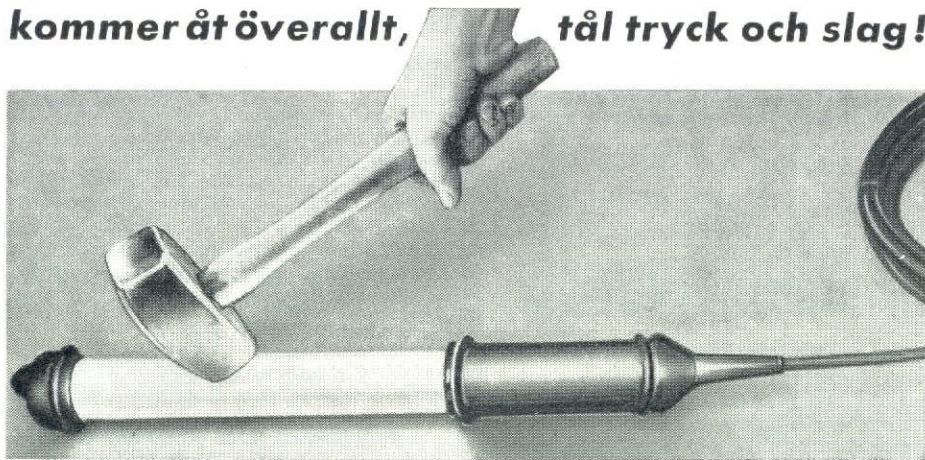


## MEDICINSKA & TEKNISKA INSTRUMENT

Ankdammsgatan 33, Solna, Sverige • Tel. 08/27 35 36

# LYSRÖR- SLADDLAMPA

kommer åt överallt, tål tryck och slag!



- |                 |                                   |
|-----------------|-----------------------------------|
| <b>är</b>       | <b>har</b>                        |
| • stötsäker     | • reflektor                       |
| • oljebeständig | • vridbar upphängningskrok        |
| • lätthanterlig | • 7 m ledning med gummistickpropp |
| • vattentät     | • låg vikt                        |
| • strömsnål     |                                   |
| • S-märkt       |                                   |
| • patentsökt    |                                   |

*Endast för växelström.*

*För 220, 127 och 110 V riktpis 79:-.*

*För 65 och 24 V, utan stickpropp, riktpis 84:-.*

*Plus oms*

## ASEA

Allformatoravdelningen

Storgatan 11, SOLNA 4. Tel. 08/82 03 70

42 - Mars 1965



## Styrelsens verksamhets- och förvaltnings- berättelse 1964

*Föreliggande redogörelse omfattande verksamhets-  
året 1964 har i vissa fall där så ansetts påkallat ut-  
sträckts fram mot årsmötet 1965.*

### Organisation

Till hedersledamot har under det gångna året kallats generalmajoren Nils Söderberg i samband med avgång från hans 10-åriga anställning som KSAK:s generalsekreterare. Styrelsen vill särskilt framhålla det uppsving som under generalmajor Söderbergs skickliga ledning skett ifråga om allmänflygets utnyttjande, utbildning, säkerhetstjänst, försäkringsfrågor, hjälpflyget, Frivilliga Flygkåren och inte minst ungdomsverksamheten.

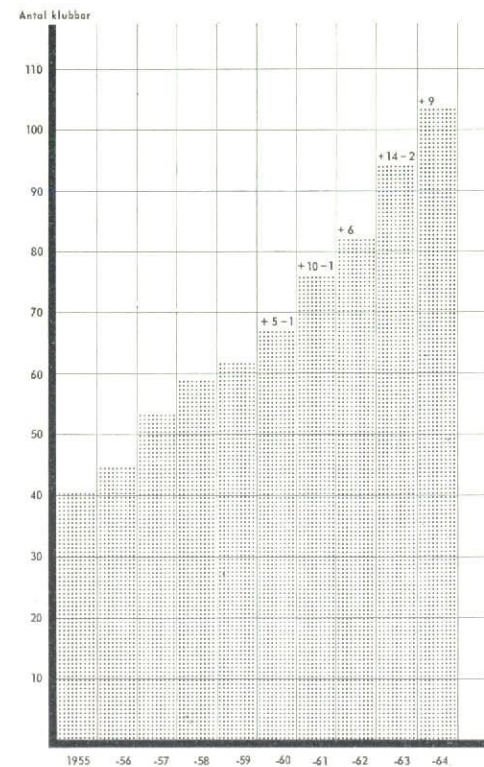
Ny generalsekreterare från den 10.4 är överste Björn Lindskog.

De direktanslutna medlemmarnas antal uppgick den 31.12 1964 till 1 076, en minskning med 76. Avgången under året var 169; tillkomsten var 93.

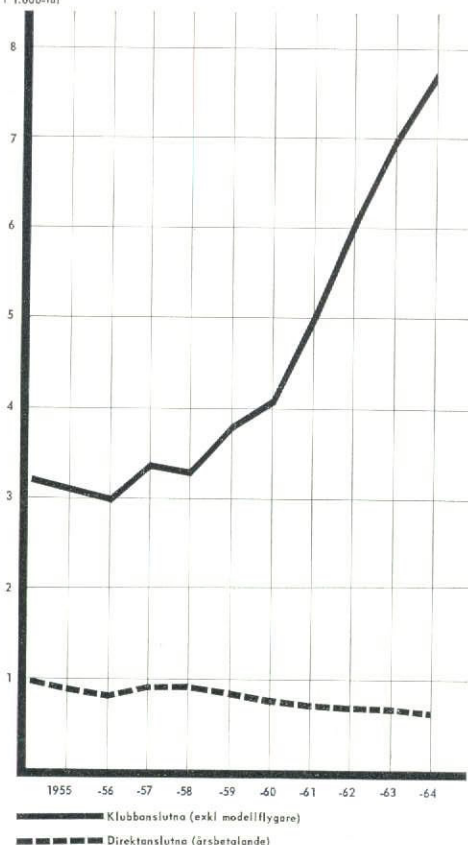
Riksorganisationen utökades med 9 lokala flygklubbar, nämligen Idre-Särna, Katrineholm, Laxå, Lund, Munkfors, Rättvik, Siljansnäs, Villåttinge och Åsele Flygklubb. Tre klubbar har inte bedrivit någon verksamhet. Antalet anslutna organisationer har därmed stigit till 103, varav 51 bedriver segelflygverksamhet och 88 motorflygverksamhet (därjämte 3 utan verksamhet). I de anslutna organisationerna ingår även 3 icke regionala organisationer, nämligen Sveriges Modellflygförbund med 89 anslutna modellflygklubbar, Svenska Fallskårsklubben med lokalavdelningar i Skåne, Göteborg, Karlsborg, Linköping, Stockholm och Östersund samt Svensk Flyghistorisk Förening med lokalavdelning i Malmö.

Antalet medlemmar i de anslutna organisationerna (exkl modellflygklubbarnas medlemmar) uppgick vid årsskiftet till c:a 7 700 innebärande en ökning från föregående år med 10 procent.

Hela riksorganisationen exkl modellflyget var sålunda vid årsskiftet c:a 8 800. Här ingår c:a 5 500 aktiva privatflygare, nämligen c:a 3 500 motorflygare och 2 100 segelflygare, en del av dessa aktiva i såväl motor- som segelflyget.



Antal medlemmar  
i 1.000-tal



## Sammanträden

Årsmötet ägde rum den 4 april 1964. Där deltog ombud och representanter för de direktslutna medlemmarna och 38 anslutna organisationer.

Styrelsen har sammanträtt tre gånger, verkställande utskottet sex. Bland de åtgärder som vidtagits på grundval av årsmötets resp styrelsens och verkställande utskottets beslut må nämnas: utredning ang avgifter för klubbanslutna medlemmar; aktion för anslag till flygsäkerhetsfrämjande utbildning; tillsättandet av ekonomisk kommitté för långtidsplanering av KSAK:s ekonomi; deltagande i utställningar; samt tillsättande av flygfältskommitté med uppgift att utreda behovet av nya flygplatser för allmänflyget mm.

44 - Mars 1965

## Internationellt samarbete

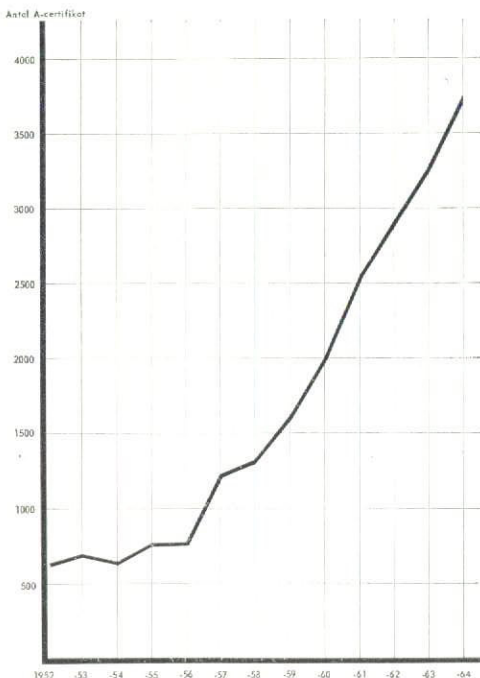
KSAK har varit representerad vid följande FAI-konferenser:  
General Aviation Committee .... 12.6  
FAI Council ..... 15.6  
Gliding Committee ..... 31.10—1. 11  
Aeromodels Committee ..... 20.11—22.11  
FAI General Conference ..... 18.10—25.10

Bland de ärenden som behandlats skall särskilt framhållas frågan om FAI representation vid ICAO, som tills vidare uppdragits åt aeroklubbarna i USA och Kanada samt frågan om VM i radiostyrt modellflyg, som anordnas av Sverige 9.8—15.8 1965.

## Motorflyg

Ökningen av antalet gällande A-certifikat samt antalet flygplan och flygtimmar har under 1964 fortsatt i samma höga takt som under de tre föregående åren.

## Allmänflygets



Utbildning av privatflygare har bedrivits vid 39 flygskolor, varav 11 kommersiella och 28 vid flygklubbar.

Antalet gällande A-certifikat var vid årets slut 3 728, en ökning med 440 st.

Flygplanbeståndet ökar och undergår en stadig förbättring. Under året har landet tillförts 94 lätta flygplan medan avgången utgjorde 35, alltså en ökning med 59 flygplan.

## Flygplan inregistrerade under året

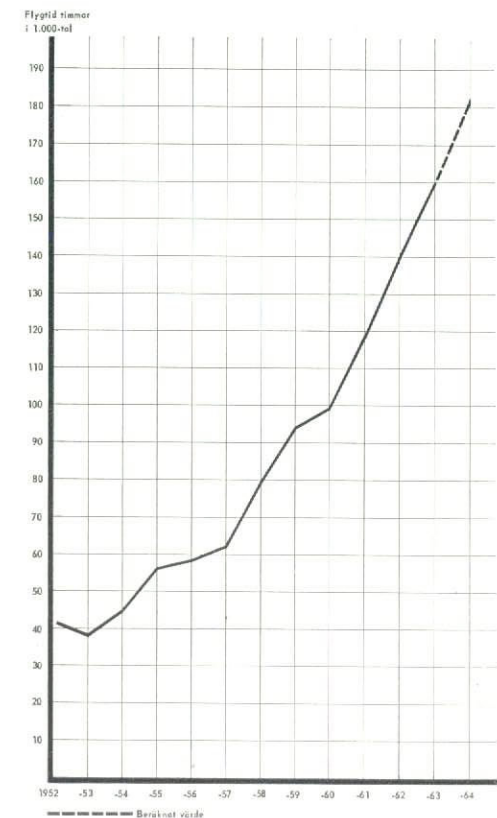
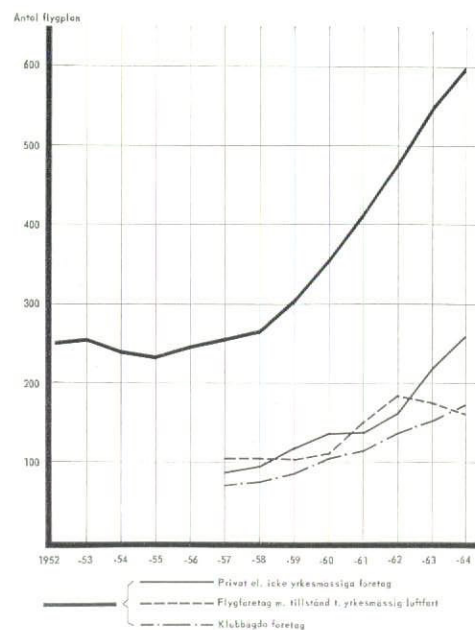
|                      |    |
|----------------------|----|
| Beech 23             | 3  |
| Beech 35             | 1  |
| Beech 95             | 4  |
| Cessna 150           | 1  |
| Cessna 172, 185, 206 | 11 |
| Cessna 310I          | 1  |
| MFI-9                | 11 |
| MFI-10 B             | 2  |
| Beagle-Auster        | 15 |

|                  |    |
|------------------|----|
| Gardan           | 3  |
| Piper PA-18      | 8  |
| Piper PA-22      | 1  |
| Piper PA-23      | 4  |
| Piper PA-25      | 8  |
| Piper PA-28      | 15 |
| Piper PA-30      | 2  |
| Enstaka flygplan | 4  |
| Summa            | 94 |

Vid årsskiftet fanns 599 flygplan under 2 500 kg flygvikt, uppdelade på följande kategorier. Tidigare år har medtagits som jämförelse.

| Ågare                                      | 1961 | 1962 | 1963 | 1964 |
|--------------------------------------------|------|------|------|------|
| Flygklubbar                                | 114  | 138  | 157  | 174  |
| Privatpersoner och ej yrkesmässiga företag | 138  | 163  | 219  | 262  |
| Yrkesmässiga företag                       | 153  | 183  | 164  | 163  |
| Summa                                      | 405  | 484  | 540  | 599  |

## expansion 1952-1964



## Flygklubbarnas flygplanbestånd 31 dec 1964

|                               |    |
|-------------------------------|----|
| Auster                        | 5  |
| Beagle-Auster                 | 7  |
| Beechcraft Musketeer          | 3  |
| Cessna 150                    | 9  |
| Cessna 172, 175, 210          | 14 |
| DH Tiger Moth                 | 16 |
| Focke Wulf Stieglitz          | 10 |
| Piper J3, L4 Cub              | 17 |
| Piper PA-18 Supercub          | 24 |
| Piper PA-22 108/150 Colt      | 20 |
| Piper PA-20, 22-135, 150, 160 | 16 |
| Piper PA-28 Cherokee          | 10 |
| MFI-9                         | 11 |
| Enstaka flygplan              | 12 |

Summa 174

Förutom ovan angivna 174 flygplan har flygklubbarna för sin verksamhet disponerat ett 60-tal privat- eller företagsägda flygplan eller sammanlagt c:a 235 flygplan.

Med ledning av från flygklubbarna inhämtade uppgifter angående motorflygverksamheten har beräknats:

att antalet medlemmar med gällande A-certifikat uppgår till ca 3 150 vilket utgör 85 procent av samtliga gällande A-certifikat, som vid årets slut var 3 728.

att av klubbarna rapporterad flygtid uppgår till ca 62 000 flygtimmar. Flygtid per aktiv förare kan ur tillgängliga uppgifter beräknas till i genomsnitt 19 flygtimmar.

att för 40 av klubbarnas flygplan som utnyttjas bäst var genomsnittet 559 timmar.

Dessa var:

|                                                             |  |
|-------------------------------------------------------------|--|
| (flygtid inom parentes)                                     |  |
| 10 PA-18 (954, 867, 629, 620, 570, 562, 547, 513, 473, 436) |  |
| 7 PA-22 108/150 (573, 506, 503, 462, 454, 402, 402)         |  |
| 6 Cessna 150 (871, 776, 719, 678, 584, 484)                 |  |
| 6 Cessna 172 (632, 542, 527, 499, 472, 450)                 |  |
| 5 MFI-9 (586, 578, 484, 438, 434)                           |  |
| 2 PA-28 (654, 450)                                          |  |
| 2 Beech 23 (611, 548)                                       |  |
| 1 Cessna 210 (467)                                          |  |
| 1 PA-20 (403)                                               |  |

40

## Klubbar med mer än 1.000 flygtimmar

Klubbar med mer än 1 000 flygtimmar

|                           |       |
|---------------------------|-------|
| Linköpings FK             | 3 667 |
| Ak i Malmö                | 3 429 |
| Ak i Göteborg             | 2 573 |
| SAS Fk                    | 2 112 |
| Uppsala Fk                | 2 101 |
| Ljungbyheds Fk            | 2 047 |
| Tekn Högskolans Fk        | 1 929 |
| Sportflygklubben Karlstad | 1 806 |
| Västerås Fk               | 1 740 |

46 - Mars 1965

|                    |       |
|--------------------|-------|
| Kristianstad Fk    | 1 580 |
| Kronobergs Fk      | 1 507 |
| Skövde Fk          | 1 433 |
| Ö Sörmlands Fk     | 1 305 |
| Luleå-Bodens Fk    | 1 246 |
| Örebro BFK         | 1 239 |
| Gävlebygdens Fk    | 1 144 |
| Sundsvalls FS      | 1 058 |
| Lidköpings MFK     | 1 013 |
| Borlänge-Domnarvet | 1 013 |

## Utbildning

Vid av flygklubbarna bedrivna 28 flygskolor har avlagts ca 375 A-certifikat. Vid årets slut var dessutom ca 350 elever under utbildning. Vidareutbildning inom flygklubbarna är ett viktigt led i att underhålla och förbättra flygkunskandet. Kurser av olika slag har anordnats inom klubbarna och denna verksamhet synes öka. Följande kurser och deltagarantal har rapporterats från 28 klubbar:

| Vidareutbildning               | Deltagare |
|--------------------------------|-----------|
| Radiotelefon                   | 168       |
| Radionavigering                | 105       |
| Mörkerflygutbildning           | 97        |
| Instrumentflygning grundl      | 35        |
| Orientering om storflygplatser | 30        |
| Flygengelska                   | 29        |
| Linkrainerkurs                 | 25        |
| Flygmeteorologi                | 24        |
| Motor- och flygplanlära        | 20        |
| Inflygning på ny flygplantyp   | 13        |
| Morsesignalkurs                | 12        |
| Aerodynamik                    | 10        |
| Luftnavigation                 | 8         |
| BCL och fraseologi             | 8         |
| Allmän flygtränning            | 8         |
| Utlandsflygning                | 8         |
| I-bevis (deltagit i kurs)      | 6         |
| I-bevis                        | 2         |
| Segelflygbogsering             | 2         |
| Sjöflygskolning                | 1         |
| B-certifikat                   | 1         |

I KSAK:s regi har under året anordnats en 3-dagars-kurs i Uppsala för motorflygchefer med 74 deltagare från 60 flygklubbar.

Vidare anordnades i slutet av juni en kompletterande flyglärarkurs vid F5 Ljungbyhed, i vilken 11 flyglärare deltog. Kursen pågick en vecka med såväl praktisk som teoretisk utbildning. Stor uppmärksamhet ägnades, liksom tidigare, ämnet psykologi samt framförallt instrumentflygning för att möta det kommande kravet på begränsad instrumentflygutbildning för A-certifikat.

Dessa flygsäkerhetsfrämjande kurser har vunnit myndigheternas förståelse och uppskattning. Sälunda har kommunikationsministern uppdragit åt luftfartsstyrelsen att även innevarande budgetår utbetala medel för fortsatt kursverk-

samhet av samma slag. Det är styrelsens förhoppning att sådan verksamhet skall kunna bedrivas fortlöpande även i framtiden. Även ifråga om den för flygsäkerheten grundläggande flyglärarutbildningen hoppas styrelsen komma till en lösning inom överskådlig framtid.

## Haverier

Haverifrekvensen 1964 visar i stort sett samma siffror som de tre föregående åren eller c:a 8,5 haverier per 10 000 flygtimmar. 66 haverier har inträffat under året. Av dessa har 5 haverier varit med dödlig utgång och sammanlagt 8 personer har dödats.

En uppdelning av haverierna månadsvis, klubbhaverier och övriga utanför klubbverksamheten framgår av nedanstående tabell.

|           | Klubbhaverier | Övriga | Summa |
|-----------|---------------|--------|-------|
| Januari   | 2             | 2      | 4     |
| Februari  | 1             | 4      | 5     |
| Mars      | 7             | 2      | 9     |
| April     | 1             | 6      | 7     |
| Maj       | 8             | 5      | 13    |
| Juni      | 3             | 2      | 5     |
| Juli      | 4             | 2      | 6     |
| Augusti   | 3             | 3      | 6     |
| September | —             | 1      | 1     |
| Oktober   | 3             | 1      | 4     |
| November  | —             | 2      | 2     |
| December  | 3             | 1      | 4     |
| Summa     | 35            | 31     | 66    |

Tabellen visar en extra hög topp i maj och denna kan tänkas bero på att vid denna tid börjar många privatflygare sin flygsäsong efter att ha gjort ett långt uppehåll under vinterhalvåret och därigenom är i dålig flygtrim.

Av tabellen framgår även att klubbhaverierna uppgår till drygt hälften av totala antalet haverier. Dessa siffror måste givetvis jämföras med antal flygtimmar som förbrukats för att haverifrekvensen skall erhållas. Flygtimantalet för flygklubbarna beräknas under året till c:a 62 000 timmar och för övrigt privatflyg till c:a 16 000 timmar. Detta innebär en haverifrekvens för klubbflyget med 6 haverier och för övriga privatflyget med 19 haverier per 10 000 flygtimmar. Dessa siffror visar att den av motorflygchefer ledda och övervakade flygtjänsten inom klubbarna avsevärt bidrager till att förbättra flygsäkerheten.

## Haverier efter graden av personsador

(Klubbhaverier inom parentes)

|                        |    |      |
|------------------------|----|------|
| Med dödlig utgång      | 5  | ( 2) |
| Allvarliga personsador | 1  | ( 1) |
| Mindre personsador     | 5  | ( 2) |
| Inga personsador       | 55 | (30) |

Summa 66 (35)

## Materielsador på grund av haverier

(Klubbhaverier inom parentes)

|                   | Genomsnittlig skada i procent |         |
|-------------------|-------------------------------|---------|
| Totalhaverier     | 100                           | 12 ( 7) |
| Stora skador      | 62,5                          | 6 ( 4)  |
| Medelstora skador | 35                            | 16 ( 8) |
| Mindre skador     | 7,5                           | 32 (16) |
| Summa             |                               | 66 (35) |

## Uppskattade totala skador

Övrigt  
Totalt Klubbflyg Privatflyg

|                                      |        |        |        |
|--------------------------------------|--------|--------|--------|
| Uttryckt i antal                     |        |        |        |
| förlorade flygplan                   | 23.75  | 13.5   | 10.25  |
| Antal flygtimmar (bedömt)            | 78.000 | 62.000 | 16.000 |
| Antal flygtimmar för ett totalhaveri | 3.284  | 4.593  | 1.561  |
| 1963 var motsvarande siffror         | 3.200  | 6.300  | 1.000  |

Analys av haveriorsaker finnes i särskild haveriredogörelse.

## Hjälpflygverksamheten

Under året har ytterligare fem klubbar erhållit hjälpflygtillstånd, nämligen Hoforsbygdens Fk, Chalmers Fk, Lycksele Fk, Degerfors Fk och Umeå Fk. Sammanlagda antalet klubbar med hjälpflygtillstånd uppgick vid årsskiftet till 52.

Hjälpflyget omfattar främst deltagande i civilförsvarsövning (FFK verksamhet), skogsbrandbevakning och målgång för krigsmaktens räkning.

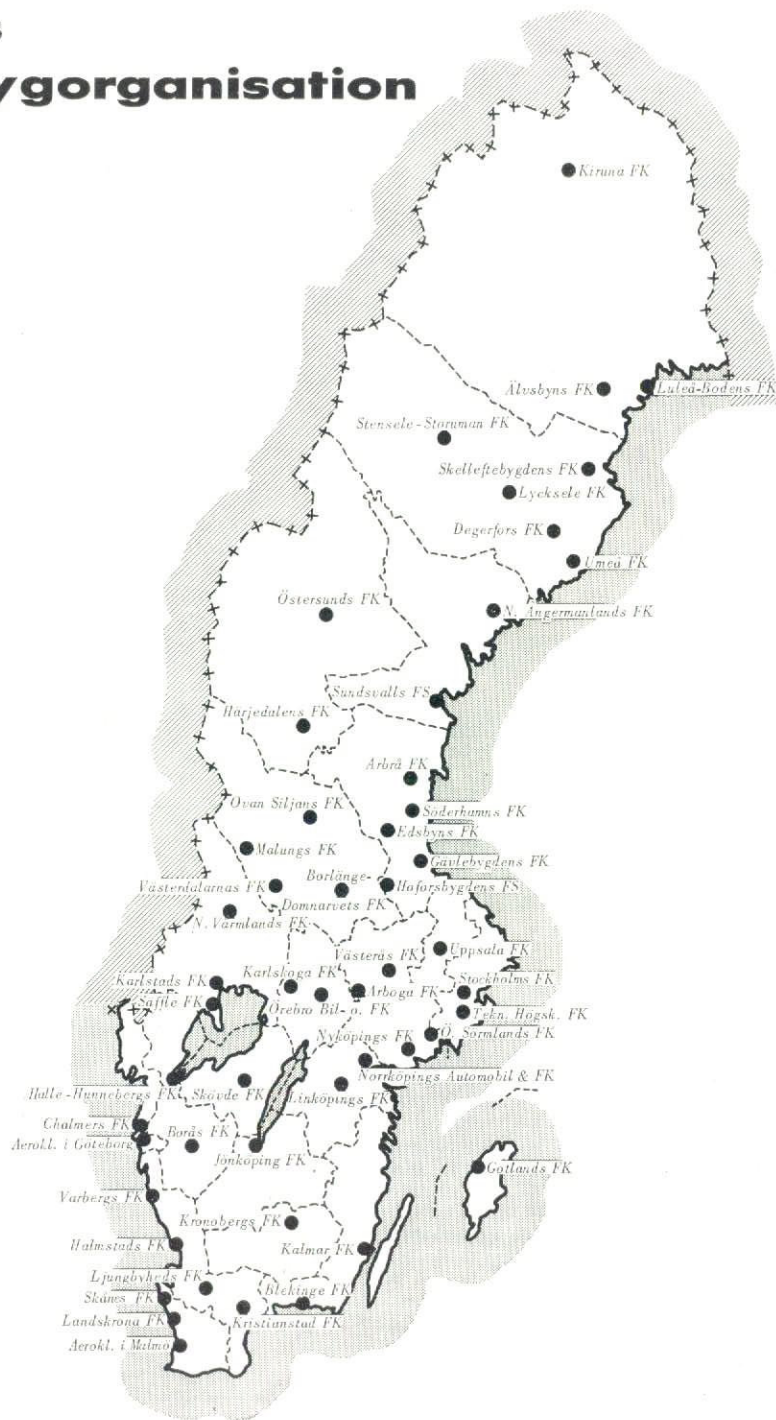
Målgången för krigsmakten har under året omfattat c:a 1 000 flygtimmar. Största delen av flygningarna har ägt rum i samband med flygvapnets tillämpningsövningar. Enbart goda erfarenheter har erhållits från denna verksamhet och vid flera tillfällen har uppdragen utförts på ett föredömligt och mönstergillt sätt.

## Skogsbrandbevakningen

Av hjälpflygverksamhetens olika grenar utgör skogsbrandbevakningen den mest omfattande delen. Området norr om Vänerne—Hjälmarne—Mälaren med undantag av Uppsala och Stockholms län har under året bevakats genom flygklubbarnas försorg. En utökning av detta område med delar av Uppsala län är under utredning. Vidare är det från brandinspektionens sida ett önskemål att förbereda tillfällig bevakning av vissa skogrika områden i södra Sverige under torrperioder och industrisemestrar. KSAK har till brandinspektionen inlämnat uppgifter med tekniskt underlag för sådan bevakning.

Under året har 17 flygklubbar med 18 bevakningsslingor lokalt svarat för organisatio-

## 1964



Flygtiden för säsongen har uppgått till 3 850 timmar. Detta innebär en minskning från föregående år med 1 150 timmar. Detta hör givetvis ihop med den svala och relativt regnrika sommaren. Nedanstående tabell visar resultatet i stort av årets skogsbrandbevakning.

| Län | Antal<br>slingor | Flygtid | I   | II  | III |
|-----|------------------|---------|-----|-----|-----|
| T   | 1                | 164     | 4   | 0   | 5   |
| S   | 2                | 458     | 23  | 18  | 3   |
| U   | 1                | 263     | 17  | 44  | 0   |
| W   | 3                | 583     | 11  | 0   | 8   |
| X   | 2                | 356     | 8   | 4   | 17  |
| Y   | 2                | 498     | 18  | 9   | 6   |
| Z   | 2                | 342     | 4   | 5   | 27  |
| AC  | 2                | 404     | 2   | 3   | 27  |
| BD  | 3                | 781     | 27  | 17  | 28  |
| S:a | 18               | 3.849   | 114 | 100 | 121 |

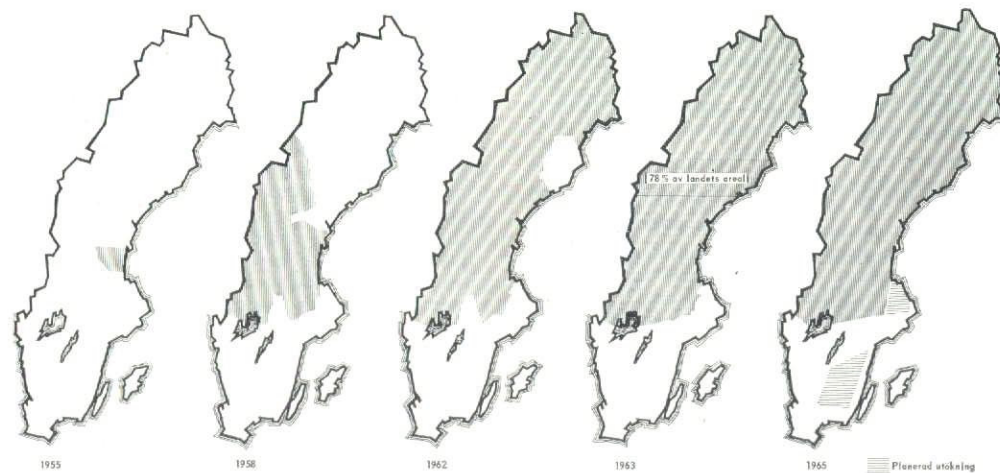
III Ej anmäld hyggesbrand, rapporterad av flyg.



Frivilliga flygkårens uppbyggnad har under det gångna året fortskridit planenligt.

Länsflygchef för Stockholms stad och län har dock ännu icke utsetts. Befattningen upprätt-

## Skogsbrandbevakningens utbredning



hållas av kårchefen. En saknar Västernorrlands län länsflygchef, då tidigare förordnade länsflygchefen erhållit förflyttning till utlandet.

Länsflyggrupperna är nu i det närmaste fulltala. Tillgången på väl utbildad flygförpersonal är god och ökar årligen. Beträffande den tekniska personalen (mekaniker och signaltekniker) finns ännu en del vakanser.

Uttagning av flygplan till flyggrupperna pågår. Flygplanläget förbättras årligen genom tillkomsten av nya flygplan. I några län föreligger brist på flygplan, men en utjämning kommer efter hand att göras för att rätta till förhållandet.

Gruppchefskurs har varit anordnad vid Civilförsvarskolan, Rosersberg den 24—26 april. I kursen deltog 28 gruppchefer. Kursen omfattade orientering om FFK:s och civilförsvarets organisation och verksamhet i krig, underhållstjänsten inom olika områden såsom drivmedelsförsörjning, verkstadstjänst och reservdelsorganisation m.m. Kursen avslutades med ett FFK-spel, där verksamheten vid såväl länsflygchefens som gruppchefens uppehållsplat belystes.

Under våren och försommaren 1964 har försöksvisa samverkansövningar varit anordnade i Stockholms stad och län för två grupper och i Södermanlands, Östergötlands, Malmöhus, Göteborgs- och Bohus, Älvsborgs och Gävleborgs län för vardera en grupp. I övningarna deltog cirka 170 man och 60 flygplan ur FFK-grupperna och cirka 130 man ur civilförsvaret.

Övningarna har genomgående varit väl upplagda och i de allra flesta fall genomförts på ett, för att vara första gången, föredömligt sätt. Särskilt glädjande är det stora intresse som visats från befattningshavarna ur länsstyrelserna med ett så gott som hundra procentigt deltagande. Även personal i övrigt ur länsstyrelserna och berörda kommuner har med intresse följt övningarna, oftast med länschefen i spetsen.

För budgetåret 1964/65 har Kungl Maj:t beviljat medel för samverkansövningar i 10 län. Under hösten 1964 har övningar ägt rum i Västmanlands och Kronobergs län. Återstående 8 övningar avses äga rum under våren och försommaren 1965.

Förekomsten av sådana övningar är av avgörande betydelse för FFK:s utveckling. Det finns annars risk för att FFK skall betraktas som en "pappersorganisation" med enbart sikte på beredskap och krig och utan stimulerande liv i fred. De länsvisa övningarna har också mottagits med stor tillfredsställelse i de län, där de redan ägt rum och motses med förväntan i övriga län.

De brister som har kunnat påvisas vid dessa försöksvisa övningar bör betraktas som "barnsjukdomar" av vilka en del kommer att på sina håll finnas kvar även under de övningar som planeras för budgetåret 1964/65. Så kommer

exempelvis bristen på kvalificerade gruppmechaniker och signaltekniker att vara påvisbar ännu några år, men efter hand som utbildning kommer i gång på den tekniska sidan och den beställda radiomaterielen står till förfogande kommer dessa brister att bortfalla. Man kan därför icke — på detta stadium av FFK:s utveckling — vara alltför kritisk mot en övning som planeras även om all specialpersonal icke hunnit krigsplaceras vid gruppen. Skall man invänta de sista, som bland annat på grund av fördröjning hos uppskottsbehandlande myndigheter ännu icke hunnit placeras, riskerar man att de som först enrullerats tröttnar och lämnar gruppen, varvid den goodwill som FFK äger kan komma i riskzonen. Det bör i detta sammanhang nämnas att den PR-verksamhet som bedrivits under FFK:s tillkomst och hittillsvarande verksamhet har skapat en avsevärd goodwill, som icke endast gagnar FFK utan även kommer civilförsvarets verksamhet i övrigt till godo och som man på allt sätt bör hålla vid liv. Som exempel på god PR-verksamhet under året må nämnas FFK:s deltagande i Mila och NU och kanske särskilt Malmöavdelningens flyguppvisning i samband med "Försvarets Dag" den 9 juni 1964. Det var första gången i svensk flyghistoria, som ett civilt flygförband utförde en uppvisning av detta format och den väl utförda överflygningen i nio-plansdivision väckte berättigad uppmärksamhet. Den passade väl in i bilden av den samtidigt pågående uppvisningen av civilförsvarens enheter.

Av verksamheten i övrigt, som är av den art att den utgör förberedelse för FFK:s verksamhet i krig, bör framhållas att två reducerade grupper ur Västernorrlands och Jämtlands län deltog i en av fjärde flygeskadern anordnad sektorövning i mellersta Norrland. Övningen pågick i fem dagar i början av mars och flygvapnet ställde 90 flygtimmar och övningsmedel i övrigt till förfogande. Trots långa och krävande flygningar — i några fall på 30—35 mil på låg höjd — genomfördes uppdragen så att luftstridsledningen icke stördes. Detta visar även att planläggning och färdplanstjänst hade skett mönstergiltigt, vilket också framhölls av eskaderchefen vid genomgången efter övningen. Övningar av detta slag med krigsorganiserad luftstridsledning pådragen är av särskilt stort värde både för kårledningen och för de deltagande grupperna.

I flygvapnets sk kompaniövningar, som i regel äger rum under veckoskiftena, har flera av gruppmedlemmarna landet runt fått tillfälle att delta. Sammanlagda flygtiden för dessa övningar har i år uppgått till nära 1 000 timmar och övningarna har i samtliga fall ägt rum inom de "egna" länen, vilket är av stort värde för deltagarnas lokalkännedom. Länsflygcheferna har i ökad omfattning fått möjlighet att biträda vid uppdragens fördelning mellan klubbarna.

I årets skogsbrandbevakning har cirka 250 man deltagit fördelade på 24 flygklubbar inom de 9 nordligaste länen. Det är värdefullt för FFK-personalen att få delta i skogsbrandbevakningen, som ju medför övning i orientering och kartläsning, träning i signalering med civilförsvarets radiomateriel, rapportering med rapporthylsa m.m.

Träning i flygning på lägsta höjd har emellertid endast kunnat ske vid den ovan omtalade eskaderövningen. Rådande luftfartsbestämmelser lägger tv hinder i vägen. På kårledningens uppdrag har denna fråga tagits upp vid en av KSAK anordnad kompletterande kurs för flyglärare som hölls i Ljungbyhed i slutet av juni 1964, där även praktiska försök utfördes kombinerade med teoretiska genomgångar. Plan för utbildning i flygning på lägsta höjd för de mest kvalificerade innehavarna av A-certifikat har förelagts luftfartsstyrelsen.

Av verksamhet på underhålls- och materielanskaffningssidan må nämnas att kårledningen för samråd och yttranden tillställts olika utredningar, bl a utkast till "Föreskrifter för planläggning av drivmedelstjänsten inom civilförsvarsområde".

Vidare har kårledningen med anlitande av personal från Tekniska Högskolan verkställt en utredning angående behovet av personal för underhåll och tillsyn av FFK:s flygmateriel i krigstid. Denna utredning har i dagarna färdigställts. För fortsatt handläggning av verkstads- och reservdelsfrågor i krig kommer samband att hållas med en utredning i liknande syfte som för närvarande pågår vid flygvapnet.

Under senare hälften av 1964 har vidare inom de stora kraftföretagen diskuterats frågan hur elkraftförsörjningens behov av flyg för i första hand felsökning men även för person- och materieltransporter i krig skall tillgodoses. Då några förutsättningar icke syntes föreligga för att i krig utnyttja de kommersiella flygföretag som i fred utförde bl a felsökningsuppdragen, ansåg Riksdraftsbyrån, som planlägger kraftföretagens verksamhet i krig, att elkraftförsörjningens behov av flyg i krig borde kunna tillgodoses av Frivilliga flygkåren. KSAK som deltagit i diskussionerna har framhållit att dessa uppgifter kan lösas av flyggrupperna under förutsättning att personalen utbildas här för. KSAK har förklarat sig beredd att organisera erforderlig utbildning om medel ställes till förfogande. Inom Riksdraftsbyrån pågår nu utredning i denna fråga.

### Årets motorflygtävlingar

SM i motorflyg ägde rum i Lidköping 15—16 augusti med Lidköpings Motorflygklubb som värd. Till tävlingen var anmälda 54 deltagare,

en ökning med 20 st från föregående år. För att tävlingen skulle kunna genomföras under de bägge dagarna fick placeringen i navigeringsprovet bli utslagsgivande för fortsatt deltagande i tävlingen. De 30 bästa fick fortsätta med special- och landningsprov. Resultat:

Svensk mästare: N Å Nilsson, Linköpings Fk. Lagseger: Linköpings Fk, lag II (Nilsson och Andersson).

NM i motorflyg ägde rum i Norge 22—23 augusti och var förlagt till Notoddens flygplats. Resultat:

Nordisk mästare: Ilmari Saavalainen, Finland.

Lagseger: Sveriges lag (Hedman och Daniels-son).

Tävlingarna har utförligt refererats i KSAK-NYTT nr 6/1964.

### ÖVRIGT OM MOTORFLYG Flygvapnets flygplatser

Vid KSAK:s årsmöte 1964 ställde chefen för flygstaben i utsikt en smidig och enkel utformning av bestämmelserna för civila luftfartyg vid begagnande av flygvapnets flygplatser samt hopades på att dessa kunde bli färdiga för tillämpning under sommaren. Så blev emellertid inte fallet. De nya bestämmelserna, som utsändes för yttrande under hösten, innehöll flera påtagliga förbättringar i förhållande till de tidigare men inte riktigt så som vi tänkt oss. KSAK framhöll bl a i sitt yttrande beträffande flottflygplatser att kravet på skriftlig framställning om tillstånd borde utgå samt beträffande alla övningsplatser med några enstaka undantag att tillstånd överhuvudtaget ej borde erfordras då militärt förband ej använde flygplatsen. Beträffande övningsflygplatser av typ Brattforsheden, Hallviken, Ope, Mohed etc föreslog KSAK att möjligheterna att överlåta dem med nyttjanderätt till vederbörande kommuner eller lokala flygklubbar i likhet med vad som skett med Orsa flygplats borde undersökas.

### Nya ordnings- och säkerhetsföreskrifter för flygvapnet (OSF)

Under året har nya OSF utarbetats av flygvapnet. Det första förslaget, som KSAK fick för yttrande, innebar avsevärda inskränkningar för allmänflyget, då man bl a krävde obligatorisk IFR-flygning inom militära terminalområden. Efterhand har emellertid vid fortsatta förhandlingar bestämmelserna kunnat modifieras så att allmänflygets intressen blivit bättre tillgodosedda. Flygning inom militära TMA kommer att få ske antingen under upprätthåll-

lande av radioförbindelse med vederbörande trafikledning eller efter inlämnande av VFR-färdplan.

Nya OSF gäller för flygvapnets del fr o m den 1.3 1965. För den civila luftfartens del fr o m den 11.3 1965. I samband därmed inför luftfartsstyrelsen samma bestämmelser för de civila TMA, där positiv kontroll av VFR-trafiken ej redan utföres. Fr o m den 6.5 höjes emellertid den undre gränsen för de TMA, som fortfarande har en undre gräns på 200 m GND till 300 m GND, vilket innebär en lättnad för allmänflyget. För att trygga planbanan för instrumentlandande flygplan, måste dock samtidigt kontrollzonernas utsträckning ökas något.

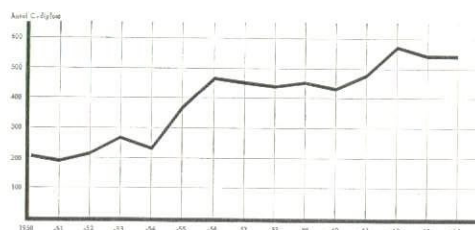
AIRAC-Notam angående den ändrade utsträckningen av kontrollerat luftrum kommer att utges av luftfartsstyrelsen senast den 8 april 1965. Luftfartsstyrelsen avser även att till omkring 1.5 1965 försöka färdigställa en ny upplaga av WAC-kartan 2152 Stockholm, på vilket blad de största förändringarna förekommer.

## Segelflyg

Segelflygverksamheten visar alltjämt en ökan- de aktivitet. Antalet flygtimmar ökade med 14 % till 18 527. Flygtiden fördelar sig med 5 677 timmar för utbildning och 12 850 timmar för F-flygning. Totalt har under året utförts 46 350 starter med segelflygplan.

Antalet C-diplom höll sig på samma nivå som under de senaste två åren, medan antalet registrerade S-certifikat blev något lägre. Vid årsskiftet 1964—65 pågick utbildning av 135 elever till C-diplom.

| Årsresultat    | 1961 | 1962 | 1963 | 1964 |
|----------------|------|------|------|------|
| Antal C-diplom | 481  | 565  | 544  | 544  |
| S-certifikat   | 240  | 329  | 328  | 289  |
| Silver-C       | 18   | 54   | 38   | 71   |
| Guld-C         | 1    | 5    | 5    | 13   |
| Diamant-C      | —    | 1    | 1    | —    |
| Summa          | 740  | 954  | 916  | 917  |



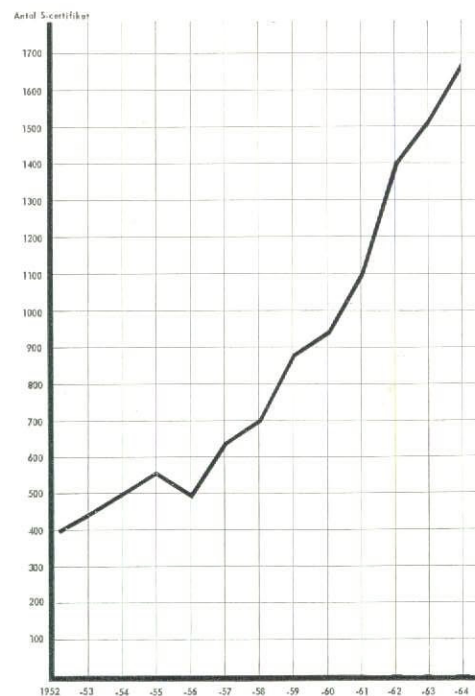
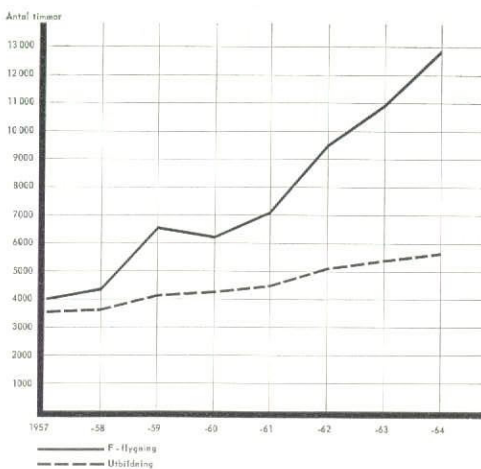
Utbildning har under året bedrivits vid 48 klubbar. De mest aktiva klubbarna har nått följande utbildningsresultat.

| Flygklubb      | C-diplom | S-certifikat |
|----------------|----------|--------------|
| Stockholms SFK | 41       | 19           |
| Örebro BFK     | 34       | 19           |
| Linköpings FK  | 25       | 11           |
| Ljungbyheds FK | 24       | 8            |
| Filipstads FK  | 18       | 11           |
| Östersunds FK  | 14       | 15           |
| Västerås FK    | 18       | 10           |
| Kronobergs FK  | 14       | 13           |
| Älvsby FK      | 15       | 7            |
| Lidköpings FK  | 14       | 7            |

F-flygningen ökade med 18 % till 12 850 timmar. Klubbarna har lagt ned stor omsorg på planering av verksamheten så att såväl utbildning som F-flygning blivit tillgodosedda. Det ökade flygtidsuttaget beror även på att segelflygverksamheten numera utsträcks till större delen av året bla genom vågsegelflygning vid ett flertal vinterflygläger.

Antalet gällande S-certifikat är på stark tillväxt och uppgick vid årsskiftet till 1 661. Inberäknat de segelflygare som utbildats under 1964 men ej erövrat S-certifikat har enligt flygklubbarnas uppgifter antalet aktiva segelflygare under 1964 uppgått till cirka 2 100.

Sammanlagt redovisar klubbarnas segelflygsektioner omkring 3 000 medlemmar.



## Flygtid vid de tio främsta klubbarna

|                        |       |        |
|------------------------|-------|--------|
| Örebro BFK             | 1 549 | timmar |
| AK i Malmö             | 1 015 | "      |
| Linköpings FK          | 982   | "      |
| Stockholms SFK         | 922   | "      |
| Norrköpings FK         | 745   | "      |
| Eskilstuna FK          | 727   | "      |
| Borlänge-Domnarvets FK | 663   | "      |
| Uppsala FK             | 659   | "      |
| Västerås FK            | 633   | "      |
| Jönköpings FK          | 624   | "      |

## Vinterflygläger

Under året har vinterflygläger varit anordnade på ett flertal platser för att klubbarnas medlemmar skall få tillfälle att träna vågflygning. Bland lägren kan nämnas följande.

|                        |   |              |
|------------------------|---|--------------|
| Kiruna FK              | — | Paittasjärvi |
| Östersunds FK          | — | Äre          |
| Eskilstuna FK          | — | Ottsjön      |
| Linköpings FK          | — | Oviksfjällen |
| Borlänge-Domnarvets FK | — | Grövelsjön   |

Utöver ovanstående läger har flera av landets sydligare klubbar deltagit i vinterflygläger i Norge.

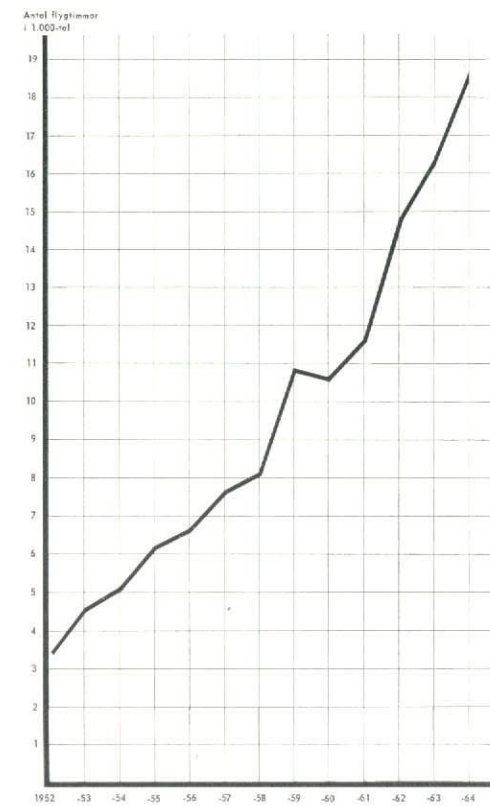
Redogörelse för lägren har lämnats i KSAK-NYTT 4/1964.

## Tävlingar

Rikssegelflygtävlingen NIKE har tilldragit sig mycket stort intresse och samlade fler deltagare än någon gång tidigare. Sammanlagt inrapporterades 847 tävlingsresultat från 28 klubbar. Vandringspriset NIKE erövrades av Eskilstuna FK. Individuell segrare i Rikssegelflygtävlingen blev Bo Sjödin, Jönköpings FK. De bästa resultaten återfinnes i KSAK-NYTT 7/1964.

De nordiska mästerskapstävlingarna i segelflygning avhölls i Danmark under tiden 17.5—29.5 1964. I tävlingen deltog sammanlagt 11 förare; tre från vardera Danmark, Finland och Sverige samt en från Island och Norge. Från Sverige deltog Per-Axel Persson, Sture Rodling och Irve Silesmo.

Segrare i tävlingen och nordisk mästare blev Sture Rodling, Sverige (se KSAK-NYTT 5/1964).



## Flygplanbeståndet 1964

Under större delen av flygsäsongen hade flygplanparken följande sammansättning.

|                  | Moderna | Äldre | Totalt |
|------------------|---------|-------|--------|
| DK-segelflygplan | 90      | 1     | 91     |
| EK-segelflygplan | 58      | 52    | 110    |
|                  | 148     | 53    | 201    |

På grund av att hållfastheten i limfogarna hos äldre flygplan — tillverkade före 1946 — blivit nedsatt genom åldrande, fann luftfartsstyrelsen det ur säkerhetssynpunkt nödvändigt att icke längre förklara dessa flygplan luftvärdiga. Detta innebar att flygplanparken senhösten 1964 — på grund av denna kassation — minskades med 18 Grunau Baby, 3 Olympia, 5 Weihe samt 2—3 segelflygplan av olika typer.

KSAK har under ett flertal år uppmanat klubbarna att förnya sitt flygplanbestånd. Det har även skett i stor utsträckning. Eftersom flygtidsuttaget på de äldre flygplanen varit mycket lågt bedömes kassationen av dessa äldre flygplan ej ha någon större inverkan på de flesta klubbars verksamhet.

Flygplanbeståndet den 31 december 1964 hade följande sammansättning.

|                  | Moderna | Äldre | Totalt |
|------------------|---------|-------|--------|
| DK-segelflygplan | 93      | —     | 93     |
| EK-segelflygplan | 57      | 21    | 78     |
|                  | 150     | 21    | 171    |

## Tillkomst och avgång av segelflygplan 1964

| Tillkomst        | Avgång         | Byggår    |
|------------------|----------------|-----------|
| 9 Bergfalke      | 25 Grunau Baby | 1939—1945 |
| 5 K 8            | 6 Weihe        | 1943      |
| 3 Vasama         | 3 Olympia      | 1939—1942 |
| 3 SF 26 Standard | 3 Baby Falk    | 1945—1947 |
| 2 Zugvogel III B | 1 H 17         | 1939      |
| 2 Ka 6           | 1 Kranich      | 1943      |
| 1 L-Spatz 55     | 1 Skylark      | 1963      |

25 40

## Kassationsorsaker

|             |        |
|-------------|--------|
| Ålder:      | 36 fpl |
| Haveri      | 3 ”    |
| Försäljning | 1 ”    |

| Verksamhet | Dålig landning | Felbedömning vid landning | Inflygning på ny flygplanstyp | Brött på vinge | Haveri på marken | Summa  | Antal starter |
|------------|----------------|---------------------------|-------------------------------|----------------|------------------|--------|---------------|
| C-skolning | 1              | 300                       | 1                             | 1.200          | —                | —      | —             |
| S-skolning | 1              | 1 000                     | —                             | —              | —                | —      | —             |
| F-flygning | 1              | 8 000                     | 5                             | 26 300         | 1                | 10 000 | —             |
| Annan ors. | —              | —                         | —                             | —              | —                | —      | —             |
| Summa      | 3              | 9 300                     | 6                             | 27 500         | 1                | 10 000 | —             |

## Flygtidsuttag

Huvudparten av flygtid och starter kommer på Bergfalke. På denna typ har under året utförts 37 531 starter under 11 861 flygtimmar. Medeltalet med denna typ utgjorde 417 starter respektive 132 timmar per flygplan.

För övriga 111 flygplan (21 olika typer) var medeltalet 87 starter respektive 66 flygtimmar.

## Bogserflygplan

Under 1964 har 91 olika motorflygplan använts under bogsering. Av dessa var 66 klubbägda flygplan. Den sammanlagda flygtiden under bogsering uppgick till 5 100 timmar under 41 900 starter.

## Haverier

Under året har inträffat 16 haverier. Vid två av haverierna har förarna erhållit lättare ryggskador.

Totala kostnaderna för inträffade haverier beräknas till omkring 74 000 kronor (1963—28 haverier med en totalkostnad av 135 000 kr).

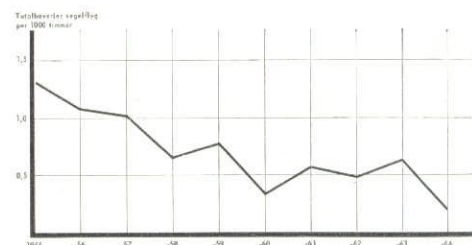
Haverierna under sträckflygning har minskat betydligt. Under året har endast ett mindre haveri inträffat under sådan flygning trots att antalet sträckflygningar ökat. Minskningen beror med stor sannolikhet på att klubbarna följer de rekommendationer om DK-kontroll före sträckflygning som meddelats av KSAK.

Anmärkningsvärt är att antalet haverier på marken — då flygning ej pågår — ökat betydligt. Av dessa haverier har två inträffat då flygplanvagnar under transporter kört omkull. Största uppmärksamhet bör riktas på att lämpliga transportvagnar anskaffas och att gällande bestämmelser beträffande körhastigheter iakttagas.

Vid de 16 inträffade haverierna har materiel-skador uppstått som sammanräknat motsvarar totalförlust av 5,57 flygplan med följande fördelning.

|            |             |               |
|------------|-------------|---------------|
| C-skolning | 2 haverier  | 0,09 flygplan |
| S-skolning | 1 haveri    | 0,06 ”        |
| F-flygning | 8 haverier  | 4,37 ”        |
| På marken  | 5 haverier  | 1,05 ”        |
| Summa      | 16 haverier | 5,57 flygplan |

Vid segelflygchefsmötet 1964 gjordes en grundlig genomgång och analys av inträffade haverier, samt åtgärder för att minska haveririskerna.



## Flygklubbarnas ömsesidiga skaderegleringskassa

Under 1964 har 93 Bergfalke varit anslutna till skaderegleringskassan. För att förbättra kassans ställning höjdes årsavgiften för 1964 till 550 kronor och självrisken vid F-flygning till 600 kronor. Självrisken vid skolning blev oförändrad 300 kronor.

Under 1964 har 10 haverier inträffat med Bergfalke. Av dessa föranleder 6 haverier ersättningsanspråk på i runt tal 24 000 kronor. 1964 har alltså varit ett gynnsamt år för kassan.

En stor del av de haverier som inträffade under år 1963 har reparerats under 1964. Av denna anledning har kostnaderna för skaderegleringar under året uppgått till betydande belopp — cirka 88 000 kronor. Även om kassan sålunda blivit hårt belastad bör även i år framhållas att tack vare kassan blir nu alla skadade flygplan ersatta respektive reparerade utan fördröjning, vilket annars säkerligen ej blivit fallet.

Samtliga Bergfalke har under året varit kollektivt ansvarighetsförsäkrade genom kassans försorg. Försäkringsbeloppen har varit följande  
500 000 kr — max belopp vid personskada  
100 000 kr — max belopp för varje skadad (dödad) person  
100 000 kr — egendomskada

Årspremien har varit 65 kronor per flygplan.

## Vinst- och Förlusträkning 1964

|                                        |           |
|----------------------------------------|-----------|
| Kostnader                              |           |
| Administrationskostnader               | 1 000:—   |
| Skadereglering 1)                      | 88 140:57 |
| Markriskförsäkring                     | 764:—     |
| Kostnad för hållande av reservflygplan | 1 173:—   |
| Kronor                                 | 91 077:57 |

## Intäkter

|                     |           |
|---------------------|-----------|
| Premiebetalningar   | 50 430:—  |
| Räntor              | 214:26    |
| Överskott från 1963 | 29 910:83 |
| Underskott 2)       | 10 502:48 |
| Kronor              | 91 077:57 |

## Balansräkning per den 31.12.1964

### Tillgångar

|                    |           |
|--------------------|-----------|
| Postgiro           | 9 989:96  |
| Bank               | 2 872:74  |
| Diverse debitorer  | 9 979:82  |
| Vinst- och Förlust | 10 502:48 |
| Kronor             | 33 345:—  |

### Skulder

|                    |          |
|--------------------|----------|
| Interimsskulder    | 32 745:— |
| Diverse kreditorer | 600:—    |
| Kronor             | 33 345:— |

1) Av denna summa motsvarar 71 318:57 haverier som inträffade 1963 men ej blivit reparerade förrän 1964 samt 16 822:— haverier som inträffat 1964.

2) 1964 års resultat, d v s skillnaden mellan inbetalda avgifter å ena sidan och skadeersättningar jämte administrationskostnader å andra sidan visar att året givit ett överskott på cirka 23 000:—.

## Modellflyg

Sveriges Modellflygförbund rapporterar: Antalet registrerade modellflygklubbar har minskat med 7 till 89.

|      | Tävlingsklubbar | Hobbyklubbar | Totalt registrer |
|------|-----------------|--------------|------------------|
| 1960 | 71              | 26           | 97               |
| 1961 | 76              | 29           | 105              |
| 1962 | 72              | 41           | 113              |
| 1963 | 71              | 25           | 96               |
| 1964 | 63              | 26           | 89               |

Antalet medlemmar i modellflygklubbarna uppgick under året till 2 200.

En nyinförd medlemskategori, direktanslutna medlemmar, uppgick vid årets slut till 851.

Antalet tävlingslicenser:

|      | Fri-flygning | Lin-styrning | Radio-flyg | Totalt |
|------|--------------|--------------|------------|--------|
| 1960 | 237          | 47           | 52         | 336    |
| 1961 | 368          | 59           | 89         | 516    |
| 1962 | 430          | 92           | 100        | 622    |
| 1963 | 367          | 116          | 96         | 579    |
| 1964 | 249          | 110          | 82         | 441    |

Avsaknaden av den mera omfattande instruktörsutbildningen som ägde rum innan stats-

anslaget härför upphörde 1959 inger alltså oro. Emellertid har även under 1964 en instruktörskurs kunnat anordnas i Norrköping med ekonomiskt stöd från Studieförbundet Medborgarskolan. Kursen arrangerades 5—12 juli för 18 elever. Kursledare var filmag Carl-Göran Sundstedt, Uppsala.

Följande svenska mästare har korats under året:

#### Friflygning

Senior A 2: G Kalén, Norrköping  
Senior C 2: J O Åkesson, Malmö  
Senior D 2: NE Hollander, Uppsala  
Senior lag: Gamen, Norrköping (G Kalén, R Åhman, C-E Aunér)  
Junior A 2: K Wilhelmsson, Karlstad  
Junior C 2: B O Törnqvist, Karlstad  
Junior D 2: Å Andersson, Norrköping

#### Linstyrning

Speed: R Hagel, Malmö  
Stunt: L Tehler, Stockholm  
Team-racing: K Rosenlund, Stockholm  
Combat: L Berglund, Stockholm

#### Radioflygning

RC-I: J von Segebaden, Stockholm  
RC-III: P O Lekare, Borlänge

Livligt utländskt tävlingsdeltagande har ägt rum.

Vid *Nordiska landskampen för friflygande modeller* i Finland vann Sverige lagtävlingen totalt samt lagtävlingen i D 2. Dessutom noterades en svensk dubbelseger i C 2 (A Håkansson, R Sundin).

Vid *EM för friflygande modeller* i Saar blev Sverige 2:a i lagtävlingen. Individuellt vann Sverige i såväl C 2 (R Åhman) som D 2 (R Hagel).

Vid *VM för linstyrda modeller* i Budapest kom de bästa svenskarna på 9:e plats i team-racing (N Björk — K Rosenlund) där Sverige blev 6:a i lagtävlingen. I speed kom bäste svensk på 29:e plats (O Kjellberg) och Sverige blev nr 17 i lagtävlingen.

#### VM för radiostyrda modeller 1965

KSAK förbereder VM för radiostyrda modeller som arrangeras på F5, Ljungbyhed den 9—15 augusti.

#### Modellflygares försäkringar

Sveriges Modellflygförbund har för sina klubbmedlemmar och direktanslutna medlemmar ordnat kollektivförsäkringar, dels olycksfallsförsäkring, gällande skador som kan ådras vid arbete i klubblokalen eller under flygning samt vid färd till och från verksamhetsområdet (undantaget kostnader som täcks av den all-

männa sjukförsäkringen eller annan försäkring), dels ansvarsförsäkring, gällande skador på tredje person eller materiel, som kan uppstå vid verksamhetens bedrivande.

## Fallskärmssport

Svenska Fallskärmssklubben rapporterar:

Fallskärmssporten har under det gångna året fortsatt att expandera i samma snabba takt som under de närmast föregående åren. I Svenska Fallskärmssklubben har omkr 150 nya medlemmar antagits. En ny lokalavdelning har bildats i Linköping (SFKL).

Hoppverksamheten har varit livligare än någonsin, detta till trots att vädret under långa perioder varit ogynnsamt. Totalt har 1 726 hopp gjorts, vilka med undantag för ett drygt hundratal utförts på klubbens tre skolfält, nämligen Flugebyfältet i Karlsborg, Ope-fältet i Östersund och Gryttjöm-fältet i trakten av Tierp. Dessa tre fält motsvarar till antalet ingalunda behovet. En utökning är nödvändig för sportens vidare utbredning.

Fyra centrala lägerkurser har arrangerats, nämligen en för blivande instruktörer, en för nybörjare och två fortsättningskurser för tidigare utbildade hoppare. Genom instruktörskursen tillfördes klubben fem nya instruktörer. Verksamheten var förlagd till Gryttjöm-fältet och pågick under tio dagar. Till nybörjarkursen, som bedrevs samtidigt hade 47 anmälningar inkommit, varav fem fick återvisas på grund av platsbrist. Även i år deltog medlemmar från Dansk Faldskaermsklub. Deltagarna genomgick grundträning enligt klubbens utbildningsplan samt utförde planlagda fyra hopp. Några hann med sju.

I lokalavdelningarnas regi har ett antal nybörjarkurser anordnats. Likaså hoppdagar i stort sett varje veckoslut från 1.5—1.10.

Beträffande certifikat har omkring 20 nya A-, 10 B-, 7 C- och 2 D-certifikat erövrats samt har omkring 40 A-, 25 B-, 15 C- och 10 D-certifikat förnyats under året.

Under tiden 29.4—3.5 deltog klubben med två hoppare — B Liljedahl och W Frick — i en internationell fallskärmstävling i Graz Österrike.

SEK ställde för första gången sedan klubben bildades 1955 upp i VM i fallskärmshoppning, som i år avhölls i Leutkirch (Väst-Tyskland) under tiden 30.7—17.8. Deltagandet var lärorikt och gav ett utomordentligt värdefullt utbyte.

Tyvärr har inte SM-tävlingen kunnat genomföras fullständigt på grund av otjänlig väderlek. Tre försök har gjorts. Som tävlingsplats hade Rinkaby-fältet utanför Kristianstad valts. Medarrangörer var Kristianstads Flygklubb och Arméns Fallskärmsjägarskola. Tävligen genomförs i två avdelningar — en junior- och en

seniorklass för damer och herrar. Juniorklassen är öppen för hoppare med A- eller B-certifikat och seniorklassen för C- eller D-certifikatinnehavare. Till juniorklassen hade anmälts 25 herrar och 5 damer och till seniorklassen 12 herrar och en dam.

En planerad kurs för C- och D-certifikatinnehavare i höghöjdstopp med syrgas har av tekniska skäl måst uppskjutas. De första hoppen var avsedda att utföras från 6 000 m höjd.

## Försäkringsfrågor

Liksom under år 1963 har klubbar och medlemmar kunnat teckna kollektivförsäkringar, innefattande kasko-, ansvarighets- och sittplatsförsäkring, frivillig yrkesskadeförsäkring samt flygpasagerarförsäkring.

Sedan luftfartsstyrelsen meddelat, att beloppen för ansvarighetsförsäkring (sk tredjemansförsäkring) fr o m 1.7 skulle höjas för luftfartyg som begagnas i luftfart, som fordrar luftfartsstyrelsens tillstånd, har vissa ändringar skett i det sk försäkringspaketet.

Beloppen var tidigare 600 000/200 000/200 000 med premien 150:— men är nu 1 000 000/200 000/100 000 med premien 165:—

Flygolycksfalls- (sittplats-) försäkringspremierna har sänkts. För pilotplats är årspremiem 207:— och försäkringsbeloppen 20 000/40 000/20:—, för passagerarplats 10 000/20 000/10:—.

|        |               |       |       |
|--------|---------------|-------|-------|
| Premie | 1 passagerare | ..... | 72:—  |
|        | 2             | ”     | 145:— |
|        | 3             | ”     | 202:— |
|        | 4             | ”     | 248:— |

Ansvarighetsförsäkringen för enskilda flygplanägare är 225:— och försäkringsbeloppen lägst 600 000/200 000/200 000.

Premier och skaderegleringar har varit under diskussion med Fylgia och en reducering av premierna bedömes förestående. Så snart KSAK erhåller besked i dessa frågor kommer resultatet att meddelas i KSAK-NYTT.

Beträffande detaljer i övrigt i ovanstående försäkringar hänvisas till KSAK-NYTT 3/1963.

Under början av år 1964 träffade KSAK överenskommelse med Riksförsäkringsverket (RFV) om förenklat förfarande för tillämpning av den kollektiva yrkesskadeförsäkringen.

Sålunda är numera alla frivilligt verksamma segel- och motorflyglärare, bogserförare i segelflyg samt motorflygare under utövande av hjälpflygverksamhet utan särskild anmälan försäkrade, dock endast till ett basbelopp av 8 000 kronor.

Genom frivillig tilläggförsäkring kan beloppet höjas till max 15 000 kronor efter anmälan till KSAK.

Premien för den kollektiva yrkesskadeförsäkringen utgjorde under 1964 1:25 kronor per flygtimme.

## Ekonomi

Den årliga lönestegringen och höjningen av pensionsavgifterna medför en årlig automatisk utgiftsökning, som inte kan minskas på annan väg än genom inskränkning av verksamheten och indragning av personal.

I det skede av kraftig expansion, som allmänflyget och därmed KSAK befinner sig, vore denna utväg synnerligen olycklig och skulle kunna medföra, att KSAK förlorade sin starka och ledande ställning och därmed även tillgången till de statsanslag, som är grunden för KSAK:s verksamhet och ekonomi. KSAK:s ställning gentemot statsmakterna är för närvarande otvivelaktigt god och det är av avgörande betydelse att denna ställning både kan bibehållas och förbättras.

De åtgärder som krävs för en allmän höjning av standarden såväl på segelflygets som allmänflygets område jämte kraven på ökad flygsäkerhet medför likaså ständiga utgiftsökningar och oavslutligt arbete för medelansaffning.

Under år 1964 har de ökade utgifterna kunnat täckas tack vare ett gott resultat av flyg-lotteriet samt stora särskilda bidrag från personer och företag med intresse för KSAK:s ideella verksamhet. Däremot har ingen större ökning av medlemsavgifterna skett.

För det uppdrag som anförtrots KSAK att utöva ledningen av segelflygverksamheten utgår särskilt statsbidrag för instruktörlöner och administrationskostnader samt bidrag till materiel och utbildning inom klubbarna. Detta anslag har sedan budgetåret 1959/60 oförändrat uppförts med 366 000 kronor, varav ungefär hälften utgått direkt till klubbarnas verksamhet. Kompensation för automatiska lönestegringar och obligatoriska pensionsavgifter har icke erhållits. Nödvändigheten av att så sker synes emellertid nu vinna beaktande hos statsmakterna. För budgetåret 1965/66 föreslår nämligen Kungl Maj:t i proposition att anslaget måtte uppräknas till 400 000 kronor, vilket torde få betraktas som ett glädjande bevis på uppskattning av KSAK:s verksamhet inom detta område.

För uppdraget att leda verksamheten för frivilliga flygkåren utgår likaledes statsbidrag, vilket inkluderar kompensation för lönestegringar. Likaså erhåller KSAK ett statligt administrationsbidrag för sin verksamhet inom skogsbrandbevakningens område.

För budgetåret 1963/64 erhöill KSAK ett engångsanslag på 33 000 att användas till kompletterande flyglärarkurser och särskilda utbildningskurser för motorflygchefer.

Den oroväckande utvecklingen inom flygsäkerhetsområdet har föranlett KSAK att i samråd med Luftfartsstyrelsen söka förnya detta anslag. Detta har glädjande nog mötts med stor förståelse från kommunikationsdepartementet och Kungl Maj:t beslöt i konselj den 29 janu-

## Sammandrag av vinst- och förlusträkning 1964

### Kostnader

|                                                |            |
|------------------------------------------------|------------|
| Löner, arvoden, pensionsavgifter               | 346 160:43 |
| Skatter                                        | 19 254:—   |
| Allm omkostn för sekretariatet                 | 77 340:42  |
| Medlemsservice, klubbverksamhet och propaganda | 23 124:56  |
| Internationellt samarbete                      | 11 801:99  |
| Segelflygskolan Älleberg                       | 11 152:68  |
| Bidrag till övrig flygverksamhet               | 23 846:36  |
| Till Dispositionsfonden                        | 13 972:30  |

Kronor 526 652:74

## Balansräkning per den 31.12 1964

### Tillgångar

|                          |              |
|--------------------------|--------------|
| Bank och postgiro        | 17 560:54    |
| Aktier                   | 121 421:65   |
| Fordringar               | 120 809:05   |
| Inventarier              | 16 100:—     |
| Fastigheter              | 1 030 581:82 |
| Segelflygskolan Älleberg | 73 019:48    |

Kronor 1 379 492:54

### Intäkter

|                                                   |            |
|---------------------------------------------------|------------|
| Statsbidrag till adm kostn och instruktörsarvoden | 194 974:15 |
| Statsbidrag FFK                                   | 73 500:—   |
| Täckning av utg för skogsbrandbevakning           | 28 422:—   |
| Inkomster fr medlemmar och klubbar                | 91 552:57  |
| Ränteinkomster, aktieutdelningar                  | 12 182:67  |
| Fastighetsförvaltning                             | 18 471:64  |
| Flyglotteriet 1964                                | 41 549:71  |
| Gåvor                                             | 66 000:—   |

Kronor 526 652:74

### Skulder och eget kapital

|                      |            |
|----------------------|------------|
| Kortfristiga skulder | 180 368:05 |
| Inteckningslån       | 648 900:59 |
| Fria fonder          | 55 618:74  |
| Bundna fonder        | 301 730:—  |
| Dispositionsfonden   | 192 875:16 |

Kronor 1 379 492:54

ari 1965 att redan för innevarande budgetår medge KSAK ett nytt anslag om 35 000 kronor.

Trots att statsmakterna sålunda onekligen är välvilligt inställda till KSAK:s verksamhet inger ekonomin på längre sikt allvarliga farhågor.

Enligt årsmötets beslut 1964 har ett särskilt ekonomiskt utskott tillsatts och varit i verksamhet. Utskottet har konstaterat, att KSAK:s ekonomi på längre sikt måste förbättras genom ökade bidrag från medlemmarna. I olika skrivelser till klubbarna har den ekonomiska situationen belysts. Bl a har visats att klubbarnas bidrag till KSAK:s totalbudget belöper sig till c:a 7,5 %, varav c:a hälften går till KSAK-NYTT och sålunda kommer klubbmedlemmarna direkt tillgodo. Särskilt otillfredsställande är att de bidrag som av välvilliga gynnare ställts till förfogande för att stabilisera KSAK:s ekonomi måst tagas i anspråk i såväl 1963 som 1964 års budget. Vissa av dessa bidrag, som ställts i utsikt under en 5-årsperiod från år 1963, är förenade med villkor, som icke gör det möjligt för KSAK att disponera dem helt i den ordinarie budgeten.

Flyglotteriet 1963/64 som gått i KSAK:s egen regi gav ett mycket gott resultat. Nettobehållningen blev 61 000 kronor, varav 20 000 disponerades i 1963 års och 41 000 i 1964 års budget. Även under 1964/65 har ett flyglotteri anordnats, vars slutresultat dock ännu icke kan överblickas. Huruvida KSAK även kommande år själv skall kunna arrangera flyglotterier kan icke nu förutsägas. Arbetet därmed är omfattande och medför ökat ansvar och belastning på KSAK.

58 – Mars 1965

Totalt kan alltså sägas att år 1964 gått ihop, tack vare donationer och lotteriverksamhet. Framtidsprognoserna visar en automatisk utgiftsstegring, vilket i sin tur kräver ökade intäkter. Den brist som uppstår, då donationerna upphör, måste därjämte täckas. Styrelsen har därför beslutat framlägga proposition till årsmötet 1965 om höjning av klubbarnas avgifter till en summa som motsvarar 20:— per medlem. Därutöver erfordras dock fortsatt intensiv verksamhet från KSAK:s sida för bibehållna och om möjligt ökade statsanslag och för effektiv drift av KSAK:s verksamhet i sin helhet.

1964 års resultat framgår av ovanstående sammandrag av vinst- och förlusträkning 1964 samt balansräkning per den 31.12 1964.

Styrelsen frambär ett varmt tack till alla dem, som genom medlemskap och uppofterande arbete möjliggjort KSAK:s verksamhet. Styrelsen tackar därjämte särskilt de intresserade bidragsgivare, som inte blott under de två senaste åren lämnat KSAK sitt stöd utan även ställt i utsikt att under kommande år stödja verksamheten.

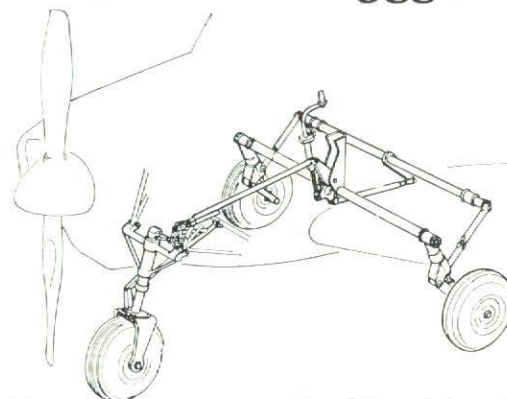
Från Flygvapnet och andra myndigheter erhåller Aeroklubben och de anslutna flygklubbarna ett ovärderligt stöd, för vilket styrelsen på KSAK:s egna och alla anslutna flygklubbers vägnar framför ett varmt tack.

För styrelsen i mars 1965

Carl Ljungberg  
Per A Norlin B Florman  
Boo Nyström Sven A Hansson  
/ B Lindskog



## "Caravelle"-byggd med infällbart ställ



Manöversystemet är mekaniskt och består av en självhämmande skruvdomkraft vilken manövreras med vev. Domkraften är kopplad till de tre landställsbenen med ett system av hävarmar och stötdämpare. Huvudhjulen är försedda med oleopneumatiska stötdämpare och skivbromsar. Noshjulet är vridbart och hopkopplat med sidroderpedalerna för styrning på marken.

**FCA** FLYGCENTRUM AB

## GARDAN HORIZON

har ett kombinerat manöversystem för klaffar och landställ. Härigenom elimineras praktiskt taget risken att en ovan förare skall glömma att fälla ut stället vid landning.

## GARDAN HORIZON

- tar 4 personer och 40 kg bagage
- har tack vare det infällbara stället 230 km marschfart
- förbrukar endast 1,5 liter bränsle per mil
- har 126 mil flygsträcka
- kostar från 67.840 kronor

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

## Gynnsamma försäkringsvillkor för KSAK:s medlemmar

Efter förhandlingar med Nordiska Flygför-  
säkringspoolen och Fylgia tillämpas från 1/5  
1965 nedanstående för KSAK:s medlemmar vä-  
sentligt förbättrade försäkringsvillkor.

### Försäkringspaket för flygklubbarna

#### 1. KASKOFÖRSÄKRING

FLYGPLAN tillverkade tidigast 1958.

OMFATTNING: Kaskoförsäkring — all-risk-  
försäkring vid flygning, taxning och stilla-  
liggande (markrisk). Försäkringen gäller för  
landning på av omdömesgill person rekogno-  
scerad och godkänd landningsplats.

VERKSAMHETENS ART: Klubbverksamhet,  
innefattande uthyrning till klubbmedlemmar,  
affärsflygning, inflygning på fpltyp, hjälp-  
flyg, skolflygning o bogsering av segelfpl, del-  
tagande i av KSAK anordnade eller godkän-  
da tävlingar.

ÅRSPREMIE: Alt 1: 4,25 % av fplvärdet inkl  
återbäring vid stillaliggande.

Alt 2: 4,0 % av fplvärdet exkl återbäring vid  
stillaliggande.

För båda alternativen gäller att värde-  
minskning under året icke räknas.

SJÄLVRIISK: 1 % av flygplanvärdet vid flyg-  
ning och taxning. Ingen självrisk vid total-  
förlust. Vid markrisk 300 kr självrisk.

ÅTERBÄRING (vinstandel): 20 % av skillna-  
den mellan 80 % av erlagda premier och ut-  
betalad skadeersättning. Beräknas på 3 års basis  
med början 1/5 1963 och med preliminärt be-  
räknad återbäring varje år. Fördelning enl  
överenskommelse KSAK—flygklubbarna.

ÅTERBÄRING VID STILLALIGGANDE: Pro  
rata med 100 % för minst 14 dagars stilla-  
liggande.

GEOGRAFISK TÄCKNING: Västeuropa jäm-  
te Medelhavsområdet och Marocko.

ÖVRIGT: Transport av försäkringen vid skada.  
Rätt att vid skada utan särskild ersättning  
transportera försäkringen att gälla annat fpl,  
dock ej vid totalhaveri. Markrisk för det ska-  
dade fpl fortfarande täckt.

#### 2. SÄRSKILD ANSVARIGHETSFÖRSÄK- RING:

Försäkringsbelopp 1 000 000/200 000/100 000  
årspremie 165 kr. Självrisk vid egendomsska-  
da 300:—. Geografisk täckning enligt 1.

#### 3. FLYGOLYCKSFALLSFÖRSÄKRING:

Pilotplats 20 000/40 000/20:— Premie 207:—  
Passagerarplats 10 000/20 000/10:—.

|               |       |
|---------------|-------|
| Premie 1 pass | 78:—  |
| 2 "           | 145:— |
| 3 "           | 202:— |
| 4 "           | 248:— |

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

Geografisk täckning enligt 1.

## Kollektiv kaskoförsäkring för enskilda flygplanägare

Medlemmar i KSAK:s riksorganisation som  
har egna flygplan, vilka ställas till flygklubbs  
förfogande för allmän klubbverksamhet, kan an-  
sluta sig till klubbförsäkringen.

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

1. ALLMÄNNA VILLKOR: Försäkringstagaren  
skall vara godkänd av KSAK samt förbin-  
da sig att följa av KSAK utfärdade bestämmel-  
ser, bl a att flygplanet ej utlämnas till an-  
nan förare utan vdb motorflygchefs godkän-  
nande. Av KSAK väl kända förare kan dock  
undantagas från denna bestämmelse och själ-  
va godkänna annan förare.

2. FLYGPLAN tillverkade tidigast 1958.

3. PREMIE: Bottenpremie utgörande 4,0 % av  
flygplanvärdet intill 100 timmars flygtid. För  
överskjutande flygtid 10 kr per timme för  
flygplan med högst 50 000 kr värde och för  
flygplan med högre värde 15 kr per timme.  
Sammanlagd premie högst 5,5 % av flygplan-  
värdet.

Tilläggspremie för skolflygning eller flygning  
inom fjällområde: Kr 2:50 för flygplan med  
ett värde av högst 50 000 kr och 3:75 för  
flygplan med högre värde.

4. SJÄLVRIISK = "försäkringspaketet".

5. TRANSPORT VID SKADA: Klubben är vid  
skada berättigad att utan särskild kostnad  
transportera försäkringen att gälla annat flyg-  
plan varvid dock försäkringen även gäller  
för markriskskador för det skadade flygpla-  
net.

6. GEOGRAFISK TÄCKNING = "försäk-  
ringspaketet".

7. ÅTERBÄRING: Ingen återbäring för stilla-  
liggande.

8. KOLLEKTIVVILLKOR: Minst 10 flygplan  
skall vara anmälda till försäkring för att den-  
na skall kunna komma till stånd. Dock kan  
begynnelsedagen för de enskilda flygplanen  
inträffa vid senare tidpunkt än kollektivför-  
säkringens ikraftträdande.

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

Ansvarighetsförsäkring och flygolycksfallsför-  
säkring i enlighet med "försäkringspaketet".

Försäkringarna tecknas genom KSAK såsom  
försäkringstagare för kollektivet.

## MOTOIMPORT IMPORT- OCH EXPORT

Warszawa, Przemysłowa 26, Polen - P. O. Box 990

Telegram: MOTORIM Warszawa



## KOPPLA AV I LUFTEN — BÖRJA SEGELFLYGA



*Polskbyggda segelflygplan för sport eller av-  
koppling är överträffade*

**BOCIAN** — högvärdigt tvåsitsigt segelflyg-  
plan

**FOKA** — högvärdigt ensitsigt segelflyg-  
plan för standardklassen

**ZEFIR** — ensitsigt segelflygplan med  
höga prestanda för allmänna  
klassen

### Utrustning för segelflygbogsering:

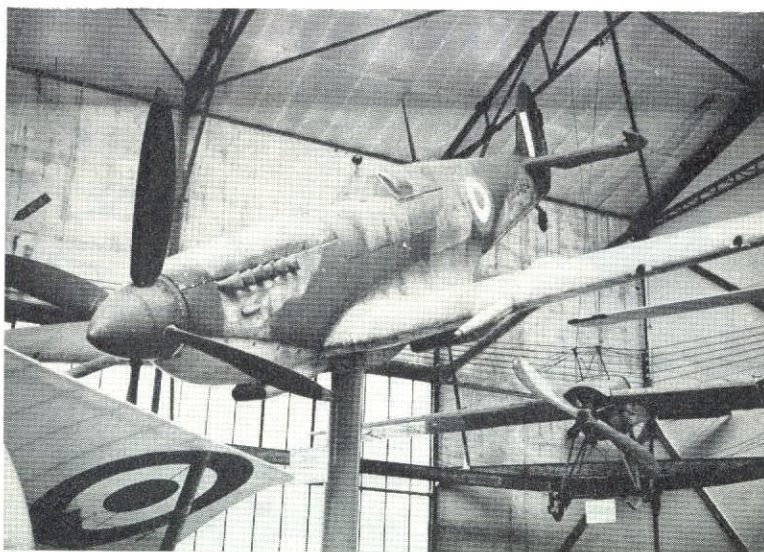
**TUR** — motoriserad startwisch

**RYS** — motoriserad återhämtare av  
startlina

**STRZALA** — transportvagn

Flyg- och navigeringsinstru-  
ment, flygreservdelar





## Musée de l' Air

Efter Bo Widfeldts redogörelser i tidigare nummer av KSAK-NYTT över i Sverige bevarade märkliga historiska flygplan, kan det såsom jämförelse vara intressant att studera vad man i ett så flygsinnat land som Frankrike åstadkommit för bevarande av historisk flygmateriel. Vad som utan överord kan beskrivas som Europas största samling av historiska flygplan kan numera beskådas i en av Paris' förorter, Chalais Meudon, där Musée de l'Air sedan några år tillbaka upplåter sina portar för allmänheten.

Vid det alltför korta besök (2 tim) som författaren av dessa rader gjorde på muséet i samband med den internationella flygsalongen på Le Bourget sommaren 1963, kunde emellertid konstateras att ett besök ingalunda är bortkastad tid. Inhyta i en trång hangar (känns bilden igen?) mellan franska flygministeriets vindtunnlar befanns vara över femtioåriga flygplan tätt packade på golvet eller hängande från taket. Samlingen, vilken påbörjades redan 1919 med en handfull erövrade tyska stridsflygplan, innehåller nästan allt från Lilienthalglidaren, årgång 1895, till det ram-jet-drivna experimentplanet Leduc 016. från 1953.

Flera ur svensk synvinkel intressanta flygplan saknas inte. En Donnet-Leveque typ A flygbåt känns lätt igen efter besök på Tekniska Muséet i Stockholm, en Nieuport 29C.1, bättre känd i Sverige som J2, en Spitfire (dock ej i spaningsversionen) en Bleriot IX samt en Bre-

guet XIV, använd som ambulansplan här hemma.

Utrymmet tillåter inte en uppräknings av samtliga utställda flygplan, dock förtjänar följande typer att nämnas:

- 1) Santos-Dumont Demoiselle (1908). Världens första "lätta" flygplan, 130 kg och med en motor på 30 hk.
- 2) Nieuport 2N, först över 100 km/tim. (1910).
- 3) Fokker D.VII, Tysklands kanske bästa jaktplan under första världskriget.
- 4) SPAD XIII, fransmännens motsvarighet, mer än 8 000 byggda!
- 5) Breguet XIX Grand Raid, välkänt långdistansplan från 1927, först över Sydatlanten.
- 6) Poplikarpov I-15-3, ryskt jaktplan av biplantyp från spanska inbördeskriget.
- 7) Jakovlev Jak-3, förmodligen Rysslands förnämsta jaktplan från 1944, det bevarade exemplaret använt av franska frivilliga i Ryssland i slutet av kriget.
- 8) Focke Wulf Fw190, berömt tyskt jaktplan licenstillverkat i Frankrike.
- 9) Heinkel He162 Volksjäger, ett av de många intressanta tyska jetplanen som kom fram i krigets slutskede.
- 10) Jodel D.9, prototypen till den populäraste "hemslojdaren", välkänd även i Sverige.

Förutom de bevarade flygplanen innehåller muséet ett stort antal flygmotorer, ballongkorgar, luftskeppsgondoler, propellrar, modeller mm, allt detta hoppackat på en alltför liten yta, för att samtliga inventarier skall komma fullt till sin rätt. Materielen var i de flesta fallen i välbevarat skick och de flygplan, som är ska-

## FAI-kalendern

Ändringar och tillägg till tidigare publicerade uppgifter i KSAK-NYTT 1/65 sid 25.

### Motorflyg

ÄNDRINGAR:

22—23/5 Frankrike, Rally, Luxemburg  
ändras till 29—30/5.  
7—17/10 Frankrike, Rally, Perpignan  
ändras till 7—21/10.

TILLÄGG:

30/4—2/5 Italien, Rally, Bolzano.  
15—16/5 Frankrike, 5:e Europeiska Atlant-rallyt, la Baule.  
22—23/5 Västtyskland, Internationell flygar-weekend, Rothenburg.  
22—23/5 Italien, Rally, Palermo.  
28—29/5 Storbritannien, Rally, Jurby.  
29—30/5 Italien, Rally, Bari.  
5—6/6 Västtyskland, Rally, Hildesheim.  
5—6/6 Västtyskland, Morane-rally, Rendsburg.  
6/6 Italien, Rally, Bresso.  
12—13/6 Frankrike, Flygläkar-rallyt, Quiberon.  
12—13/6 Italien, Rally, Romagna.  
20/6 Italien, Rally, Lucca.  
24—26/6 Nederländerna, Rally, Hilversum.  
28—29/6 Italien, Rally, Perugia.  
3—5/7 Italien, Rally, Palermo.  
10—12/7 Italien, Rally, Pescara.  
11/7 Frankrike, Internationell flygdag  
Normandie-Sussex-mässan, Dieppe.  
21—25/7 Frankrike, Konstflygtävling Léon Biancotto-trofén, Dax.  
7—8/8 Italien, Rally, Valle di Aosta.  
21—22/8 Italien, Rally, Ravenna.  
27—29/8 Italien, Rally, Turin.  
10—12/9 Italien, 1 000 km-tävling, Venise-Lido.

### Segelflyg

26/6 Belgien, Victor Boin-tävlingen, Brustem.  
1—15/8 Italien, Bonomi-trofén, Rieti.

### Modellflyg

6—7/6 Frankrike, Friflyg och radio, Maubeuge.

### Fallskärmssport

1—8/8 Belgien, Pitz-tävlingen.

dade, repareras fortlöpande i möjligaste mån vid en i hangaren inrymd verkstad.

Då förmodligen ett flertal av KSAK-NYTTs läsare under kommande sommar kommer att besöka årets flygsalong i Paris, rekommenderas å det varmaste ett besök i Chalais-Meudon, verkligen ett flyghistoriskt Mecka!

L E Lundin

## Ur kuriosakabinettet

En professor i nationalekonomi föreslår att man beskattar allmänflygets buller.

Statens institut för folkhälsan lär ha kommit till att bullret från småflygplan på 300 m höjd är mindre störande än bruset från ett angränsande wc, vilket öppnar oanade beskattningsmöjligheter.

## Flygpriser och lärarearvoden i USA

Efter att ånyo ha besökt USA har jag efterhört vilka priser som tillämpas på flygplan och utbildningar, och har härvid kommit fram till följande uppställning. Jag tror, att detta är något som kan intressera flygare och klubbar varför jag översänder mina erfarenheter till KSAK-NYTT för eventuell publicering.

|              |       |      |              |    |        |
|--------------|-------|------|--------------|----|--------|
| Piper Colt   | ..... | 12   | dollar/timme | 36 | kronor |
| Cherokee 140 | ....  | 15   | ”            | ”  | 45     |
| ”            | 160   | .... | 18           | ”  | 54     |
| ”            | 180   | .... | 21           | ”  | 63     |
| ”            | 235   | .... | 24           | ”  | 72     |
| Comanche 250 | ..    | 30   | ”            | ”  | 90     |
| Piper Apache | ....  | 42   | ”            | ”  | 126    |
| Piper Aztec  | ....  | 53   | ”            | ”  | 159    |
| Linktrainer  | ..... | 12   | ”            | ”  | 36     |

### Lärarearvoden

|                         |       |    |              |    |        |
|-------------------------|-------|----|--------------|----|--------|
| A-certifikat-utbildning | ..... | 6  | dollar/timme | 18 | kronor |
| Inflygning              |       |    |              |    |        |
| en-motorigt             | ....  | 9  | ”            | ”  | 27     |
| Inflygning              |       |    |              |    |        |
| två-motorigt            | ....  | 12 | ”            | ”  | 36     |
| Linktrainer             | ..... | 12 | ”            | ”  | 36     |

Man räknar ju normalt med att en dollar i köpkraft motsvarar 3 svenska kronor, varför antalet dollar i samtliga fall har multiplicerats med tre för att få ut den svenska prismotsvarigheten.

Vad beträffar uthyrningspriserna ligger våra svenska priser enligt vad jag har mig bekant cirka 20—30 % över de amerikanska för de små flygplanen och ända upp till 100 % vad som gäller priserna å de större. Lärarearvodena medeltal torde dock ligga cirka 20 % högre i USA. Det flygs oerhört mycket i USA, och man förfogar över många olika flygplan i en flygklubb. Det verkar dock som om antalet per år uttagna timmar för varje enskilt flygplan inte ligger högre än 300—400 timmar. Detta faktum gör ju inte en utomstående förundran över de låga priserna mindre.

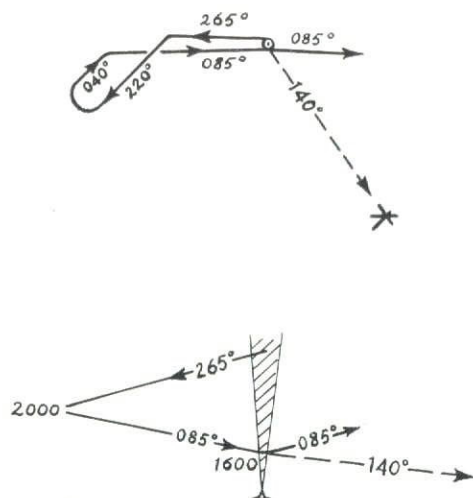
Ulf Wiberg

## ADF-systemet

Här följer sista avsnittet av beskrivningen över radiokompassens användning i flygplan. — Artikelserien, författad av sign "BOB", kommenteras av förste trafikledaren JO Ohlsson.

Den sista frågan "Hur kan jag göra en kontrollerad inflygning?" kommer bara att besvaras med ett exempel. Följande beskrivning över tillvägagångssättet är hämtat ur en amerikansk publikation om ADF-flygning och är därför inte direkt tillämplig enligt svenska förhållanden.

Man ställer således in den önskade radiofrekvensen och flyger på vanligt sätt mot denna (homing), kontaktar trafikledningen och begär tillstånd att göra en instrumentinflygning. När ADF-indikatorn hastigt svänger åt höger eller vänster och därmed indikerar att man nått fram till fyren ändras kursen till angiven magnetisk kurs enligt inflygningskartan. I vidstående figur än denna 265° (outbound magnetic heading). Kursen 265° hålls medan radiokompassen användes för att fastställa eventuell upphållningsvinkel enligt tidigare beskriven metod (KSAK-NYTT nr 1, 1965). Sidvind medför att indikatorns nål avviker från 180° och vid med- eller motvind kommer indikeringen att vara 180°.



Medan man ligger på denna kurs (265°) kollar checklistan, varefter höjden minskas till lägsta tillåtna svänghöjd (minimum procedure-turn altitude), vilken också finns angiven på inflygningskartan. Kursen ändras därefter till 220° och man fortsätter denna 1—2 minuter, beroende på vindförhållandena. Därefter gör man

en normal instrumentsväng åt höger tills magnetkompassen visar 40°. Kursen 40° fortsättes tills ADF-indikatorn visar en relativ bäring av 45° till radiofyren. Nu svänger man 45° åt höger till kurs 85° och använder återigen radiokompassen för att fastställa avdriften och nödvändig upphållningsvinkel. Höjden minskas samtidigt till den slutliga inflygningshöjden. När man når fram till radiofyren (indikatorn svänger hastigt åt höger eller vänster) svänger man flygplanet till inflygningskursen 140°. Höjden minskas därefter till minimum inflygningshöjd och kursen bibehålls tills man når flygplatsen.

Det bör nog än en gång upprepas att detta är en inflygningsprocedur som användes av amerikanerna enligt rekommendation från FAA och att detta inte stämmer överens med de svenska inflygningskartorna.

BOB

man önskar något hjälpmedel för underlättande av navigeringen, bör VOR-mottagaren komma i första rummet. Den kan även i vissa fall användas som reserv för kommunikationsmottagaren. VOR-mottagare med kontinuerlig inställning kan dessutom användas för mottagning av flygvapnets talfyrar.

Obl.

## Tryckfelsniss ej radiotelegrafist

Tyvärr, får man kanske tillägga, eftersom han i förra numrets ADF-avsnitt gav TRUMMEN fel morsetecken för Sigurd-Erik-Martin. Alltså: Den morsesignal man hör på frekvensen 322 kHz skall vara — — — . — — —, annars har man kommit alldeles fel och irrar omkring i okänd terräng.

## Kommentar

Vi har i tre artiklar i KSAK-NYTT fått en ingående och intressant beskrivning på användningen av radiokompassen eller "ADF-en". Det torde vara på plats, nu då serien är avslutad, att göra några allmänna kommentarer beträffande radionavigeringsutrustning i allmänflygplan. (KSAK-NYTT nr 1/1962 innehöll en ingående artikel i ämnet.)

Alla radionavigeringshjälpmedel har sina fördelar och även nackdelar. Bland radiokompassens fördelar hör möjligheten att använda den på låga flyghöjder. Räckvidden är dock mycket varierande, bl a beroende på tidpunkter på dygnet, atmosfäriska störningar samt störningar mellan fyra på samma och närliggande frekvenser. Bland nackdelarna kan kanske även räknas det förhållande att långvägsfyra ute i luftlederna hotas av indragning i och med att VOR-nätet utbygges och bristen på långvägsfrekvenser för inflygningsfyra vid flygplatserna ökar.

Det andra aktuella navigeringshjälpmedlet för sträckflygning, VOR, håller nu på att utbyggas för hela luftledsnätet. Senare kan det även bli tal om att upprätta VOR-stationer som hjälpmedel för instrumentlandning. Bland VOR-systemets nackdelar kan nämnas att räckvidden minskar mycket snabbt då flyghöjden minskar. Till fördelarna kan räknas frihet från atmosfäriska störningar samt från störningar mellan olika stationer. Dessutom behöver man med VOR ej tänka på vindavdrifter vid flygning mot eller från stationen.

Slutligen bör framhållas att vid IFR-flygning inom kontrollerat luftrum fordras, utöver kommunikationsradio både radiokompass och VOR-mottagare. För VFR-flygning erfordras ej någon radionavigationsutrustning, men om

## STOR KARTREA

KSAK har kvar ett antal av flygvapnets karta i skala 1:300.000, som vi realiserar.

Norge: blad N 1—N 8, monterade på väv, täckande hela Norge t o m Hammerfest. Hela serien 10: — kronor.

Danmark: blad D 1—D 2, täckande Danmark, monterade på väv. Båda bladen 3: — kronor.

Finland: blad F 1—F 12, monterade på väv, täckande hela Finland. Lagret är begränsat. Blad F 11 och F 12 täcker Nordkalotten öster om Hammerfest. Varje blad 2: — kronor.

Sverige: (ungefärlig utsträckning enligt nedan): S 2 Sölvesborg—Älmhult—Kalmar—Karlskrona.

S 3 och S 4—5 Halmstad—Göteborg—Falköping—Västervik—Visby—Kalmar.

S 9 Halden—Kongsvinger—Sandviken—Malmköping.

S 11 Åland.

S 14, S 15, S 16 Røros—Trondheim—Hotagen—Vännäs—Härnösand.

S 17 Hotagen—Arefjellet—Nordsjö—Vindeln.

S 18 Örnsköldsvik—Arvidsjaur—Boden—Luleå—Örnsköldsvik.

S 19 Rösavatnet—Glåmfjord—Saggat—Sorsole.

S 22 Bodö—Ofotfjord—Narvik—Kviksjö.

S 25 Torneträsk (nordändan)—Tromsö—Karesuando.

Dessa kartblad äro omonterade. Pris för minst 5 blad 1: — per styck. Mindre än 5 blad 2: — kronor styck.

Vi sänder kartor mot postförskott efter hand som vi får beställningar.

# ADF-T-12 B M-540 NAV/COM



*Bendixutrustningar  
för affärs- och allmänflyg*

**HESSELMAN BIL-AERO AB**  
Box 42046 - Stockholm 42 - Tel. 08/190480

Generalagent för: The Bendix Corporation  
Bendix International Operations

## SMÅTT och GOTT

VI. Europeiska Luftfartskongressen äger rum i München 1—4 september. Konstruktörer och forskare från ledande flygplanindustrier väntas delta.

En internationell flygmässa kommer att äga rum 8—16 maj i Saarbrücken-Enheim. Mässan är uppdelad på fem sektioner, A: sport- och affärsflygplan, bruksflygplan, helikoptrar och segelflygplan; B: Begagnade flygplan; C: Utrustning och tillbehör; D: Reguljär flygtrafik; E: Modellflyg.

Ännu en flygmässa arrangeras i Egelsbach 27—30 maj med huvudvikten lagd på privatflyget. På programmet står information, demonstration och försäljning med en särskild avdelning för begagnade flygplan. Evenemanget är samordnat med 5. Hessen-Sternflug.

Svenska Rymdkonsortiet är namnet på en samarbetsorganisation, som nyligen bildats av ASEA, L.M. Ericsson och SAAB, och som den 5 februari till den europeiska rymdforskningsorganisationen ESRO i Paris inlämnade anbud på utveckling och leverans av forskningssatelliten ESRO I.

Nya "Rallye" MS 893 med 180 hk Lycoming-motorn flögs, enligt uppgift från Union Syndicale des Industries Aéronautiques et Spatiales, för första gången den 7 december. Potez Seems Co svarar som bekant för serieproduktionen.

Cessna 172 byggs på licens i Frankrike hos Reims Aviation. Produktionen är nu uppe i 11 flygplan per månad. Den 100:e har just lämnat fabriken.

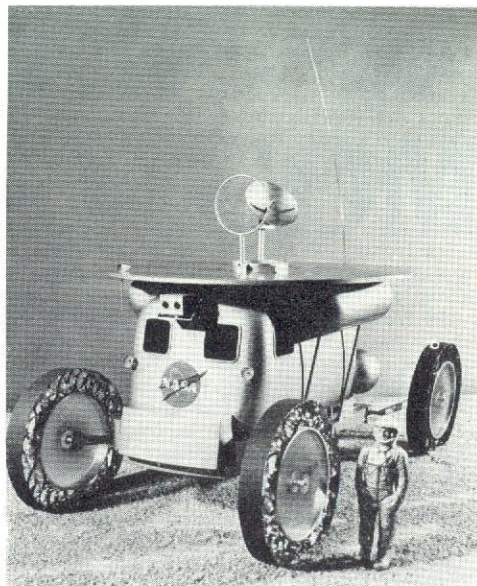
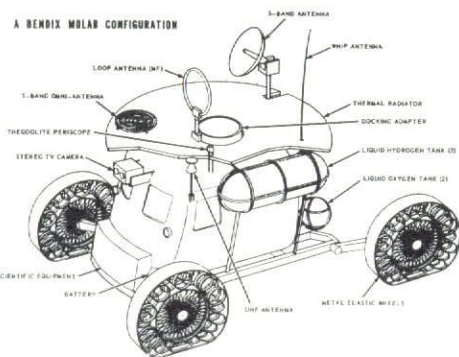
Den första Cherokee, som flugits över Atlanten var SE-EIX, leveransflugan från Piper Aircraft Corp till NYGE AERO av Sten Englund.

Cessna sålde under 1964 icke mindre än 4.188 nya affärs- och privatflygplan, en ökning från närmast föregående år med 20 %. Totalt beräknas antalet sålda flygplan inom General Aviation under 1964 ha uppgått till 9 300.

Den svenska marinen har i dagarna hos SAAB beställt leverans av robotvapensystem O8 för en kostnad av ca 86 miljoner kronor. Genom denna beställning blir SAAB huvudleverantör för såväl utveckling som tillverkning av detta nya marina robotsystem för invasionsförsvar. Robot O8 skall levereras till såväl flottan — i första hand för jagarna — som kustartilleriet. Det nya vapnet kommer att väsentligt förbättra det marina invasionsförsvarets räckvidd och slagkraft.

### Bendix' "Molab" snart aktuell?

Denna månfarkost kan komma in i bilden i samband med ett av USA:s kommande rymdprogram.



## Holländsk gästfrihet gav glans åt kungliga klubbarnas Royal-fest

### Tips för utlandsresenärer

Carnet fordras f n i följande länder:

Egypten, Italien, Marocko, Portugal, Tjeckoslovakiet, Turkiet och Ungern.

FAI flygturistkort berättigar icke till avgiftsreduktioner för landning och parkering i Italien. Beträffande giltigheten i Jugoslavien råder delade meningar. Svenska piloter har meddelat, att FAI flygturistkort gäller på de flesta flygplatserna, dock ej i Zagreb. Andra hemvändande piloter har konstaterat att kortet överhuvud taget inte gäller i Jugoslavien. För säkerhets skull följer vi rekommendationerna och stryker flygturistkortets giltighet i Jugoslavien.

Hembyggda flygplan får, enl uppgift från luftfartsstyrelsen, icke lämna landet utan särskilt tillstånd, även av de länder i vilka planet skall flygas. Detta sammanhänger med Chicago-konventionens § 33 och att hembyggna i luftvärdighetsbevisen icke klassats som "normala" flygplan.

En gång om året samlas de fyra kungliga klubbarna, KAK, KMK, KSAK och KSSS till gemensam fest i Grand Hotel Royal. För KSAK:s del är detta evenemang särskilt ägnat de direktanslutna medlemmarna, även om en och annan klubbansluten brukar återfinnas bland den festklädda publiken.

Årets evenemang, den 5 februari, gick i de holländska färgerna. Royal hade förvandlats till ett holländskt miniatyrlandskap med tusentals tulpaner och hyacinter och uppträdanden av en barndansstrupp i lysande dräkter. En DAF, två KLM-biljetter och frivecka i Holland, Philips TV, en diaman, bensincheckar från Shell och mycket annat lottades frikostigt ut på entrébiljetterna.

## Rörelsefriheten för lätta flygplan inom Norden

1962 föreslog KSAK Generaltullstyrelsen, att tullformaliteter för lätta flygplan skulle slopas. Förutsättningen var att kravet på utförselbevis för lätta flygplan slopades och att alla de nordiska länderna var med på saken.

Generaltullstyrelsen ställde sig positiv och uppslutningen kring förslaget var enhällig från de nordiska länderna.

Luftfartsstyrelsen hemställde hos Kungl. Maj:t (20 november 1964) om sådan ändring i kungörelsen den 25 november 1949 (nr 614) angående förbud mot utförsel från riket av krigsmateriel att luftfartyg, som icke användes för luftfart i förvärvssyfte, jämte erforderliga tillbehör må avgå ur riket utan hinder av stadgandet i 1 § första stycket sagda kungörelse.

Krigsmaterielinspektionen avstyrkte den 22 december 1964 och följaktligen meddelades den 15 januari att "Kungl. Maj:t finner framställningen ej föranleda någon åtgärd".

Det är alltså krigsmateriel vi privatflygare kuskas omkring med bland cumlustussarna!

## Föredömligt utformat utbildningsprogram utges av Aeroklubben i Malmö

AKM har under senaste tiden presenterat några föredömligt prydliga trycksaker. Nu senast föreligger ett fyrsidigt utbildningsprogram från klubbens flygskola, innehållande certifikatutbildningen i 35 specificerade övningspass samt uppgift över teoriutbildningens omfattning. Vidare finns utbildningsplanerna för Instrumentflygning och för Mörkerflygning återgivna till tjänst för de privatflygare som avser att skaffa Mörkerflygningstillstånd.

Certifikatprogrammet innehåller kolumner för elevernas noteringar om utbildningstider samt bokföring av DK- och EK-tid.

Omslaget, som är tryckt i fyra färger, innehåller fältkarta över Bulltofta, intygningskarta samt översiktskarta över Malmö TMA.

Trycksaken kostar 1:—. Rekvirera den gärna från Aeroklubben i Malmö. Den är värd att studera.

Forts från sid 34

tillstånd från resp militära kontrolltorn (se AIP-SVERIGE, RAC 2).

3. Med anledning av ovan nämnda ändring, kommer de särskilda trafikföreskrifterna i AIP-SVERIGE, RAC 1, para 2 att ändras enligt det följande:

### 2.1 Färdplaner.

#### 2.1.1 Ingivande av färdplaner.

2.1.1.1 Luftfartyg, som avser utföra VFR-flygning inom terminalområde (civilt och militärt) på FL 200 eller lägre samt inom civil kontrollzon och därvid icke förutses kunna upprätthålla dubbelriktad radioförbindelse med vederbörligt flygtrafikledningsorgan, skall före start inlämna färdplan innehållande uppgifter beträffande tillämpliga punkter t o m "I" enligt färdplansformulär. Färdplanen skall innehålla upplysningar beträffande kontrollerat luftrum som avses genomflygas.

#### 2.1.2 Färdplans innehåll.

2.1.2.1 För flygning, som icke utföres i luftled, skall plats och tid för passage av gränsen till svenskt territorium angivas i färdplanen under punkt "I".

### 2.2 Radioförbindelse mellan luftfartyg och flygtrafikledningsorgan.

#### 2.2.1 Allmänt.

2.2.1.1 Luftfartyg skall, när det befinner sig inom VHF-räckvidden för vederbörligt flygtrafikledningsorgan (se AIP COM 1), hålla föreskriven förbindelse med vederbörligt trafikledningsorgan på VHF radiotelefoni.

#### 2.2.2 Radioförbindelse vid VFR-flygning.

2.2.2.1 Luftfartyg, som utför VFR-flygning inom terminalområde (civilt och militärt) på FL 200 eller lägre samt inom civil kontrollzon, skall, utom i moment 2.2.2.1.1 angivna fall, upprätthålla dubbelriktad radioförbindelse på föreskriven radiofrekvens med vederbörligt flygkontrollorgan.

2.2.2.1.1 Luftfartyg, som ej kan upprätthålla radioförbindelse enligt moment 2.2.2.1 ovan, skall före flygning

a) inom terminalområde och kontrollzon, där flygkontrolltjänst utövas för all VFR-trafik, inhämta färdtillstånd för flygningen enligt för respektive område gällande föreskrifter (se RAC 3).

b) inom övriga civila och militära terminalområden och civila kontrollzoner inlämna färdplan till flygtrafikledning enligt moment 2.1.1 ovan.

Para 2.3, 2.4, 2.5 och 2.6 kommer att vara oförändrade.

### 2.7 Trafikvarv vid militär flygplats.

2.7.1 Vid militär flygplats, där militärt flygförband är förlagt, skall, såvida icke vederbörande myndighet eller flygtrafikledningsorgan föreskrivit annat, trafikvarv utföras i vänstervarv och på flyghöjd

## Massor med förslag i kalenderenkäten

Utrymmet tillåter endast en summarisk behandling av de många positiva förslag som avgivits i enkäten. Sekretariatet kommer emellertid att studera dem i detalj och resultatet bör bli en specialkalender för flygare, som gör den till en verkligt effektiv handbok, även om man av utrymmesskal blir nödsakad att behandla många av de önskade uppgifterna synnerligen schematiskt.

Adressavdelningen vill många ha utökad. Man föreslår telefonlista över metstationer och lfskontor, flygplatser och trafikledningar, FV (CEFYL), flottiller, flygverkstäder och flygplanagenter, besiktningsmän, KSAK:s systerorganisationer i utlandet, klubbarnas ordförande o segelflygchefer. Ja t o m en fullständig medlemsförteckning (!). Man har också efterlyst adressförteckning över modellflygklubbarna samt uppgifter om SAS, FV o Lfs.

Tekniska tabellerna vill särskilt många ha utökade. Omräkningsfaktorerna bör ersättas med fullständigare tabeller, för inställning av höjdmätare, för bränslevolym/bränslevikt, metoden för kartritning, kodbeteckningar o förklaringar, jämf hastighetstabeller, världsuret, elektr o andra mättenheter, tekn formelsamling.

Navigeringsuppgifter efterlyses. Man vill ha Sverige-karta m terminalområden, luftfartsleder och godkända fält och stråk, tornfrekvenser och fyrar, volmet, väderminima, kvadrantregeln, ljussignaler, morse och bokstaveringskoder samt flygradiofrasologi, höjd- o mb-siffror för Skandinavien flygplatser, samtliga uppgifter, som f n finns på det gröna navigeringsprotokollet — och några till, specialuppgifter över flygklubbarnas flygplatser, flyg- och radiokartor Skandinavien, avstånd och bäringar mellan flygplatserna, samt översikt över ICAO-kartorna. Solens upp- och nedgång vill man också ha utökad, gärna från Kiruna till Sydeuropa.

Flygplanregistret vill flera förslagsställare komplettera med tyngre flygplan, helikoptrar och samtliga segelflygplan. Man vill ha uppgifterna så aktuella som möjligt, man vill ha re-

a) för jetflygplan 1300 FT (400 m) QFE

b) för flermotoriga propellerflygplan i transporttjänst 800 FT (250 m) QFE

c) övriga propellerflygplan 500 FT (150 m) QFE.

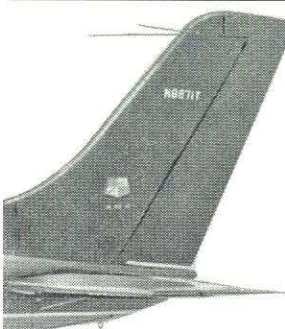
### 2.8 Flygning inom militär kontrollzon.

2.8.1 Flygning inom militär kontrollzon får endast äga rum efter särskilt tillstånd från det militära kontrolltornet.

Nuvarande para 2.7 kommer att omnumreras till 2.9.

Ref AIP-SVERIGE, sid RAC 1—3/4 och 1—5.

(NOTAM-SVERIGE1035/65)





**A/s COMMERTAS**

AIRCRAFT & SPARE PARTS DEPT.

**FREDERIKSBERG ALLE 6 • KØBENHAVN V.**

**TELEFON: HILDA 1616**

| <b>Jeppesen avigation- och navigeringsutrustning</b> | CESSNA 310 I        | 1964 | totaltid 100 tim | 500.000        |
|------------------------------------------------------|---------------------|------|------------------|----------------|
|                                                      | CESSNA 310 G        | 1962 | » 800 »          | 271.000        |
|                                                      | 2 st. 336 SKYMASTER | 1964 | » 145 »          | 220.000        |
| <b>Medan Ni väntar</b>                               | PIPER AZTEC         | 1960 | » 1600 »         | 186.500        |
|                                                      | PIPER CHEROKEE 180  | 1964 | » 230 »          | 70.000 pr. st. |
|                                                      | CESSNA 175          | 1959 | » 1200 »         | 44.780         |
| <b>Alcor mixture control installation 2-3 timmar</b> | CESSNA 172          | 1964 | » 425 »          | 72.400         |
|                                                      | CESSNA 172          | 1962 | » 1700 »         | 59.600         |
|                                                      | CESSNA 172          | 1962 | » 900 »          | 64.500         |
| <b>Brittains autopilot installeras på en dag</b>     | CESSNA 150          | 1964 | » 450 »          | 54.400         |
|                                                      | CESSNA 150          | 1964 | » 50 »           | 56.600         |
|                                                      | CESSNA 150          | 1962 | » 1900 »         | 39.700         |
| <b>Rolls Royce Continental utbytesmotorer</b>        | CESSNA 150          | 1961 | » 3000 »         | 35.000         |
|                                                      | MOONEY MK. 21       | 1963 | » 200 »          | 120.000        |

Flera flygplantyper på lager. Rekvirera vår katalog över begagnade flygplan.

gistreringsstatistik, flygplanbeskrivningar och nytt register med flygplanägarna i bokstavsordning. En förslagsställare rekommenderar en begränsning av registret till flygplan under 3 000 kg.

*Praktiska uppgifter av skilda slag*, t.ex. posttaxor, valutanyckel, städer o köpingar i Sverige m folkmängd o uttaxeringar, nationalitetsbeteckningar för flygplan och bilar (!), trafikskyltar, KSAK:s styrelse, VU o kommittéer, certifikatstatistik, koncentrerad verksamhetsberättelse, viktigare FAI- och svenska rekord för motor-, segel- och modellflyg, Lfs-information, utdrag ur BCL o aktuella bestämmelser för privatflygare, gamla svenska engelska o amerikanska mått o vikter, kaloritabell, silverstämplar, utländska flaggor, nationsbeteckningar för militära flygplan, stadgar, månens och planeternas rörelser.

## T I L L S A L U

### "Handbok i radiotelefonering och navigering"

ALLTJÄMT LIKA POPULÄR

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

### MS 885 Rallye

i utmärkt skick, 1000 tim. tillsyn utförd på skrov. Motor-gångtid 1025 tim. Fpl är utrustat med 360 kan.

VHF-radio klass I.

Linköpings Flygklubb, Saab, Linköping, tel. 013/12 09 00.

### VÄRLDENS BÄSTA FLYGLITTERATUR!

Kataloger över 1000-tals flygböcker sändes helt gratis! Ex. AIRCRAFT 1965, 288 sid, 272 ill. 5:-, 64 års 3:95. FLYG+MOTOR, Postgiro 63 01 99, FALSTERBO

### TYSKA AEROKLUBBENS "AERO-KURIER"

Helår 29: 50, prov 3: 85, 5 olika ex 10:-, 12 ex 19: 75. FLYG+MOTOR, Postgiro 63 01 99, FALSTERBO

### SAILPLANE AND GLIDING 1965

Segelflygets eget organ, 100-sid. nr 3: 75, helår 19: 75. FLYG+MOTOR, Postgiro 63 01 99, FALSTERBO

### Cessna 172 och 175

1962 års modeller, låg gångtid, välutrustade. 0431/135 65, 128 32 (disp. Jacobson).

### Auster Mk 5

Lycorning motor, c:a 500 timmar kvar, radio, skidor, besiktigad till den 30/6 1965. Flygplanet snyggt och välvårdat. Lätt att förse med bogseranordning. Pris 12.000:- kr. Tel. 47 Älvsered, Sven Sjöhedede.

70 - Mars 1965

Man föreslår vidare dag och plats för flygdagar och uppvisningar, lönegradstabeller och flaggdagar, Sveriges ekonomi i siffror, priser på segelflyg- och motorflygutbildning, flygskolor med priser, tullbestämmelser, danska o finska räkneord, viktiga data ur flygets historia, försäkringsupplysningar, KSAK:s utmärkelsetecken m statuter, landningsavgifter, om vidareutbildning, litteraturanvisningar, mer om FFK i krig och fred, helgdagar, statistik över certifikat, flygtider o sträckor, olycksfallsstatistik, prognosområden för brandbekämpning, rymddata (historik o program), besiktningssavgifter samt folkmängdsuppgifter för världens länder.

Man föreslår slutligen mera specificerade uppgifter om vad KSAK gör för privatflygarna, blankett för medlemsvärning, anvisningar för hur man själv spår väder, att iakttaga vid nödlandning (sommars o vinter) samt utrustningstips.

Som väl är har en medlem också föreslagit en innehållsförteckning.

*Kalenderns utstyrelse m.m.* Man vill avskaffa kalendern, man vill ha en utökad kalender, större telefonregister med bokstavsflikar, kassaboksblad och ökat antal vita anteckningsblad. Dagboken kan uteslutas. En rad för varje dag är tillräckligt. Kalendern bör omfatta 1:a kvartalet nästföljande år. D:o januari månad. Vekonomnummer i kalendariet. Utförande som planeringskalender.

Minska formatet — tunn och elegant kalender. Öka formatet med större tryckta. Skinnpärm kan vara värt en krona extra. Stabilare papper i adress- och annotationsavdelningarna. Blad för personuppgifter i brandsäkert material.

\*

Än en gång: Tack för det storartade intresset! Nu skall vi försöka göra en kalender som medlemmarna vill ha den, stor utanpå och liten inuti. Vad som inte rymms i kalendern får vi väl efter hand försöka publicera i KSAK-NYTT.

### Reviderat navigeringsprotokoll

Den nya upplagan av navigeringsprotokollen som nu tryckes, sedan tidigare upplagor snabbt slutsålls till privatflygarna, kommer att innehålla ytterligare en del uppgifter, bl a hämtade ur de kalenderförslag som presenterades i enkäten.

### KSAK:s affärsflygutredning

Utredningen, som haft strykande åtgång, har tryckts i en ny upplaga. Den kostar fortfarande bara 8 kronor och lämpar sig särskilt väl för att sätta i händerna på de kommunalmän, som vill övertyga sina kollegor om lämpligheten av att anlägga ett flygstråk för att det expanderande affärsflyget inte skall fara världshus förbi.

# If you think weather radar is too big, heavy and expensive for your light twin...



## this will change your mind!

Our new RDR-100 radar completely solves the weight-cost-power problems of weather radar installations in the general aviation field. We've cut the size and weight down so that a small radome is all that's required (and we have them for almost every model twin). In many aircraft the RDR-100 eliminates the need for special fairing. The small radome serves as a cap in a simple replacement of the nose tip.

The RDR-100 is a radically new system, not a stripped down ARINC model. Although TSO'd, its three components weigh only 16½ pounds and power required is less than 75 VA (400 cycles) and 1½ amp DC. Maximum range is conservatively rated at 80 miles (with 20 mile range marks). Ground mapping capability (as well as contouring) is included in the system.

For truly simple (and low cost) installation, everything but the indicator mounts in the aircraft nose. The indicator itself includes all operating

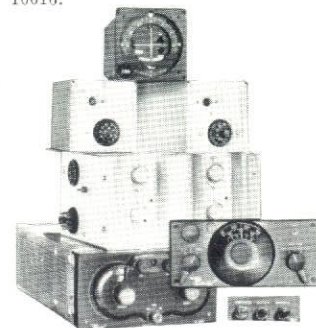
controls and an exclusive Bendix technique gives a bright picture for easy day viewing without the use of a viewing hood or expensive bright face indicator.

Everything but the transmitter is solid state so you'll have the simplest and most reliable operation possible. This unique combination of price, weight and performance is possible only through the use of K-band operation.

These dependable Bendix avionic products when combined with the RDR-100 add up to a money saving package that can't be duplicated. The M-450 "1½" COM/NAV system with 360 channel com transceiver and 100 channel nav receiver with converter indicator. For a complete system add our 3-light marker beacon receiver and 20-channel glide slope receiver.

And for low frequency navigation there's our T-12B automatic direction finder with exceptional sensitivity, accuracy and low price.

For more information contact your Sales and Service Agent: *Hesselman Bil-Aero AB*, Aviation & Industrial Dept., Box 42046, Stockholm 42, Sweden, or write us at Dept. L35-01, 605 Third Ave., New York, N.Y. 10016.



**Bendix International Operations**

