



SAAB NORRKÖPING

HELIKOPTRAR och FLYGPLAN

- Försäljning
- Reservdelslager
- Helikopterskola
- Utför specialuppdrag för helikoptrar
- Reparations- och underhållsverkstäder

SAAB AKTIEBOLAG

Norrköpingsavdelningen, Kungsängens flygplats,
Norrköping, tel. vx 011/12 99 40

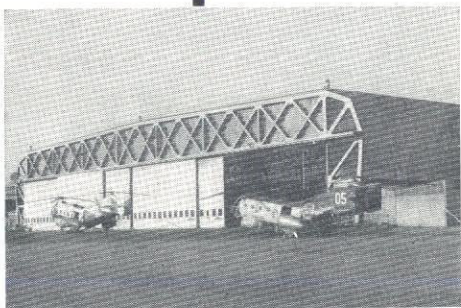
Strängnäs Tryckeri AB



NUMMER 2 ÅRGÅNG 9 · MARS 1966



6000 m² VERKSTÄDER på BROMMA flygplats



Närmare 200.000 arbetstimmar per år
utföres på

TEKNISK SERVICE
ÖVERSYNER
TILLSYNER
REPARATIONER

Dessutom FÖRSÄLJNING av

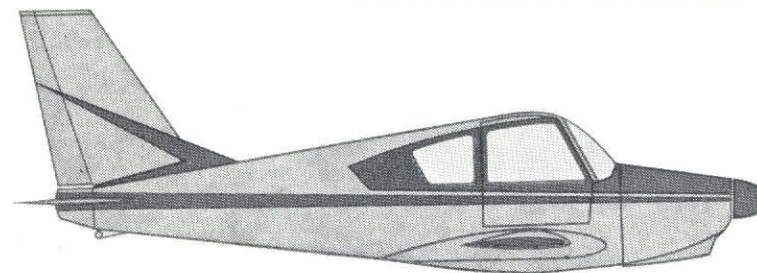
HELIKOPTRAR
FLYGPLAN och
RESERVDELAR

OSTERMANNS AERO AB

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

GARDAN *Horizon*

EN SUD AVIATIONPRODUKT



Försäljning och service av

GARDAN HORIZON

numera även hos

MALMÖ FLYGINDUSTRI

HORIZON finns i 150-, 160- och 180 hk version

- Infällbart hjulställ — Skidställ
- Utomordentliga flygegenskaper
- God sikt
- Tar fulltankat 4 personer och 40 kg bagage
- Marschfart 260 km/tim (180 hk)

Begär broschyr och demonstration!

FCA  **FLYGCENTRUM AB**
BROMMA FLYGPLATS 08/28 52 05



AB MALMÖ FLYGINDUSTRI
BULLTOFTA FLYGPLATS
040/93 47 10



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

Utgivningsdag omkr den 15 i utgivningsmånaden.

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

Redaktör och utgivare: Birger Gripstad.

Adress: Skeppsbron 40, 3 tr, Stockholm C. Tel. 08/23 65, Postgiro: KSAK 555 70.

Prenumerationspris: 10 kronor per helår.

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

Annonsformat och annonspriser:

Omslagets baksida, 2-färgs (130x165 mm).... 800:-
Omslagets innersidor, 2-färgs (130x185 mm).... 650:-
D:o, svart 600:-
1/1-sida (130x185 mm) .. 425:-
1/2-sida (130x 90 mm) .. 275:-
1/2-sida (62x185 mm) .. 275:-
1/4-sida (130x 45 mm) .. 150:-
1/4-sida (62x 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.



Organ för
Kungl. Svenska Aeroklubben och
Frivilliga Flygkåren

NYTT FRÅN LFS

FLYGFÖRETAG MED TILLSTAND TILL LUFTFART I FÖRÄRVSSYFTE
(Se Informationscirk 7/1966.)

GODKÄNNANDE AV UTLÄNDSKA CERTIFIKAT
Enligt BCL U 1.1 mom 2.1.2 kan Luftfartsstyrelsen meddela tillstånd för utländsk medborgare, som är innehavare av gällande luftfartscertifikat utfärdat i överensstämmelse med ICAO-Standards av stat, som är medlem av ICAO, att tjänstgöra såsom flygbesättningsmedlem å svenskt luftfartyg. Detta sker genom att det utländska certifikatet godkännes (valideras), varvid ett speciellt behörighetsbevis utfärdas av Luftfartsstyrelsen.

För utländsk medborgare enligt ovan gäller dock generellt tillstånd att framföra svenskt luftfartyg under *privatflygning* över svenskt territorium.
(Utdrag ur Informationscirkulär 8/1966.)

ANVISNINGAR ANGAENDE TEORETISKA EXAMENS PROV FÖR ERHÅLLANDE AV B-, C-, D-, N- OCH K-CERTIFIKAT, SAMT I-BEVIS

(Se Informationscirk 9/1966.)

TEORETISKA EXAMENS PROV FÖR PRIVATFLYGARE-CERTIFIKAT

Examensdagar
Skriftliga prov kunna fram till den 1/1 1967 avläggas inför av Luftfartsstyrelsen godkänd kontrollant på följande dagar:

21 april 1966
9 juni 1966
1 september 1966
21 november 1966
(Utdrag ur Informationscirkulär 10/1966.)

LUFTFARTSSTYRELSEN FLYTTAR TILL LOKALER VID BROMMA FLYGPLATS

Enligt Kgl Maj:ts beslut skall Luftfartsstyrelsen utflytta från nuvarande lokaler vid Väster-
(Forts på sid 30)

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Nytt från LFS	4
... som går till kungen fram	7
Flygplantest: Beechcraft Baron C 55	12
Motion i riksdagen om allmänflyget	15
Rabatter på SJ och inrikesflyget	15
Bestämmelser för SM i motorflyg	16
PM för SM i motorflyg	19
Affärsflyg	20
80 000 kr för främjande av flygsäkerhet	22
System Abstracta löser lokalfrågan	23
Fallskärmsport	26
Kombination helikopter — snabbt jetplan	28
Från klubbarna	34
FAI-kalender	31
Ta kål på bekymren	32
Flygglottieriet	32
Lätt jethelikopter	33

OMSLAGSBILDEN

Två Gipsy Major Tiger Moth tillhörande Blekinge Flygflottilj i luftig lek fångade av Leif Ekenbergs kamera.

SAS

HAR RESURSERNA PÅ



OCH ERBJUDER ER:



DC-8 JET EXPRESS

Daglig förbindelse med New York med DC-8 Jet Express och dessutom till Chicago, Los Angeles, Anchorage (Alaska) och Montreal (Kanada).



RESEGUIDE FÖR USA

SAS "Reseguide-USA" ger upplysningar och tips om rundturer, hotell, sightseeing, priser och mycket annat.



MARKNADSFOLDER USA

SAS marknadsfolder "Kontakt med USA-marknaden" redovisar landets regionala marknadsindelning och innehåller värdefulla adresser för Er rese- och kontaktplanering.



DIREKT FRAKTLINJE TILL USA

SAS DC-7F till USA och Kanada har 112 m³ och 15 tons flygande lastkapacitet. Ni levererar på dagen med SAS-frakt på natten!

SAS

— PÅ HEMMAPLAN TILL 5 KONTINENTER



ALLA SAS-PLAN TAR FLYGFRAKT

Tala med Er auktoriserade resebyrå, traktagent eller närmaste SAS-kontor.



Lånspara till Din flygutbildning — Handelsbanken hjälper Dej!

Ju bättre utbildning Du har, desto större glädje och nytta har Du av Din sport och desto säkrare flyger Du. Men certifikat och vidareutbildning kostar pengar. Låt Handelsbanken hjälpa Dej med Din framtida utbildning! Om Du sparar regelbundet varje månad på ett Sparlänkonto i Handelsbanken kan Du

redan efter 10 månader få låna lika mycket som Du har sparat, efter 15 månader en och en halv gång så mycket och efter 20 månader dubbelt så mycket! På så sätt kan Du få en rejäl slant som Du kan använda för Din stora hobby. Välkommen in på närmaste Handelsbankskontor för en flygande start!



HANDELSBANKEN

— banken för hela folket

... som går till kungen fram ...

Den 12 november förra året fastställdes en ny taxa för avgifter vid begagnande av statens flygplatser att gälla från den 1 februari i år. Den nya taxan, innebärande kraftiga höjningar av landningsavgifterna, blev naturligtvis allt annat än populär. För att i görligaste mån lätta det ekonomiska trycket för så stor del av allmänflyget som möjligt, föreslog KSAK i skrivelse till Kungl Maj:t att flygplan som används för allmännyttig verksamhet skulle befrias från landningsavgifter. Detta kunde emellertid Luftfartsstyrelsen inte lämna sitt bifall till, men föreslog i skrivelse till Kungl Maj:t att alla klubbägda flygplan istället skulle få en reducerad avgift. I detta skede kom SPAF in i bilden: "LFS inställning innebär en klar diskriminering av det icke klubbanslutna allmänflyget . . .", ansåg man och hemställde i en skrivelse till kommunikationsministern att hela ärendet "återvisas till en realistisk utredning . . ."

Slutresultatet blev som alla vet att KSAK och Luftfartsstyrelsen fick avslag på sina förslag och klubbflyget gick därvid miste om en avsevärd avgiftslättnad. Det kunde kanske vara nog med att konstatera detta, men då vi vet att många önskar en redovisning av vad som föregick det negativa beslutet publicerar vi här såväl KSAK och Luftförsvarsstyrelsens som SPAFs skrivelser i ärendet liksom själva konseljbeslutet.

Så här skrev KSAK . . .

Stockholm den 21.12.1965

Till KONUNGEN

Med anledning av beslut den 12 november 1965 om ny taxa å avgifter för begagnande av statens flygplatser att gälla från och med den 1 februari 1966 får svenska aeroklubben (KSAK) härmed i underdanighet anförda följande:

KSAK har uppfattat den beslutade avgiftshöjningen som ett led i genomförandet av den statliga trafikpolitikens grundprincip, att de olika trafikgrenarna skall svara för sina kostnader. KSAK representerar emellertid även sådan flygverksamhet, som ej avser trafik

och transport i vedertagen mening och vars samhällsnytta aldrig har ifrågasatts. Här vill KSAK särskilt framhålla de former av hjälpflyg för skogsbrandbevakning och frivilliga flygkårens verksamhet, där flygklubbar under KSAKs överinseende mot självkostnadspris för flygplansdrift och utan ekonomisk ersättning för flygförare åtagit sig tjänster åt staten.

KSAK får därför anförda som sin uppfattning att en reservationslös tillämpning av de trafikpolitiska idéerna på alla grenar av den civila luftfarten icke alltid är ägnade att tjäna

det samhällsekonomiska syfte, som den statliga trafikpolitiken avser. Sålunda är skogsbrandbevakning med flygplan icke ett alternativ till annan trafikutövning men väl ett från samhällsekonomisk synpunkt fördelaktigt substitut för bevakning från permanenta torn. Frivilliga flygkåren ingår i civilförsvarets organisation, och dess möjligheter att tjäna det allmänna bör rimligen icke vara beroende av flygplanägarnas resurser att på lika villkor konkurrera med övriga trafikgrenar beträffande fredlig transportförsörjning.

Det bör vidare observeras att en stor del av den flygtränning, som hjälpflygets förare helt bekostar av egna medel,

avser sådana precisionsbetonade flygmoment, som aktualiserats av hjälpflyget. De i hjälpflyget deltagande flygklubbarna skall ha av KSAK godkända motorflygchefer och tekniskt ansvariga, vilka övervakar klubbens flygverksamhet, särskilt från säkerhetssynpunkt. Dessa funktionärer skall vara tekniskt kunniga klubbmedlemmar och de arbetar för klubben utan ekonomisk ersättning. I andra fall är motorflygchefen även klubbens flygmekaniker och får då klubbens medlemmar genom sina avgifter bidra till att klubben håller den standard, som KSAK i samråd med luftfartsstyrelsen föreskrivit för erhållande av hjälpflygtillstånd.

Genom sitt engagemang i det samhällsnyttiga hjälpflyget har KSAK sökt göra användandet av småflygplan mer meningsfullt även då flygandet ej avser resor eller ingår i hjälpflyguppsatser. Flygtränning i anslutning till tävlingsverksamhet, där förarnas skicklighet att utföra spaningsuppdrag, landa på små ytor, nedkasta rapportmeddelanden osv prövas, har stor betydelse för flygskickligheten. Erfarenheten visar, att flygsäkerheten inom klubbar, anslutna till KSAK, är betydande, och hjälpflygorganisationen fungerar även som ett effektivt flygsäkerhetsfrämjande organ.

Den breda uppslutningen kring hjälpflyget har sin grund i en vitt utbredd idealitet bland flygförarna, som representerar

alla samhällskategorier. KSAK är allvarligt oroad för att de nya statliga pålagorna komma att uppfattas som brist på förståelse för de insatser, som många flygklubbar erbjuder staten. Det torde för många aktiva inom hjälpflyget förefalla egendomligt, om de genom sina organisationer skulle behöva medverka till att det statliga luftfartsverket får ersättning från andra statliga organ bara för att hjälpflyget skulle anpassas till en debiteringsmall, motiverad av renodlat transportekonomiska skäl. KSAK bedömer reaktionen inför den nya taxan vara sådan att intresset för hjälpflyget kan äventyras.

KSAK får därför i underdanighet anhålla att de cirka 250 flygklubbssägda småflygplan, som är engagerade i hjälpflyget, befrias från skyldigheten att erlagga landnings- och parkeringsavgifter för begagnande av statens flygplatser.

KSAK önskar även anhålla att direktiven till 1963 års luftfartsutredning kompletteras med uppdraget att utredningen även må studera statens omkostnader för olika grenar av allmänflyget och att vid behandlingen av hithörande frågor chefen för kommunikationsdepartementet tillkallar expert att biträda vid utredningsarbetet.

Stockholm som ovan

Underdanigst

För svenska aeroklubben

B Lindskog

Generalsekreterare

... så skrev Luftfartsstyrelsen

Till KONUNGEN

Luftfartsstyrelsen med utlåtande över svenska aeroklubbens skrivelse den 21 december 1965 angående nedsättning av

vissa avgifter för begagnande av statens flygplatser m m.

Svenska aeroklubben (KSAK) anholder i underdanig skrivelse den 21 december 1965 dels att de cirka 250 flygklubbssägda

småflygplan, som är engagerade i hjälpflyget, befrias från skyldigheten att erlagga landnings- och parkeringsavgifter för begagnande av statens flygplatser, dels att direktiven till 1963 års luftfartsutredning kompletteras med uppdraget att utredningen även må studera statens omkostnader för olika grenar av allmänflyget och att vid behandlingen av hithörande frågor chefen för kommunikationsdepartementet tillkallar expert att biträda vid utredningsarbetet.

Luftfartsstyrelsen får med remisshandlingarnas återställande anföra följande.

Genom beslut av Kgl Maj:t den 12 november 1965 fastställdes ny taxa å avgifter för begagnande av statens flygplatser att gälla från och med den 1 februari 1966. För flygplan med högsta tillåtna startvikt av 2 000 kg, till vilken kategori flertalet av i skrivelsen berörda flygplan hänföres, innebär den nya taxan i huvudsak följande ändringar av landnings- och parkeringsavgifter.

Minimiavgiften för landning höjes från 10 kronor till 20 kronor på flygplatser i avgiftsklasserna I och II och från 7 kronor till 15 kronor i avgiftsklasserna III—V. För årskorten har en höjning skett för skol- och privatflyg från 250 kronor till 750 kronor, dock med möjlighet att lösa årskort avseende enbart landningar för 500 kronor, samt från 1 200 kronor till 2 500 kronor för övriga flygplan under 2 000 kg, även i detta fall med möjlighet att lösa årskort enbart för landningar för 2 000 kronor. Ovanstående ändring innebär sålunda även att den tidigare avgiftsfria parkeringen för årskortsinnehavare har upphävts. Minimiavgiften för parkering har höjts från 7 kronor till 15 kronor. Sammanlagt innebär avgiftshöjningarna i stort sett en tredubbling för årskortsinnehavare med flygplan för privatflygning och skolflygning

samt en fördubbling för övriga årskortsinnehavare samt för flygplanägare utan årskort. Avgiftshöjningen är sålunda procentuellt sett mycket stor för dessa flygplan. För övrig inrikestrafik har taxehöjningarna inneburit en ökning av landningsavgifterna med 7 % för Bromma, Torslanda, Bulltofta, Skellefteå, Borlänge, Hultsfred och Kristianstad, medan den för övriga trafikflygplatser är oförändrad med undantag av att Halmstad och Örnsköldsvik på grund av nu genomförd ILS-installation flyttats till högre avgiftsklass. Parkeringsavgiften har höjts med cirka 8 % på samtliga flygplatser.

KSAK säger sig uppfatta —
— (se KSAKs skrivelse) —
—

De frågeställningar, som nu aktualiserats av KSAK, synes icke närmare ha behandlats vid antagandet av den nya trafikpolitiken. För luftfartsverket såsom affärsverk skulle emellertid uppstå flera både principiella och praktiska problem, om vissa av verkets kostnader ej skulle täckas av vissa former av luftfartsverksamhet under åberopande av till exempel den samhällsekonomiska nyttan av viss flygverksamhet. Ehuru Luftfartsstyrelsen har viss förståelse för de av KSAK framförda synpunkterna, kan styrelsen därför icke tillstyrka bifall till föreliggande framställning med hänsyn till de konsekvenser detta skulle medföra i olika avseenden, och vilka det torde föra för långt att i detta sammanhang närmare utveckla.

Det är emellertid knappast ägnat att förvåna, om de nu beslutade avgiftshöjningarna å småflyget befaras bli en svår ekonomisk belastning för vissa av de drabbade. Till bilden hör också, att inom en nära framtid kommer jämväl besiktning- och certifikatavgifterna att höjas icke oväsentligt i syfte att giva luftfartsinspektionen en bättre kostnadsräkning; detta kommer också att i icke obe-

tydlig grad påverka småflygets kostnader. Det torde under alla förhållanden få bli beroende på tämligen skönmässiga överväganden, i vilken grad småflyget skall bidra till täckandet av luftfartsverkets för alla trafikslag gemensamma kostnader. Vid detta förhållande torde det kunna göras gällande, att åtminstone vissa ur ekonomiska synpunkter mindre betydelsefulla delar av denna flygverksamhet tills vidare skulle kunna tänkas få intaga en ur avgiftssynpunkt något gynnsammare ställning utifrån andra värderingar än rent flygplats-ekonomiska.

Haverifrekvensen inom privatflyget har sedan lång tid tillbaka varit en källa till bekymmer, och Luftfartsstyrelsen har vidtagit respektive planerar att vidtaga olika åtgärder i syfte att förbättra detta tillstånd. Vissa av dessa åtgärder, som bland annat inneburit ekonomiskt stöd åt KSAK för kursverksamhet m m, har varit föremål för Kgl Maj:ts prövning. De senaste årens erfarenheter synes otvetydigt ge vid handen, att haverifrekvensen är icke oväsentligt lägre för sådan privatflygverksamhet som bedrivs inom flygklubbarnas ram, än för gruppen enskilda privatflygare utan sådan tillhörighet. Detta förhållande är i och för sig ganska naturligt, enär "klubbmiljön" och den särskilda tillsyn, som klubbens funktionärer utövar, får förutsättas ha ett positivt inflytande på medlemmarnas flygverksamhet. Det är också betydligt billigare och effektivare för Luftfartsstyrelsen att nå privatflygare med upplysningsverksamhet och dylikt, om denna får kanaliseras genom flygklubbarna, än om man söker nå dessa förare individuellt. Det är därför icke minst som ett led i nämnda säkerhetsbefrämjande åtgärder ett intresse både ur allmän och Luftfartsstyrelsens synpunkt att så stor del som möjligt av privatflygverksamheten inrange-

ras i flygklubsverksamheten. Detta syfte skulle säkerligen kunna befrämjas, om det i avgiftshänseende bleve mera lockande att flyga inom en flygklubb än som individuell privatflygare. Luftfartsstyrelsen vill därför förorda, att årskortsavgiften för privat- och skolflygning med flygplan tillhörigt KSAK-ansluten flygklubb nedsattes till 300 kronor. Detta belopp bör då inkludera även fri parkering på av flygplatschef (föreståndare) anvisad plats. (Detta skulle innebära att den inte oväsentliga administrativa lättnad för luftfartsverket, som den tidigare ordningen med "fri" parkering innebar, finge bibehållas åtminstone för dessa trafikanter.)

I detta sammanhang må påpekas, att privatflygning är en tämligen kostnadskrävande verksamhet, som skulle vara förbehållen ett relativt fåtal enskilda personer och företag, om icke speciella åtgärder vidtagits för att nedbringa utbildnings- och flygplanskostnaderna. Det förhållandet att ett mycket stort antal certifikatinnehavare för närvarande är i jämförelsevis ung ålder eller tillhör befolkningsgrupper med låga eller måttliga inkomster torde i allt väsentligt få tillskrivas flygklubsverksamheten, som möjliggjort en betydande ekonomisering av utbildnings- och privatflygningen. Å andra sidan är det väl känt att dessa klubbar, som för sin existens är beroende av en icke obetydlig insats av tid och oavlönat arbete från medlemmarnas sida, med få undantag kämpar med ekonomiska svårigheter, där även förhållandevis små kostnadsökningar medför besvärande uttaxeringar. Även ur synpunkten att det här rör sig om en huvudsakligen ideell verksamhet utövad av personer med svag betalningsförmåga synes sålunda skäl tala för ovan föreslagna avgiftslättnad.

I brist på erfarenhet av verkan av de nu beslutade avgiftshöjningarna är det svårt att

för närvarande med någon grad av exakthet beräkna storleken av det inkomstbortfall, som ett bifall till styrelsens ovan förorda förslag skulle medföra. För närvarande står olika flygklubbar antecknade i luftfartstygsgregistret som ägare till sammanlagt icke fullt 200 flygplan*). För dessa finnes för närvarande cirka 140 giltiga årskort. Detta antal kommer sannolikt att sjunka på grund av den beslutade avgiftshöjningen. Om antalet årskort enligt vissa inom styrelsen gjorda beräkningar antages stanna vid 90 à 100 kommer bortfallet att röra sig om 40 000—45 000 kronor/år, eller cirka 2 % av verkets uppbörd av landnings- och parkeringsavgifter. Beloppet bör också ses i relation till att småflyget i varje fall i dagens läge icke kan anses förorsaka verket några särkostnader, om man bortser från de så kallade småflygplatserna, vilkas kostnader emellertid numera till väsentlig del täckes av trafikinkomster från småflygverksamheten.

Luftfartsstyrelsen ställer sig tveksam till det av KSAK framförda förslaget om att det så kallade allmänflygets problem genom tilläggsdirektiv skulle studeras av 1963 års luftfartsutredning. Enligt styrelsens mening utgör gällande direktiv för utredningen inget hinder för denna att upptaga dessa spörsmål till behandling, och såvitt styrelsen har sig be-

kant kommer detta också att ske åtminstone i viss omfattning. Det torde bli möjligt för KSAK och andra intressenter i allmänflyget att vid remissbehandlingen av utredningens betänkande framföra kompletterande synpunkter.

Under återopande av det ovan anförda får Luftfartsstyrelsens sålunda föreslå, att till flygplatstaxans 2 § 1 mom fogas ett nytt stycke av följande lydelse:

”Vid erläggande av årsavgift enligt punkt 2 ovan utgår avgiften med 300 kronor för luftfartstyg, som tillhör flygklubb ansluten till svenska aeroklubben. Denna avgift inbegriper jämväl årsavgift för obegränsat antal parkeringar på av flygplatschef (motsvarande) anvisad plats.”

KSAK har under hand förklarat sig intet ha att erinra mot att klubbens framställning bifalles på ovan angivet sätt.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektören samt styrelseledamöterna Eriksson, Hjalmarson och Rosenius. Fördragande har varit byråchefen Sörenson, varjämte överingenjören Wessel, trafikdirektören Carlsson och överingenjören Ljungh har deltagit i ärendets handläggning.

Stockholm den 25 januari 1966.

Underdånigst
Henrik Winberg
Sven Sörenson

... och så här skrev SPAF

Bromma den 15 febr 1966
Statsrådet och Chefen för
Kommunikationsdepartementet
Landningsavgifter
för allmänflyget

I Stockholms-Tidningen av den 6.2.66 och i Svenska Dagbladet av den 9.2.66 refereras Luftfartsstyrelsens remissvar på KSAK:s skrivelse till regeringen angående nedsatta landningsavgifter för flygklubbar nas flygplan. Dessutom meddelas vissa LFS kommentarer till dessa skrivelser.

Innehållet i skrivelserna och

LFS åsikter i sammanhanget är för oss endast kända genom dessa tidningsreportage. Vad som däri framföres har emellertid så allvarliga konsekvenser för helhetssynen på det svenska allmänflyget, att vi, trots ett icke fullgott underlag, anser oss nödsakade att ingå med denna skrivelse med begäran, att hela ärendet återvisas till en realistisk utredning, som tar hänsyn till hela allmänflygets samlade intressen, och som bygger på en total bild av allmänflygets ekonomiska, operativa och flygsäkerhetsmässiga förhållanden.

LFS inställning i ärendet innebär en klar diskriminering av det icke klubbanslutna allmänflyget, som är speciellt kännbar när den träffar de kommersiella flygskolorna, de små flygföretagen och de privata flygplanägare, som ofta nog är personer med begränsade ekonomiska resurser men med stor idealitet. De kommersiella flygskolornas vidareutbildningsverksamhet är av minst lika stor betydelse som flygklubbarnas. Praktiskt taget all utbildning till högre certifikatvalörer går via flygskolorna. Den flygsäkerhetshöjande verkan av detta torde vara uppenbar.

Den haveristatistik, som LFS anger som bakgrund till sitt ställningstagande, bygger på lösa grundvalar. En jämförelse baserad på flygplanantalet faller redan därigenom, att det icke klubbanslutna allmänflyget har ungefär dubbelt så många flygplan som klubbarna. Endast en jämförelse grundad på en fullständig analys av ingående faktorer, nämligen operativa förhållanden, flygtid och produktion av passagerarkilometer, kan ge ett signifikant resultat. Det bör nämnas, att försäkringsbolagens riskberäkningar klart anger, att det privatägda flygplanet, som flygs och vårdas av ett fåtal piloter, är en mindre risk än klubbflygplanet vilket åter speglar sig i avsevärt lägre

premier för det privatägda flygplanet**). Vi anser, att LFS bör redovisa de statistiska utredningar, som ligger bakom slutsatsen, att klubbflyget är avsevärt säkrare än övrigt privatflyg.

LFS slutsats, att flertalet haverier beror på bristande ömdöme och/eller skicklighet hos förarna, är utan tvivel riktig. Detta beror i sin tur på brister i utbildning och gallring. Större delen av A-certifikatutbildningen äger rum vid flygklubbarna. Slutsatsen att flygsäkerheten inom klubbarna är avsevärt större än för övrigt privatflyg rimmar dåligt med dessa sakförhållanden.

En flygklubb kan via en sidoordnad ekonomisk förening arbeta kommersiellt med de av klubben ägda flygplanen. LFS har inte klargjort hur landningsavgifter skall beräknas i sådana fall.

Många privatägda flygplan utnyttjas av flygklubbar i såväl skolning som allmännyttig verksamhet, tex Frivilliga Flygkåren. Även för dessa fall bör LFS klarlägga normerna för landningsavgifternas uttagande.

Det är SPAF:s fasta övertygelse, att ett rättvist system för uttagande av avgifter till Luftfartsverket endast kan byggas på storleksskillnader och operativa skillnader mellan olika flygplan. Enligt vår uppfattning ligger svårigheten i att konstruera avgiftssystemet så,

att flygets utveckling, som helhet betraktat, inte hindras, samtidigt som samhället inte onödigtvis belastas. Vi avser återkomma med förslag i detta sammanhang.

SPAF anholder alltså, att ärendet angående allmänflygets landningsavgifter återvisas

till utredning, med hänsynstagande till hela allmänflygets intressen.

Högaktningsfullt
SVENSKA PRIVAT- OCH
AFFÄRSFLYGFÖRENINGEN
Sven Hugosson
Ordf

Detta är konseljbeslutet

I skrivelse den 21 december 1965 har Kungl svenska aeroklubben i Stockholm anhållit dels om att flygplan, vilka ägas av flygklubb och äro engagerade i hjälpflygverksamhet, befrias från skyldighet att erlagga landnings- och parkeringsavgifter vid begagnande av statens flygplatser, dels om utredning av statens kostnader för olika grenar av allmänflyget.

Luftfartsstyrelsen har avgivit utlåtande i ärendet den 25 januari 1966 och därvid föreslagit viss ändring i den av Kungl Maj:t genom beslut den 12 november 1965 fastställda taxan för begagnande av statens flygplatser. Svenska privat- och affärsflygföreningen har inkommit med en skrift, vari hemställes att ärendet återförvisas för utredning.

Kungl Maj:t lämnar aeroklubbens ansöknings i vad avser yrkandet om avgiftsbefrielse ävensom Luftfartsstyrelsens förslag om ändring av flygplatstaxan utan bifall.

Kungl Maj:t finner yrkandena om viss utredning rörande allmänflyget icke böra föranleda annan åtgärd än att avskrift av detta beslut och till ärendet hörande handlingar skola överlämnas till 1963 års luftfartsutredning för kännedom.

Detta får jag, på nådig befallning, härigenom meddela.

Stockholm den 18 februari 1966.

Olof Palme

/ Lars Peterson

Plats för reflexioner!

Detta ärende är endast ett bland många som KSAK tagit upp i försök att förbättra allmänflygets villkor. Denna gång misslyckades vi — men vi ger inte upp utan försöker på olika vägar gagna allmänflygets intressen.

*) KSAK:s inledningsvis lämnade uppgift är icke helt korrekt. (KSAK räknade med både klubbägda och klubbdisponerade flygplan. Red:s anm)

**) Ett en-motorigt, privatägt flygplan, som flygs av privatflygförare, har högre premie för såväl kasko som ansvar och olycksfall än ett flygplan som ägs av flygklubb eller som av privatperson ställs till klubbs förfogande. Jämförelse: Klubbflygplan, kasko: 4.0—4.25 % (beroende på önskad återbäring), ansvar: 165 kr, olycksfall: 207 kr. Privatflygplan, kasko: 5—7 %, ansvar: 335 kr, olycksfall: 310 kr. Däremot har ett två-motorigt privatflygplan som flygs av förare med IFR-bevis eller av yrkespilot lägre premier. (KSAK:s anm.)



Beechcraft Baron C 55 hör till de snabbaste kolvmotordrivna affärsflygplanen med en marschfart på ca 370 km/tim.

SVEN SANDBERG TESTAR:

Beechcraft Baron C 55

Eftersom det svenska affärsflyget ännu inte hunnit utvecklas så värst långt har namnet Beechcraft kanske inte trängt igenom här i landet i samma utsträckning som de amerikanska fabrikaten Piper och Cessna. Visserligen började Beechcraft en gång i tiden med

enmotoriga plan, men kom redan tidigt att mera dominera på den tvåmotoriga marknaden. Twin Beech började tillverkas redan 1937 och fabrikationen kan sägas pågå fortfarande med modellbeteckningen S 18, som nu tillverkats i 9 000 exemplar. Beechcraft har

producerat stora serier för både amerikanska flygvapnet och andra länders krigsmakter, mest robusta mindre tvåmotoriga transportflygplan.

På senaste åren har emellertid Beechcraft dykt upp mera markant på den svenska marknaden både med tvåmotoriga

affärsflygplan såsom Travelair och Baron, men också med en lätt enmotorig fyrsitsare med fast ställ, Musketeer. Baron har nyligen kommit i en starkare och snabba version, C 55, vars testresultat här redovisas.

Skilnaderna från B 55, som också tillverkats, är främst följande: Motorstyrkan har ökat från 260 till 285 (insprutning). Motorinklädningen förbättrats för att ge mindre buller. Förbättrat oljefilter ger längre gångtid mellan oljebyttena. 3 dm längre nos ger större främre bagageutrymme. Bakre bagageutrymmet har blivit standard. Högre max dykfart. 50 A växelströmsgenerator standard (laddar även på tomgång).

blir också flygsäkerheten tillgodosedd genom förbättrade startprestanda samtidigt som fler flygplatser blir tillgängliga. Sedan får man alltså göra avvägningen huruvida det högre priset jämfört med B 55 kompenseras av fördelarna.

Nära Metropolitanfart

Med marschfart på upp till 370 km/tim hör Baron till de snabba bland kolvmotordrivna affärsflygplan. Det blir nästan samma fart som vårt inrikesflygs Metropolitan brukar hålla. Baron gör utifrån sett ett ganska kompakt intryck, och är nog inte särskilt stor för att vara sexsitsig, vilket också märktes invändigt. Det var litet trångt i sidled längst framme, men det berodde nog till stor del på att demonstratören, Ulf Wiberg, är en bred gosse. Typiskt för Beechcraft är den egendomliga formen av dubbelkommando, som innebär en enda ratt, vilken kan fällas över mellan vänster- och högerläge. Den som demonstrerar planet eller flyger in elever bör tydligen ha goda nerver eftersom hans möjligheter till snabbt ingripande torde vara ganska reducerat.

Kabinen har den numera vanliga lyxen med dubbla armstöd och nackstöd, ställbara stolryggar, ventilationssprutor etc. Redan utifrån märker man genast frånvaron av mittstolpe för frontrutan. En annan detalj, som är mindre vanlig i denna klass av flygplan, är landställsluckorna för huvudhjulen. De hålls stängda även sedan stället fällt ut, ett arrangemang som hindrar smuts att stänka upp under markkörning.

Det finns två särskilda bagagerum, ett i nosen och ett akterut, varav det främre är mycket rymligt.

Inte gjorde det undertecknad något att det bara fanns en ratt så länge den satt på "rätt" sida! En detalj som kunde varit bekvämare var höjdrimmen.

Alla tre trimrattarna sitter väl samlade och i rätt riktning, men det var litet besvärligt att nå den nedersta som rörde höjdroret, särskilt från högerplats.

Brant start

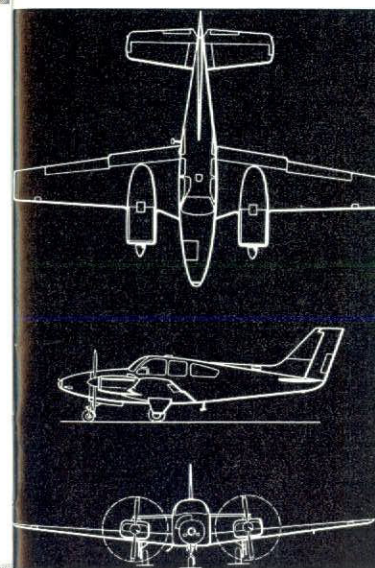
Ett tappert försök att samla ihop frivilliga passagerare (för viktens skull) resulterade i att vi var fyra ombord plus en hel del bränsle. Det började sedan med att demonstratören visade en kortstart med fullt utnyttjande av vad motorer och klaffar medgav. Resultatet var ganska imponerande, särskilt stigvinkeln. Baron har utan tvekan litet utöver det vanliga i klassen.

Flygegenskaperna i övrigt. Tja, vad gör man när det är bråttom och bara 300 m i tak över Brommatrakten? Klaffarna är mycket effektiva, vilket märks både i start och landning. Den tunna laminarprofilen i förening med relativt hög vingbelastning ger ganska hög fart i landningsplanen, men glidbanan är ändå brant tack vare klaffarna. Värdet var visserligen lugnt, men Baron gav intryck av att vara mycket lättlandad.

Det gavs aldrig tillfälle till instrumentflygning, men stabiliteten var inte att klaga på, och instrument och reglage gjorde ett både gediget och välordnat intryck, och alla är väl inte så flitiga med höjdrimändringar som en testpilot. Men är man uppförd med eltrim på spaken modell SAAB (och numera Piper) blir man bekväm av sig. Ljudisoleringen var förnämlig — fönstren är dubbla och sammanlimmade med ett speciellt genomskinligt isolerskikt emellan.

Ett studium av viktsprestanda ger vid handen att C 55 — även med extratank — kan ta full last, sex personer och så mycket bagage som de speciella utrymmena tillåter.

Prismässigt syns Baron C 55 ligga väl till, i synnerhet om



Baron C 55, treplansskiss.

Större lastförmåga. Lägre effekbelastning ger bättre prestanda. Stallfarten har minskat en aning och startsträckan har minskat åtskilligt. Priset har ökat med cirka 30 000 kr.

Enligt tillverkaren har de förbättrade prestanda medfört lägre kilometerkostnad, samtidigt som den ökade lastförmågan (ca 100 kg) bidragit till att förbättra ekonomin. Givetvis





Kabinen är bekväm – åtminstone för fyra.

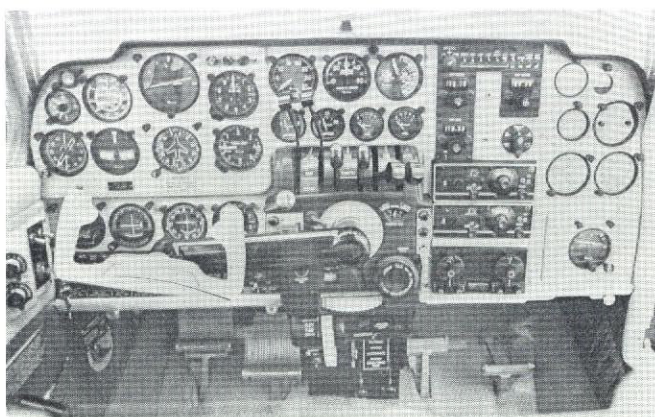


Landställslucken är stängd även då stället är ute och förhindrar därigenom att smuts tränger in vid markkörning.

man sneglar på de goda prestationerna. Prospektet talar försiktigtvis om fyra- till sexsitsig, vilket ger en antydning om det faktum att de bägge bakersta platserna inte håller den höga standard i fråga om utrymme och bekvämlighet som kännetecknar de övriga. Service kan ges i Norrköping, där generalagenten för Norden, Travelair, håller till, eller hos svenske återförsäljaren, Svensk Flygtjänst i Stockholm, eller hos detta företags "filialer" i Göteborg, Malmö och i Raketbasen Vidsel.

Teknisk beskrivning

Sexsitsigt, lågvingat, fribärande helmetallflygplan med infällbart landningsställ av trehjulstyp. Individuellt manövrerade skivbromsar och styrbart noshjul kopplat till sid-



Baron har en ganska ovanlig form av dubbelkommando: en enda ratt, som kan fällas mellan vänster- och högerläge.

roderpedalerna. Landställ och klaffar elektriskt manövrerade. Höjd-, sid- och skevtrim. Två separata bagagerum, särskild lastningsdörr i bakre delen av kabinen.

Motorer: 2 st Continental 10-520-C, sexcylindrig, luftkyld med motliggande cylindrar. Bränsleinsprutning. Effekt 285 hk vid 2 700 v/min. Constant speed-propellrar.

Data	
Spännvidd	9,4 m
Längd	8,9 m
Höjd	2,9 m
Kabinlängd (utom separata akter bagageutrymmet)	2,6 m
Kabinbredd	1,07 m
Kabinhöjd	1,26 m
Vingyta	18,5 m ²
Tomvikt (IFR-utrust)	1 365 kg
Bränslemängd: normal	424 lit
med extra vingtankar	537 lit
Maxvikt	2 400 kg
Bagageutrymmet tar: främre	136 kg
bakre	54 kg
Vingbelastning	130 kg/m ²

Prestanda

Maxfart, havsnivå	390 km/tim
Marschfart:	
75 % på 2 100 m	370 km/tim
65 % på 3 100 m	362 km/tim
50 % på 3 000 m	314 km/tim
Stallfart, 28° klaff, ställ ute	124 km/tim

Stighastighet: havets nivå	8,5 m/sek
på en motor, havets nivå	1,7 m/sek
Tjänstetopphöjd	6 400 m
D:o på en motor	2 200 m
Startsträckor	182 m
Landningsrullsträcka	265 m
Startsträcka till 15 m	295 m
Landningssträcka från 15 meter	430 m
Bränsleförbrukning, 65 %	111 lit/tim
Aktionssträcka, max 45 %, 45 min reserv	1 840 km
Uppgifterna lämnade av tillverkaren.	

Ekonomisk kalkyl

Grundpriset med i stort sett mörkerutrustning är 378 000:-. Här lämnas en redogörelse för vad ett fullt utrustat plan kostar enligt det normala förslaget den svenske försäljaren lämnar. Utrustningen omfattar: 2 VHF radio, 2 VOR - ILS, 1 ADF, högtalare, mikrofon, hörlurar, allbelysning inkl rotating beacon, extratankar i vingarna, dubbelfönster, 2-axlad autopilot, propelleravinsning, frontruteavinsning (alkohol), is-inspektionsljus för vingar, extra korrosionsbehandling, höjdmätare med mb-skala, utvändigt markbatterieruttag, statiska avledare.

Priset blir med ovanstående tillbehör 452 500:- fritt Norrköping.

Motion i riksdagen om allmänflyget

Riksdagsmännen Stig Stefansson

och Roland Lundberg

har visat sitt stora intresse för allmänflyget

i den motion av den 25 januari 1966

som de framlagt i riksdagen

(nr 247 i Första och nr 317 i Andra kammaren).

Motionen ger en initierad och god bild av allmänflyget idag. KSAKs insatser på olika områden redovisas, särskilt beträffande vad KSAK gjort och gör för flygsäkerhetens främjande. Därjämte redovisas utförligt KSAKs och dess klubbars allmännyttiga insatser för skogsbrandbevakning, FFK m m. 1965 års höjningar av landningsavgifterna redovisas. Motionärerna ifrågasätter riktigheten i denna höjning. Slutligen redovisas KSAKs arbete för en bättre flyglärodbildning.

Motionen utmynnar i följande:

"Med hänvisning till ovanstående får vi hemställa, att riksdagen i skrivelse till Kungl Maj:t anholder om åtgärder för central utbildning av flyglärodbildningspersonal och därvid även beaktar möjligheterna att ge den grundläggande flygutbildningen mer säkerhetsfrämjande utformning samt att riksdagen i skrivelse till Kungl Maj:t anholder om prövning av frågan om allmänflygets landningsavgifter på statliga flygplatser."

KSAK har av Riksdagens

Rabatter på SJ och inrikesflyget

KSAK har träffat överenskommelse med SJ och SAS om rabatter vid resor till av KSAK arrangerade kongresser, kurser m m.

SJ lämnar sålunda 25 proc rabatt under förutsättning av en beställning av minst 15—20 tur- och returbiljetter. KSAK kommer därför i fortsättningen att till sina större möten tillhandahålla biljetter såväl till dem, för vilka KSAK bekostar resan som till dem som reser på egen

eller klubbens bekostnad. Detta kommer givetvis att kräva lite extra förberedelser och korrespondens, men är säkert värt det arbetet.

För de KSAK-klubbar som ordnar större möten är vi också beredda förhandla med SJ om rabatter. Förutsättningarna

allmänna beredningsutskott beretts tillfälle att yttra sig över motionen. KSAKs yttrande den 23/2 1966 har i avskrift utsänts till samtliga klubbar.

KSAK redovisar i sin skrivelse sitt arbete på de områden motionen berör.

Beträffande en bättre flyglärodbildning redovisar KSAK sitt eget och Lfs samarbete med skolöverstyrelsen med förslag till en central flyglärodbildning. Skolöverstyrelsen upptog på grundval av detta i sina åskanden för 1966/67 ett belopp av 99.000 kronor till en försökskurs i KSAKs regi. Åskander föranledde dock ingen Kungl Maj:ts proposition. KSAK understödjer i sin skrivelse den 23/2 starkt motionärernas framställning.

Frågan om landningsavgifterna har ju tyvärr kommit i ett sämre läge genom Kungl Maj:ts avslag i konselj den 18/2 på Lfs ansökan om sänkta avgifter för klubbägda flygplan, motiverad av klubbarnas mindre ekonomiska bärkraft samt betydelsefulla säkerhetsfrämjande verksamhet. Givetvis ser KSAK med glädje motionärernas beställan om prövning av frågan om allmänflygets landningsavgifter på statliga flygplatser.

är dock att minst 15—20 tur- och returbiljetter på över 5 mil löses centralt. Vidare undantas de stora helgerna samt högtidsfiksåsonen (i år 10/6—31/7).

Även med SAS har vi träffat preliminär överenskommelse om rabatter på inrikesflyget till av oss arrangerade kongresser och möten. Vi avser i första hand att begagna oss av inrikesflyget — då KSAK bekostar resorna — för de långväga resenärerna från klubbarna i norr. I de fall klubbarna själva står för kostnaderna till våra kongresser etc kan vi medverka till rabatter på inrikesflyget.

Bestämmelser för SM i motorflyg Fastställda 1966

I. Allmänna bestämmelser

1. Deltagare

Tävlingen är öppen för svensk medborgare, som är medlem i KSAK eller i till KSAK ansluten flygklubb samt innehar gällande flygcertifikat och av KSAK utfärdad sportlicens.

2. Deltagande flygplan

Flygplan som användes i tävlingen skall vara i Sverige inregistrerat landflygplan av konventionell typ (enl tävlingsledningens bedömning). Varje deltagare måste genomföra hela tävlingen på en och samma flygplantyp. Samma flygplan må efter särskilt medgivande av tävlingsledaren användas av flera deltagare. Dock får flygplan med marschhastighet 120 km/tim eller lägre endast användas av en deltagare. Deltagande flygplan skall medföra luftvärdighetsbevis och ansvarighetsförsäkring.

3. Tävlingsledning

Tävlingen anordnas av KSAK. KSAK utser överledare, tävlingsledare och jury.

Juryn är högsta appellationsinstans och dess beslut är definitiva och kan ej överklagas.

4. Tävlingsmål

Tävlingen är dels en individuell tävling, dels en lagtävling.

Segraren blir svensk mästare i motorflyg.

Alla deltagare tävlar om mästerskapet.

Deltagare fylla 50 år tävlar dessutom i en oldboyklass.

Lagtävlingen omfattar två-mannalag. Till lagtävlingen får anmälas lag från klubbarna omfattande tre namngivna deltagare av vilka de två bästa räknas.

5. Priser

Uppgift på priser samt för dessa gällande särskilda bestämmelser meddelas årligen i samband med tävlingens kungörande.

6. Anmälan

Anmälan till tävlingen sker på härför uppgjorda blanketter, som tillhandahålls av KSAK samt insändes genom vederbörande klubb eller av direktansluten medlem direkt till KSAK.

Samtidigt med anmälan insändes anmälningsavgiften, vars storlek årligen bestäms.

Tävlingsledningen äger vidtaga erforderlig begränsning av antalet deltagare i tävlingen.

7. Ansvar

KSAK, ansluten flygklubb, tävlingsledning eller dess funktionärer ansvarar icke för skada uppkommen under eller i samband med tävlingen.

Ägare till deltagande flygplan skall täcka med flygplanet förbunden skaderisk genom i försäkringsbolag tecknad obligatorisk ansvarighetsförsäkring (1.000.000:— / 172.000:— / 100.000:—).

8. Tävlingens kungörande

Tävlingen kungöres senast sex veckor i förväg i KSAK-NYTT

samt genom cirkulärskrivelse till flygklubbarna.

II. Tävlingsregler

1. Briefing

Före tävling skall briefingsammanträde ordnas, varvid regler och bestämmelser genomgås samt frågor besvaras. Därvid meddelas även startordning.

2. Tävlingsprov

Tävlingen omfattar navigeringsprov, specialprov och landningsprov.

Navigeringsprovet ger maximalt 400 prickar, landningsprovet 300 prickar och specialprovet 300 prickar.

3. Navigeringsprov

Provet omfattar en tidtabellflygning med hjälp av karta, kompass och klocka utefter en cirka 150 km lång bana. Start och mål skall passeras på angiven höjd över en av tävlingsledningen angiven start- resp mållinje. Brytpunkt skall passeras inom ett avstånd av 300 m med bibehållen kurs från närmast föregående färdlinje. Passeras ej startlinje eller mållinje uteslutes den tävlande ur tävlingen.

Tävlingsledningen anger starttid från marken, passertid i luften över startlinje samt färdhastighet på de olika sträckorna. Färdhastigheten kontrolleras genom särskilda (hemliga) kontroller. Kontrollerna utefter färdlinjen skall passeras inom ett avstånd av 300 m för att passertid skall erhållas. I annat fall räknas kontrollen som icke passerad.

Flygningen utföres på en höjd av 200—400 m över terrängen. Tävlingsledningen kan bestämma annan höjd för viss del av banan.

Tävlingsuppgifter utlämnas på bestämd tid före starttiden och innehåller tävlingskarta, startkort, färdplanformulär, frågeformulär m m. Egna kar-

tor skall medföras för att kunna användas vid desorientering. Tävlände skall själv köra fram flygplanet till startplats. För start av motorn får hjälp anlitas.

Vid stort antal deltagare kan navigeringsprovet bli utslagsgivande för tävlandes rätt att delta i de övriga proven. Detta avgöres av tävlingsledaren.

Specialprov

Specialproven kan omfatta:

Färdplanberäkning. Lokalisering av fotomål och dukmål.

Lokalisering och beskrivning av förutbestämt mål.

Beräknings- och bedömningsuppgifter.

Nedkastning av rapporthylsor. Andra liknande prov enligt tävlingsledningens bestämmande.

Proven kan ske i samband med navigeringsprovet och landningsprovet.

Landningsprov

Landningsproven omfattar tre olika typer av landningar. Tävlingsledningen bestämmer för varje landning höger- eller vänstervarv.

Simulerad nödlandning.

Precisionslandning med motor.

Precisionslandning utan motor.

Uppgiften vid de tre landningstyperna är att utföra sättning av flygplanet så nära som möjligt efter passerandet av en markeringslinje, vilket närmare framgår av landningsdiagram.

Sättning och utrullning skall ske inom ett 12 m brett stråk sträckande sig från —50 m till +120 m. Sättning mätes till huvudhjul. Flygplanet skall efter sättningen behålla kontakten med marken.

Simulerad nödlandning

Gasen avdrages vid av tävlingsledningen bestämd position. Stilbedömning förekommer ej.

Precisionslandning med motor

Motorn får användas intill dess hjulen första gången berör marken. Två meter högt hinder placeras 50 m framför markeringslinjen. Stilen bedömes.

Precisionslandning utan motor

Gasen avdrages på 300 m höjd på medvindslinjen tvärs landningsmärket. Uppgiften är att göra en perfekt bedömningslandning $2 \times 90^\circ$ eller $1 \times 180^\circ$. Manövrering med klaff och/eller vingglidning tillåten intill 100 m avstånd från markeringslinjen. Stilen bedömes.

3. Handikappbestämmelser

1) Specialprovets dukmål, foto-

mål, terrängmål och nedkastning av rapporthylsor

$$H = \frac{V_m}{V}$$

H = handikappfaktorn

V = marschhastigheten

V_m = medianvärdet på marschhastigheten för de till tävlingen anmälda flygplanen

2) Landningsproven

$$H = \frac{V_m}{v}$$

H = handikappfaktorn

v = landningshastigheten

V_m = medianvärdet på landningshastigheten för de till tävlingen anmälda flygplanen.

I samtliga fall är max pris- kar handikappberoende.

4. PRICKTABELL

	Prickar	Max prickar
Navigeringsprov		400
a) Start från marken		400
Avvikelse från starttid utöver ± 5 S för varje sekund	1	
b) Passage i luften av startlinje, kontroller och mållinje		400
Avvikelse från rätt passertid utöver ± 5 sekunder för varje sekund	1	
Ej passerat brytpunkt	400	
Ej passerat hemlig kontroll	200	
c) Påtaglig avvikelse från angiven höjd	25—125	
Specialprov		300
a) Beräkning av färdplan		150
För varje uträknad sträcka tilldelas prickar enligt följande		
Avvikelse per grad $\pm 1^\circ$	5	
Avvikelse per sekund ± 5 S	1	
För sent inlämnad färdplan, för varje påbörjad minut	10	
b) Duk- och fotomål, för varje Fel angivet läge per 100 m	1	10
c) Beskrivningsmål, för varje Felaktig beskrivning	1—10	10
d) Nedkastning av rapporthylsa Avstånd från målet per meter		30
Underskridande av angiven höjd		30
Underskridande av angiven fart		30
e) Övriga specialprov		
Resterande prickar upp till 300 prickar		

Landningsprov

a) Simulerad nödlandning

Otillåten användning av motorn
Huvudhjulen berör marken före markeringslinjen
Avstånd från prickfritt 10 m bälte till sättning per m
Flygplanet rullar av stråket

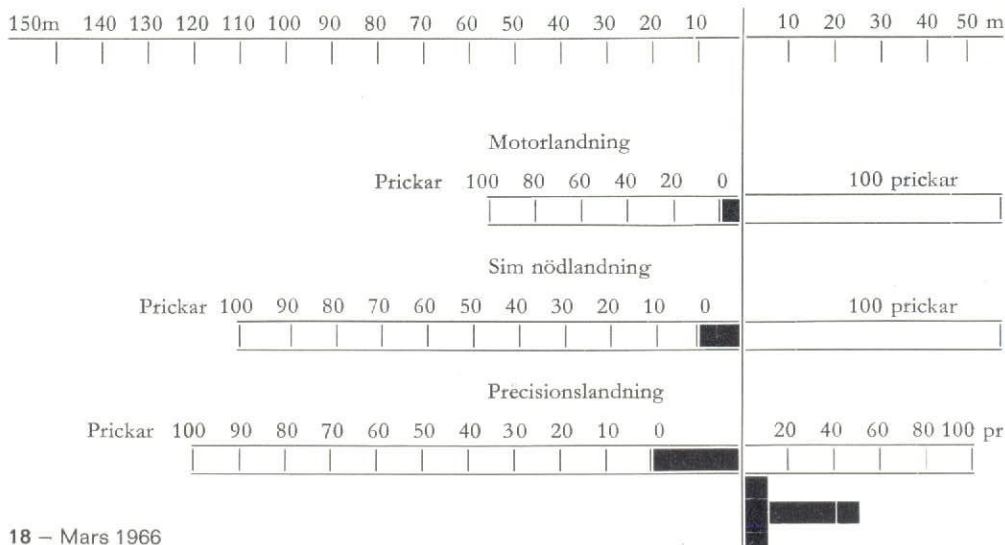
b) Precisionslandning med motor

Flygplanet berör hindret
Huvudhjulen berör marken före markeringslinjen
Avstånd från prickfritt 5 m bälte till sättning per m
Flygplanet rullar av stråket
Stilbelastning: utan anmärkning
över medelmåttig
medelmåttig
dålig

c) Precisionslandning utan motor

Otillåten användning av motorn
Huvudhjulen berör marken före markeringslinjen per m
Avstånd från prickfritt 20 m bälte till sättning per m
Flygplanet rullar av stråket
Otillåten användning av vingglidning eller vingklaff efter —100 m gränsen
Stilbelastning: utan anmärkning
över medelmåttig
medelmåttig
dålig

d) Landningsdiagram



Prickar Max prickar

300

100

100

100

1

50

100

100

100

2

50

0

10

20

40

100

100

2

50

1

50

50

0

10

20

40

5. Beräkning av tävlingsresultat

De tävlande tilldelas ett antal prickar för varje prov allt efter resultatet. Härvid gäller särskilt utfärdade handikappbestämmelser baserade på principen att prickbelastningen skall stå i omvänt förhållande till flygplanets marschfart resp landningsfart. Målet är att få så låg prickbelastning som möjligt i varje prov. Vid lika sammanlagd prickbelastning är placeringen i navigeringsprovet i första hand avgörande, i andra hand placeringen i landningsprovet, i sista hand placeringen i specialprovet.

6. Diskvalificering

Följande omständigheter föranleder diskvalificering från tävlingen.

1. Landning under navigeringsprovet på platser, som ej är angivna i de speciella bestämmelserna för tävlingen — enligt juryns bestämmande.
2. Flygplan havererar p g a förfel.
3. Försök att erhålla informationer eller hjälp från andra under tävlingen samt att själv ge sådana.

4. Överträdelser av tävlingsbestämmelserna och trafikregler för luftfart samt varje form av flygning, som enligt juryns uppfattning kan betraktas såsom oförsvarlig.

7. Prisbedömning och protester

Tävlingsledningen svarar för att prisbedömningen sker enligt dessa tävlingsregler.

Anser tävlingsdeltagare att någon oriktighet begåtts i prisbedömningen skall skriftlig protest inlämnas till tävlingsledningen senast en timme efter det att oriktigheten iakttagits.

III. Uttagning till Nordiska Motorflygtävlingen

Tävlingsledningen utgör uttagningskommitté, som utser det landslag om tre man jämte reserver, som jämlikt bestämmelserna för den Nordiska Motorflygtävlingen skall genom KSAK representera Sverige i denna tävling, varvid de resultat i SM och NM som uppnåtts senaste och/eller föregående år skall vara bestämmande för uttagningen.

Uttagningskommittén utser även prisdomare jämte suppleant till Nordiska Motorflygtävlingen.

PM

för SM i motorflyg

II. Tävlingsregler

Allmänt

Tävlingsledningen anger alla tider i god tid före varje tävlingsmoment. Om navigeringsprovet kan hållas första dagen kommer startordningen vid landningsproven att bli sådan, att den som leder tävlingen startar först, därefter den som ligger näst bäst osv. Dessa för att största möjliga rättvisa beträffande vind och övriga väderförhållanden skall kunna erhållas.

Navigeringsprov

Passeras inte brytpunkt eller hemlig kontroll erhåller den tävlande prickbelastning (uteslutes sålunda inte ur tävlingen).

Utefter banan är spaningsprov anordnade bestående av lokalisering och beskrivning av foto-, duk- samt på kartan inprickade mål. Dessa ingår i specialproven. Spaningsmålen ligger högst 300 m avlägsna från färdlinjen. Upptäckt fotomål markeras med en liten prick eller nålstick inringat samt målets nummer F1, F2 osv. Upptäckt dukmål markeras på samma sätt, men med den skillnaden att dukarnas tecken noteras istället för nummer. Upptäckt beskrivningsmål besvaras på frågeformuläret. Färdplan beräknas av den tävlande själv. Färdplan ifylls på härför avsett formulär och inlämnas till tävlingsledningen på viss tid före starttiden. Av tävlande beräknad idealtid skall hållas under hela flygningen vilket kontrolleras genom hemliga kontroller.

Det åligger föraren att tillse att start sker på utsatt tid. Starttid tas när flygplanet börjar rulla. Trafikledaren kan

stoppa start genom att ge stopptecken med flagga eller signallampa. Detta sker endast om verkligt hinder föreligger p g a annan trafik e.dyl. Tävlande åläggs därför att se upp på trafikledaren strax före starttillfället — detta är mycket viktigt. Om föraren blir stoppad erhålls ny starttid av trafikledaren. Sker detta så att föraren hinner passera startlinjen på utsatt tid fortsätter han efter beräknad färdplan. I annat fall erhåller han starttid i annan omgång efter överenskommelse med tävlingsledningen.

För stigning och sväng ut på första benet kan viss tid erhållas. Vid varje brytpunkt anslås 1 minut för sväng ut på nästa ben. Flygplanet får inte föras mer än 300 m från färdlinjen, i annat fall riskeras prickbelastning.

Efter landning körs flygplanet till parkeringsplats där föraren ges 5 min att komplettera uppgifterna på karta och frågeformulär. Därefter instoppas alla tävlingshandlingarna namnförsedda i härför avsett kuvert samt överlämnas till tävlingsledningen.

Specialprov

Vid nedkastning av rapporthylsor skall flygplanet flygas med lägst tävlingsmarschfart i förutbestämd riktning på angiven höjd över marken.

Landningsprov

Landningsstråket markeras på båda sidor med vimplar eller motsvarande märken på var 10:e meter. Nollstreckets räknas från översidan på landnings-

(Forts på sid 29)



AFFÄRS FLYG

Framtidens navigeringssystem

Varför använder vi inte TV
för flygnavigering?

Det kanske är enklare och billigare än man tror.

Framför allt skulle ett sådant system
höja flygsäkerheten.

I princip skulle TV-navigering innebära att TV-mottagare installerades i flygplanen och radarskärmar i kontrollcentralerna kontinuerligt filmades av TV-kameror. Piloten i flygplanet ser radarekott av sitt eget flygplan i TV-rutan och får även en klar bild av trafiksituationen i den närmaste omgivningen. Ekot identifieras med hjälp av en transponder monterad i flygplanet. Under inflygning i dåligt väder skiftar piloten mottagningsfrekvens och får in PAR-skärmar (PAR = Precision Approach Radar). Man ser flygplansekots läge i förhållande till den på radarskärmen inlagda kurslinjen och glidbanan och korrigerar sitt läge utan direktiv från marken. Säkerheten ökas ytterligare av att höjdangivelser finns inlagda på glidbaneskärmen. Mot dessa kontrollläses höjdmätarna. En speciell markering anger OCL (Obstacle Clearance Limit) vid vilket inflygningen avbryts om inte marksiikt erhållits och oberoende av eventuellt felaktiga höjdmätare.

Systemet kan byggas ut så att flygfyrarna ersätts med radar och TV-kamera. Luftleder med distansmarkeringar finns inlagda på radarskärmar, och som yttersta komplement används transponders med höjregistrering. Om radarstationer med stor räckvidd utnyttjas täcker dessa ett fåtal stora landområden. Sålunda skulle navigering utanför luftlederna kunna utföras med betryggande säkerhet i mycket större utsträckning än vad som nu är fallet, främst med hänsyn till att även skjutområden kunde markeras på skärmar.

Fördelarna med TV-navigering syns så stora att man har synnerlig anledning fråga varför inte detta redan är genomfört. Kanhända föreligger stora praktiska svårigheter? Men de kan inte vara större än att man borde kunna finna en lösning — i vår tid, då mjuklandning på månen är en realitet. Vad säger Televerket och Luftfartsstyrelsen?

Kjell W Ahlberg

Kort sagt OM FLYG

USA

- Det finns 1 miles austostrador på varje kvadratmile, men bara en flygplats på 350.

— — —

- Av 10 000 ägare till enmotoriga flygplan flyger 97 proc själva, 3 proc anställer professionella piloter, 71 proc har privatflygarecertifikat (4 proc med I-bevis).

— — —

- Allmänflyget har mer än 80 000 flygplan. År 1970 beräknas antalet vara 120 000. Linjefarten disponerar cirka 2 000 flygplan.

— — —

- Behovet av affärsflyg är stort. Linjefarten drar in flygrouter. Järnvägarnas service har försvunnit. Affärsvärlden är i ökad utsträckning hänvisad till affärsflyget, huvudsakligen på sträckor i storleksordningen 100 — 1 000 miles.

— — —

- 2 620 (28 proc) av flygplatserna har permanentade banor, 2 773 (29 proc) har någon form av belysning, 278 (3 proc) har kontrolltorn, 364 (4 proc) har ILS eller GCA.

— — —

- Hos Overseas National Airways, USA, kan man hyra jetflygplan för affärsresor. Flygningarna företas med Jet Commander, som är tvåmotorigt och tar 4 till 9 passagerare. Marschfart 850 km/t. Detta flygplan erhöi den 12 januari i år godkännande för landning i minimiväder en-



Några av Nord-Flygs flygplan på parkeringslinjen.

ligt Kategori II innebärande 30 meters molnhöjd och 400 meters sikt.

Frankrike

- Staten subventionerar inköp av flygplan med 15 proc för privatpersoner och 40 proc för flygklubbar.

Sverige

- — inför passageraravgifter för kommersiellt affärsflyg. Prishöjningar minskar det ännu ringa passagerarunderlaget. Återstår att köpa billigare flygplan, inskränka underhållet till det nödvändigaste, sänka lönerna. Men alla vill skärpa flygsäkerheten. Återstår att sänka lönerna. Men alla vill ha högre löner. Folket slutar! Affärsflyget faller! Passageraravgiften försvinner!

AB NORD-FLYG

Under rubriken Affärsflyg kommer vi i fortsättningen att presentera svenska företag som bedriver affärsflygverksamhet.

Bland dessa återfinns AB Nord-Flyg, Ekeby flygplats, Eskilstuna. Företaget bildades år 1952. Verksamheten omfattade på den tiden skolflyg, jordbruksflyg, fotoflyg, reklamflyg och uthyrning. Något senare kom kraftledningsinspektion och affärsflyg (LFS tillstånd Bruksflyg IMC nr 97). Affärsflygningar utförs utan särskilt tillstånd inom ICAO-anslutna länder. För denna verksamhet disponeras två Piper Aztec B med registreringsbeteckningarna SE-ECM och SE-ECF. Flygchef är Karl Hugo Karlsson. Teknisk chef Alvar Lind. Pilo-

ter är trafikflygarna Rune Wahlund, Bo Jonsson och Birger Ek. Mekaniker Bertil Rådeström. Övrig verksamhet bedrivs med tre Cessna 172, registrerade SE-CXD, SE-CXE, SE-EHN samt tre Piper Super Cub "150", SE-ECN, SE-CBN och SE-CZZ. Flygtidsuttaget är 3 000 timmar per år. Under de senaste tre åren har affärsflyget ökat mest och är den verksamhet som man kommer att satsa på för framtiden.

Beställningar mottas per telefon 016/13410, 13420, 13450, 133 86 (bostad, jour).

LAPPLANDSFLYG FLYTTAR TILL VÄSTERBOTTEN

AB Lapplandsflyg flyttar till Umeå, där hangar-, verkstads- och kontorsutrymmen med en sammanlagd golvyta av 2 550 m² är under uppförande. Flyttkalaset blir det 1 september.

Fjällflygningar av skiftande

slag med såväl flygplan som helikoptrar för företagets specialitet. Nu avser man anskaffa affärsflygplan för matartrafik och bekväma direktresor.

På verksamhetsprogrammet står även motoröversyner enligt moderna amerikanska metoder. Ingenjör Bertil Johansson studerar tekniken i USA.

Nybyggnaden inrymmer även lackeringsverkstad. Arbetsstyrkan uppgår till ett 30-tal personer.

BEECHCRAFT BARON C 55 TILL AB C G CEDRAEUS

AB C G Cedraeus, Stockholm, inköpte sommaren 1963 en Piper Cherokee 180. Flygplanets utrustning kompletterades sedermera för IFR. Cedraeus J:r, Carl-Henrik, tog på detta flygplan den praktiska utbildningen till instrumentbehörighet, för att med större regularitet klara företagets transportbehov. Sedermera ersattes flygplanet med en Piper Twin-Comanche, och vid denna tidnings pressläggning tar man enligt planerna emot leverans av en Beechcraft Baron C 55.

BESTÄMMELSER FÖR CIVILA LUFTFARTYG VID BEGAG- NANDE AV FLYGPLATS TILL- HÖRANDE FLYGVAPNET

I informationscirkulär 88/65 som ersatte 56/65 har den förändringen vidtagits att för Lidköping göres framställning till CF7 i stället för som tidigare till CE1.

◀ I Karlstad har vi mycket snö, men andningshålet är öppet och flygnarna går programenligt.

80 000 kr för främjande av flygsäkerhet

Statsmakternas förtroende för KSAK återspeglas i årets statsverksproposition.

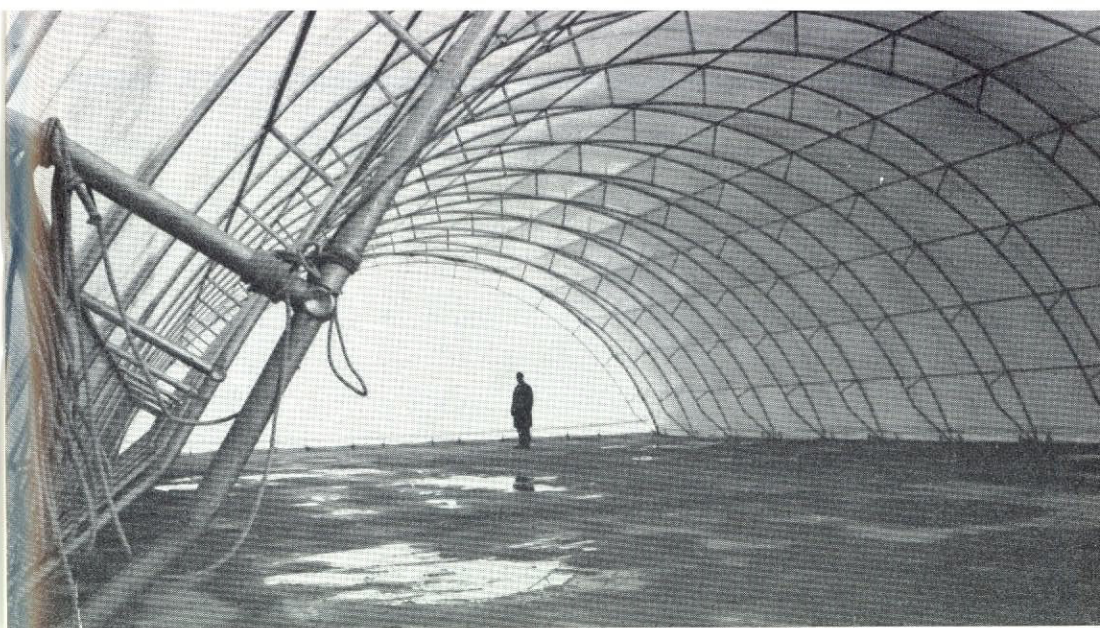
Under försvarsdepartementet upptas för budgetåret (1966/67) 400 000 kronor till "Understöd åt segelflygverksamhet m m". Beloppet är detsamma som innevarande budgetår.

Under inrikesdepartementet upptas till KSAK för administrationskostnader för FFK 77 000 kronor och beräknas för av KSAK ledd utbildning inom FFK 12 000 kronor. Totalt innebär detta en höjning av anslaget för administration med 9 000 kronor och för utbildning med 3 000 kronor. Därutöver kommer civilförsvarsstyrelsens egna anslag för länsvisa övningar.

För den skogsbrandbevakning från luften som administreras av brandinspektionen och KSAK samt utförs av KSAKs klubbar upptas liksom innevarande budgetår 500 000 kronor.

Under kommunikationsdepartementet upptas en glädjande ny post, nämligen "ett bidrag av 80 000 kronor till Kungl Svenska aeroklubben för flygsäkerhetsfrämjande åtgärder, avseende utbildningsändamål".

KSAK hoppas med detta anslag — som föregåtts av långa och många förhandlingar — ha fått statsmakternas förståelse för kontinuerliga säkerhetsfrämjande åtgärder. Anslaget kommer att ge KSAK resurser till nya säkerhetsfrämjande kurser samt anställning av en chefsinstruktör för motorflyget med ökade möjligheter att arbeta för detsamma.



Hangarerna hos Nyge mäter 15x30 meter. Det är dock inte möjligt att utnyttja riktigt hela bredden vilket framgår av bilden. Trots att hallen helt saknar fönster släpper taket igenom relativt mycket ljus.

System Abstracta löser lokalfrågan

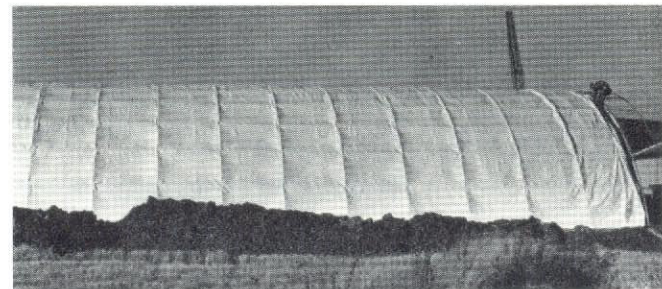
En ny typ av monteringsfärdiga hangarer har börjat säljas i Sverige. De importeras av System Abstracta AB i Häl-singborg. KSAKs utsände hade tillfälle att studera dem vid Brandholmens flygplats nära Nyköping, där Nyge Aero, som är återförsäljare, hade ett flertal under uppförande. Konstruktionen består av galvaniserade stålrör med samlarleder täckt av ett enda stycke fasonsvetsad, nylonburen vävplast eller annat material alltefter önskan.

I standardutförande har hallarna en bredd av 12 eller 15 meter. Längden kan varieras. Med 15 meters bredd är priserna exkl oms och montering följande:

Längd 10 m	15 486:—
„ 15 m	20 023:—
„ 22,15 m ..	30 539:—
„ 30 m	36 929:—

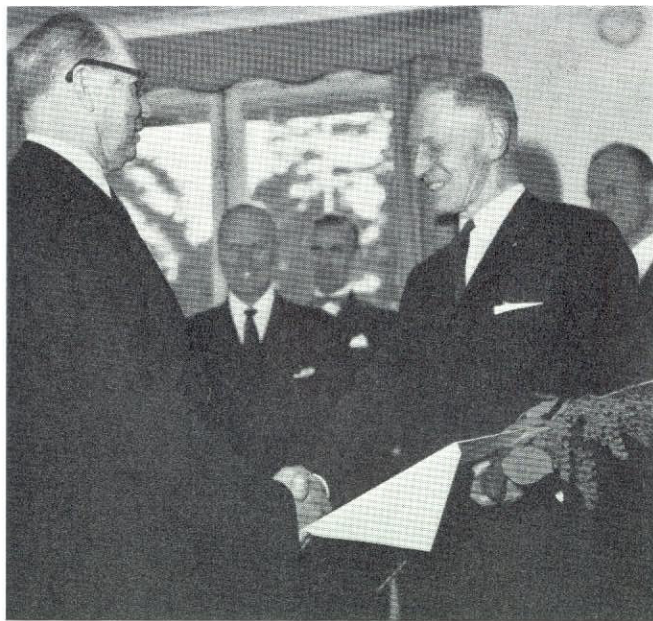
Flygvapnet har på försök uppfört en hangar vid F 9. Det tog sex man knappt två dagar att montera denna hangar om 15x26 m. Maxhöjden i mitten är för en dylik hall 5,22 m. Nyge har valt måtten 15x30 m och där tillkommer också betonggolv. Enbart duken till en hangar i denna storlek väger ca 1,2 ton.

En av Nyges Abstracta-hangarer under uppförande.



En yngling fyllde 60 . . .

Den 25 februari fyllde KSAKs generalsekreterare Björn Lindskog 60 år och uppvaktades då bl a av KSAKs personal och av dess ordförande Carl Ljungberg, som här ses överlämna blommor och adress.



La Rochefoucauld och allmänflyget

I nr 1/66 av den utmärkta tidskriften Flygposten har en insändare levererat en gruvlig men föga pricksäker salva mot allmänflyget.

"Allmänflyget balanserar säkerhetsmässigt på slak lina", "man tycks tro att man skall åtnjuta särskilda privilegier vid uppträdande i luftrummet", "talet om idealitet är rent nonsens", "herr Skoglund hudflängdes i avskedsgåva från villiga men i sakfrågorna föga bevandrade kritiker" är några av klyschorna. Vidare har enligt författaren allmänflygets debattpolemik inom sig "fröet till fullständig anarki i luftrummet", medan "man inte anser sig skola betala för de tjänster man åtnjuter" osv.

I förbifarten får Luftfartsstyrelsen en känga för sin "mjåliga behandling" som "återspeglar den karaktäristiska svagheten hos verksledningen när det gäller luftfartens problem i olika sammanhang".

Det kultiverade inlägget får till slut en rent akademisk touche genom tillägget "förf skulle till allmänflygets representanter vilja citera La Rochefoucauld, som en gång yttrade: 'Alla klagar över sitt dåliga minne, men ingen över sitt dåliga förstånd!'".

Den något felciterade maximen är i detta fall mycket upplysande. Insändarförf har nämligen glömt t ex att höjningen 250—750 kr

gällde flygplan understigande 2 000 kg (ej 5 700);

att affärsflygets tvåmotoriga flygplan "som tar all den service staten bjuder i anspråk" betalar 4 000 kr/år vilket enligt förf beräkningsmetod ger 15—20 kr per landning i stället för 3—4 som han anger;

att allmänflyget/affärsflyget ingalunda är helt befriat från passageraravgifter som förf påstår eftersom för flygplan över 2 000 kg skall erläggas passageraravgift enligt särskilda bestämmelser, bl a i form av årskort för flygplan upp till 5 700 kg. Pris 6 000 kr.

Detta är endast några exempel, som visar att det inte gör saken bättre om även minnet sviker.

Beträffande förf låga tanke om flygklubbarna, deras verksamhet, instruktörernas utbildning m m kan man med fördel hänvisa till en annan av La Rochefoucaulds maximer:

"Medelmåttan fördömer vanligen allt som ligger utom dess räckvidd."



Äntligen ett rejält 4-sitsigt flygplan med "Norrlands-prestanda" till överkomligt pris

MAULE

M-4 ROCKET

— lika fantastiskt på skidor som på flottörer

6 SKÄL...

...VARFÖR NI VÄLJER MAULE

1. Kort startsträcka (120 m med full last)
2. Enastående stigförmåga (6,5 m/sek med full last)
3. Hög marschfart (260 km/tim)
4. 210 hk Continental-motor (direktinsprutad med constant speed-propeller)
5. Låg stallfart (65 km/tim)
6. Tre dörrar

BEGÄR EN DEMONSTRATION!

LAKE - AIR

BOX 31 NYKÖPING TEL. 0155/82520

FALLSKÄRMS SPORT



Ingen svensk representant vid FAIs Leipzig-sammanträde

KSAK blev tyvärr inte representerad vid FAI fallskärmskommittés sammanträde i Leipzig eftersom fallskärmskommitténs ordförande av familjerskäl blev förhindrad och ingen annan hann ordna visumfrågan. Med största intresse inväntas protokoll från sammanträdet. Att notera från ameri-

kansk horisont är att om inte FAI i Leipzig ändrar på tävlingsplatsen för VM kommer det amerikanska landslaget att göra en stor europaturné bli till Spa i Belgien, Skottiska Mästerskapet och Europacupen i Leutkirch, Västtyskland. Måhända har vi möjlighet att få tävla mot dem.

Premiär för XBO-skärm i Ottsjön



Från USA noteras att prissituationen på goda tävlingsfallskärmar är den att man anser både PC och XBO allt för dyra. Man väntar med spänning på de nya sportfallskärmar som signalerat sin ankomst, nämligen Sail Wing, Cloverleaf, Cobra och Manta Ray. Den senare är tillverkad av Irving. Då dessa fallskärmar tar upp konkurrensen med PC och

◀ Manta Ray, glidtal 1,3 — efter modifiering ca 2,0.

Nybörjarkurs i Stockholm

SFKS nybörjarkurs har i år som alltid samlat ett större antal intresserade. Efter tre träningskvällar är antalet elever ca trettio vilket är normal storlek för dessa vinterkurser. Träningen i landningsteknik går framåt med stormsteg under ledning av SFKS chefsinstruktör Bertil Liljedahl. Utbildningsplanen är i år något förändrad då man koncentrerat större delen av teorilektionerna till den senare hälften av kursplanen.

Med en normal vår kommer kursen till hopp i månadsskiftet april—maj. Förevisningshopp kommer eleverna att kunna se då man i SFKS planerar vinterhopp på Skå flygplats.

Nya och förnyade sportlicenser 1966

A 22 Thore Neldestam
A 65 Hans Bjernick
A 81 Jan Erik Lewrén
A 82 Igo Luukas
A 83 Ulf Birger Jönsson
A 84 Uno Alpfors
A 85 Lars Erik Svensson
B 12 Ulf Olsson
C 23 Torsten Nilsson
D 11 Sonny Hellberg
D 13 Lennart Kindberg

XBO kommer priserna säkert att hållas nere och ger då sporthopparen möjlighet att köpa den bästa utrustningen.

Den första XBO i Sverige kommer att premiärhoppas under SFKS fjällvecka i Ottsjön, varefter en utförlig rapport om fallskärmens egenskaper etc skall lämnas i denna tidning.

AERO-TELAW AB

lagerför följande

segelflyginstrument av fabrikat

PZL

Hastighetsmätare	PR-250 s	(0-250 km/h)	à Kr. 109: -
Klockhöjdmätare	W-12 S	(0-12000 m)	à Kr. 242: -
Variometer	WR s-5	(± 5 m/s)	à Kr. 197: -
Variometer	WR s-30	(± 30 m/s)	à Kr. 185: -
Totalenergi variometer	WEER-5	(± 5 m/s)	à Kr. 264: -
Kompass	BS-1		à Kr. 152: -
Girindikator	EZS-1		à Kr. 454: -
Konsthorisont för segelflygplan -	HEA 40/PDM 100		à Kr. 1390: -

AERO-TELAW AB

Postbox 712, Lidingö 7

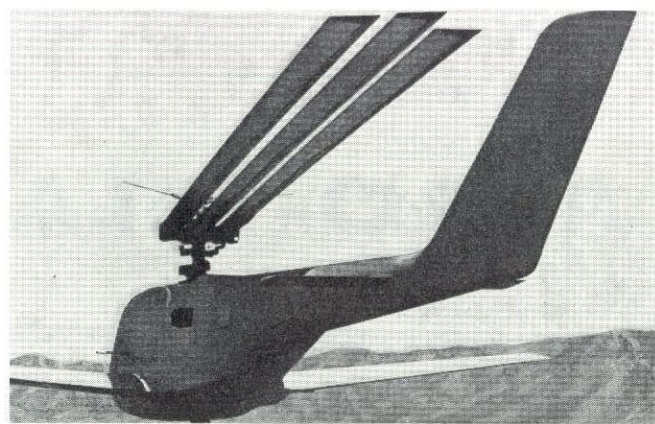
Telefon 08 / 775 08 56, 775 10 05

Flygplan för framtid:

Kombination helikopter - snabbt jetplan

Ett framtida flygplan som lo-
var mycket är en kombination
av jetplan och helikopter, som
under flygning kan fälla rotor-
bladen och förvandlas till ett
snabbt jetplan med fasta ving-
ar. Framgångsrika prov har re-
dan gjorts med en ombyggd
helikopter, omtalade en av
Lockheeds tekniker dr Richard
Carlson i en teknisk redogörel-
se för NATOs rådgivande
grupp i flyg- och rymdforsk-
ningsfrågor i Paris.

Det projekterade nya flyg-
planet startar som en helikop-
ter, övergår till horisontell
flygning, faller samman rotor-



Blir detta framtidens flygplan? Hos Lockheed har man nått goda resultat med denna ombyggda helikopter.

bladen längs planets rygg och
kan sedan nå hastigheter upp
till 800 km i timmen. Under
flygningen kan rotorbladen
åter fällas ut om man vill lan-
da vertikalt eller hålla sig svä-
vande över målet eller flyga
långsamt på låga höjder.

Helikopter-jetplanet — som
har namnet "stopped-folded

rotor aircraft" — öppnar stora
möjligheter för både civila och
militära ändamål. Som trans-
portplan för korta distanser
skulle det kunna ta 60 passa-
gerare och bli helt oberoende
av långa start- och landnings-
banor. Kalkylerna visar att
planet även kan få goda eko-
nomiska prestanda.

PM FOR SM . . .

(Forts fr sid 17)

T:et vilket förlängs med dukar
som sträcker sig över hela strä-
kets bredd. Berör huvudhjulen
dukarna räknas detta som min-
uslandning, berör sporr- eller
bakkroppen på icke sporr-
hjulförsedd flygplan räknas de-
ta icke som minuslandning. Med
sättningspunkt menas huvud-
hjulens tangering med marken
när vingarna inte har bärkraft.
Sättning skall alltså utföras för
sporrhjulsflygplan med en tre-
punktslandning och för nos-
hjulsflygplan på huvudhjulen
med noshjulet ovanför mark-
ytan. Trepunktslandning (nos-
hjulet i marken) prickbelastas.

Stilen bedöms av fem dom-
are. Bedömningssiffrorna uppvi-
sas av domarna efter varje stil-
bedömd landning. Den högsta
och lägsta bedömningssiffran
medtas inte i bedömningsresul-
tatet. Medeltalet av de tre åter-
stående ligger till grund för
prickbelastning av landningen.

Simulerad nödlandning

Motorn får inte användas. Ga-
sen dras av vid av tävlingsled-
ningen bestämd position, där
både höjd och flygriktning kan
varieras. Föraren får valfritt
manövrera flygplanet till sätt-
ning, dock utan att bryta mot
gällande luftfartsbestämmelser.
Ett prickfritt område för sätt-
ning av flygplanet finns från
0 m till + 10 m.

Precisionslandning med motor

Motorn får användas under he-
la provet. Uppgiften är att
från lägst 100 m höjd på fina-
len med ett lämpligt avpassat
motorvarv och nosläge föra
flygplanet ned i en jämn plané-
bana till en bestämd sättnings-
punkt. Flygplanets läge i pla-
nébanan skall om möjligt vara
sådan att flygplanet sätter sig
så gott som omedelbart när ga-
sen dras av. Ett prickfritt om-
råde finns från 0 m till + 5 m.

Precisionslandning utan motor

Motorn får inte användas. För-
aren skall före start anmäla
om bedömningslandningen skall
utföras 2×90 eller 1×180. Ett
prickfritt område finns från
0 m till +20 m. Minuslandning
intill 50 m kan göras utan att
max prickar erhålls. Sättning
—10 m eller +40 m ger sam-
ma prickbelastning vilket fram-
går av pricktabellen. Får föra-
ren en studs på minussidan och
en sättning på plussidan erhålls
belastning för det sämsta resul-
tatet prickmässigt sett. Vid mi-
nuslandning räknas resultatet
från första gången huvudhjulen
berör marken.

Handikappbestämmelser

Med medianvärde för de täv-
landes hastigheter avses ett vär-
de sådant att antalet tävlande
med hastighet över medianvär-
det är lika med antalet täv-
lande med hastighet under det-
samma.

Kvalitet

Service

Ekonomi

Cessna

Världens största tillverkare av 1-motorigt flyg

Världens största tillverkare av 2-motorigt affärsflyg

ETT NAMN ATT LITA PÅ!

DELTA
aviation ab

Cessnas
auktoriserade
återförsäljare

Fack BROMMA 10
Tel. 08/289520 - 296600

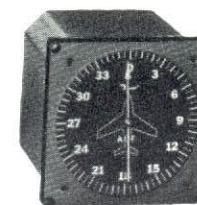
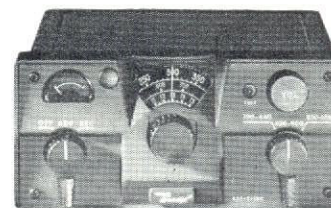
CESSNA

The Bendix Trophy Line för affärs- och allmänflyg

erbjuder en ny version av välkända radiokompassen ADF-T-12 B

ADF-T-12 C

med inbyggd tuningmeter
finns för omgående leverans.



Generalagent för: The Bendix Corporation, Bendix International Operation
HESSELMAN BIL-AERO AB · STOCKHOLM
FLYG- & INDUSTRIAVDELNINGEN BOX 420 46, STOCKHOLM 42, Tel. 08/190480

NYTT FRÅN LFS

(Forts fr sid 4)

broplan till provisoriska lokaler vid Bromma flygplats.

Flyttningen äger rum med början den 28 februari 1966 och beräknas avslutad den 4 mars 1966.

Ny adress: Ulvsundavägen 151. Ny postadr: Fack, Bromma 10. Nytt telnummer: 98 00 20 (vx). OBS! Till den nya telefonväxeln anknäytes såväl Luftfartsinspektionen som Bromma flygplats.

Luftfartsinspektionens nuvarande direkttelefoner bibehålles tills vidare.

På Bromma flygplats bibehålles tills vidare följande direkttelefoner:

Flygplatschefen	28 65 78
Briefing	28 87 23
Besiktningsskontoret	28 87 26,
	28 76 03
	och 29 79 86.

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

FÖRÄNDRINGAR I DET SVENSKA FLYGTRAFIKLEDNINGSSYSTEMET

Från och med kl 0001 GMT den 10 MAR 1966 kommer väsentliga ändringar att genomföras i det svenska flygtrafikledningssystemet. Förändringarna framgår i detalj av ändring nr 106 till AIP-SVERIGE, vilket är under distribution. En kortfattad förteckning över de viktigare ändringarna följer nedan:

A. Civilt kontrollerat luftrum

1. Luftleder

1.1 Beroende på att ytterligare ett antal VOR-stationer skall användas för navigering, sker en smärre förskjutning i sidled av luftlederna A 9, A 11 E samt A 11 mellan Kramfors och HOLMEN NDB.

1.2 Övre gränsen höjes i luftled A 11 E till FL 200.

1.3 Luftled B 7 utvidgas trattformigt mellan EXTRA och Visby TMA.

1.4 Gränsen i sidled mellan luftlederna G 24 och R 23 ändras. Undre gränsen av luftled G 24 mellan MONA och RÖNNE höjes till 3000 FT MSL.

2. Terminalområden

2.1 Malmö TMA sammanslås med Ljunghed och Ängelholm TMA samt får därutöver något utökad utsträckning i sidled åt NE.

2.2 Göteborg TMA utvidgas.

2.3 Undre gränsen höjes för Kiruna, Sundsvall och Visby TMA till 1000 FT GND. Ett mindre område inom Visby TMA bibehålles dock undersidan 700 FT GND.

2.4 En smärre ändring sker av Umeå TMA utsträckning i sidled på grund av förskjutningen av luftlederna A 11 och A 11 E.

3. Kontrollzoner

Kiruna, Sundsvall och Visby kontrollzoner utökas i sidled.

B. Informationsområden och trafikzoner

1. Hultsfred trafikzon samt informationsområdena vid Hultsfred och Kristianstad utgår.

2. Kristianstad trafikzon utökas såväl i sid- som höjled.

3. Trafikzonerna vid Norrköping och Karlstad får ökad utsträckning i sidled. Informationsområdet vid Karlstad får undre gränsen höjd till 1000 FT GND.

4. Informationsområdena och trafikzonerna vid Örnsköldsvik och Skellefteå får en något ändrad utsträckning i sidled på grund av förskjutningen i luftled A 11.

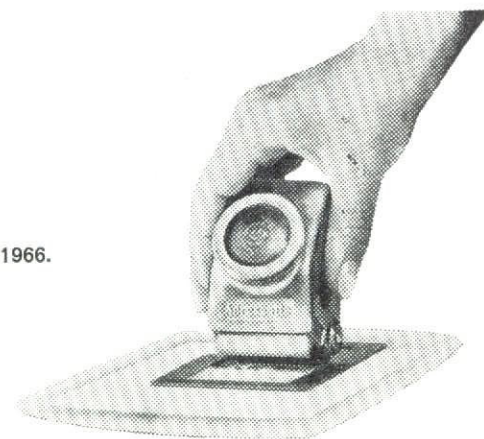
2. Kontrollzoner

Samtliga militära kontroll-

(Forts på sid 36)

RENA - SENSATIONEN

billigare, snabbare, snyggare adressering



RENA-adresseringssystem kommer att demonstreras på KSAK:s årsmöte 23 april 1966.

Ett adresseringssystem för såväl små som stora adressregister till ett fördelaktigt pris.

RENA ADRESSETTE passar alla register. Helt oberoende av präglingsmaskin, präglingshjälp o.s.v. framställer och ändrar Ni själv Edert adressmaterial med en standardskrivmaskin utan tillsats. Edra medlemmars adresser, kortare meddelanden etc, adresserar Ni enkelt med RENA ADRESSETTE.

Systemet passar Eder vare sig Ni har ett 50-tal eller flera tusentals adresser.

Önskar Ni ytterligare upplysningar innan dess, var god kontakta oss!

Wolber Import A/B

Götgatan 42 · Stockholm SÖ · Tel. vx 08/44 98 10

Filial: N. Larmgat. 5 · Göteborg C · Tel. 031/11 92 61.

RTS nya modell K-10 TRANSISTORRADIO för FLYGRADIOBANDET och Mellanvåg

VHF 108 - 136 Mc MV 530 - 1600 Kc

10 Transistorer 5 Dioder Teleskop- o Ferritantenn Inkopplingsbar Autom. Freq. Kontroll o AVC

Mått 18,5 x 10,5 x 4,0 cm inkl. läderväska + örntelefon + batteri

6 månaders garanti 10 dagars returrätt

RADIO-TV-SERVICE Skogsrundan 32 C Karlskoga Tel. 330 85

Kr. 198:-

+ oms

Tag kål på bekymren!



När KSAKs förra hem, det gamla vinhandlarhuset på Malm-skillsnadsgratan skulle rivas, hittades en kopia av en antik relief inmurad i ett hörn på gården. Vid första påseende liknade den en detalj ur Sabinskornas bortrövande, men en närmare granskning gav vid handen att den visade två ytterst maskulina herrar i brottning.

Vidare efterforskningar utvisade att konstverket föreställde kampen mellan Herakles och Antaios. Herakles, som skulle allting beställa, hade även fått i uppdrag att förgöra den gruvlige jätten Antaios. Denne som var son till jorden (Gaia) var emellertid omöjlig att besegra så länge han hade kontakt med jorden, varför Herakles lyfte upp honom i luften och kvävde honom.

Reflexionerna gör sig själva. Antaios representerar alla vardagslivets små bekymmer och trassligheter, skvaller och förtal, avund och småttigheter. Tag upp dem i luften så går det ofta bra att ta död på dem.

Men det visste ni förstås förut.

FLYG- LOTTERIET 1965

är avslutat och gav ett mycket gott resultat. Bästa klubb där det gällde lottförsäljningen var Östra Sörmlands FK med 1.510 sålda lotter och Uppsala FK med 1.500 lotter.

KSAK tackar alla klubbar som verksamt bidragit vid försäljningen och kommer att till ovannämnda klubbarna över-sända priser.

FLYG- LOTTERIET 1966

hoppas vi få tillstånd till. Vi har redan sänt in ansökan där-om och räknar vid bifall att kunna börja sälja lotter redan i juli. Denna gång tänker vi göra lotteriet lite större — 150.000 lotter — men sänka lottpriset till 2: 50. Vi vill också försöka komma med lite nyheter i vinstlistan, vilket kanske kan betyda, att vi får bättre hjälp från alla de klubbar som hittills bidragit för lite. Visst förstår vi, att det är svårt att sälja lotter, men å andra sidan betyder en lyckad försäljning så mycket både för klubbarna och KSAK. Den största provisionen går ju direkt till klubbarna. 1 000 sålda lotter i 1965 års lotteri med-förde 1 000 kronor till klubben och dess ombud.

Om vi får ett nytt lotteri — hjälp Er klubb och KSAK ge-nom att sälja många lotter. Vi arbetar ju med lotteriet som i övrigt för ett gemensamt mål.

Lätt jethelikopter inleder ny epok inom affärsflyget

Ostermans kommer inom kort att presentera den lätta jethelikoptern Bell Jet Ranger som tar fem personer gör 220 km/tim och "bara" kostar 450 000 kr.

En helt ny helikoptertyp, som nyligen introducerats i USA, kommer inom en nära framtid att presenteras även i Sverige av Ostermans Aero AB. Det svenska flygföretaget avser nämligen att ta hem ett exemplar av den nya jethelikoptern Bell Jet Ranger, som med sitt pris på omkring 450 000 kronor borde kunna bli en svår konkurrent till många affärs-flygplan. Bristen på flygfält och flygfältens belägenhet på

många håll i landet gör ju helikoptern mer användbar än vanliga flygplan.

Bell Jet Ranger är en lätt helikopter med en totalvikt av 1.315 kg inklusive passagerare, bagage och bränsle — d v s betydligt lägre vikt än för en större bil. Den har bekväm plats för förare plus fyra passagerare samt 50 kg bagage och gör med denna last en fart av 220 km/tim. Den kan med full last flyga 65 mil utan tank-

ning. Bell Jet Ranger är utrustad med en turbinmotor på 317 hästkrafter.

Den nya helikoptern har elegant, modern formgivning med stora glasytor och mycket god sikt. Utformningen är också aerodynamiskt fördelaktig vilket ger lägsta möjliga luft-motstånd. För passagerarnas komfort är det väl sorjt och helikoptern är mycket lättflu-gen, uppges det i releaserna.





MOT NYA MÅL...

...har Chalmers Flygklubb satt som titel på en broschyr som presenterar klubbens flygkurser och som just i dagarna kommit från trycket. Den prydliga skriften inleds med en redogörelse för grundutbildningen vid Chalmers FKs flygskola till privatflygcertifikat och därefter presenteras specialkurser av skilda slag: inflygning på olika flygplantyper, allmän flygtränning, avancerad flygning, radionavigationskurs, utlandsflygning, instrumentflygning, mörkerflygning, pinch-hitter-kurs och B-certifikatskurs. Också för den som vill utöka sitt A-certifikat med I-bevis kan klubben stå till tjänst.

Kurserna är öppna för nya medlemmar av alla kategorier och för privatflygare anslutna till KSAK. Anmälan sker direkt till Chalmers Flygklubbs expedition, Kårhuset, Göteborg S. Tel 031/18 09 74. Exp-tid vardagar 1015—1045.

Den 15 februari fick klubben en Cherokee 235. Timpriset för detta plan är 99 kr. Un-

der mars tillämpar man ett inflygningspris på planet ifråga på endast 70 kr/tim.

PÅ TAL OM KURSER...

...så ligger Aeroklubben i Malmö långt framme när det gäller utbildningsverksamhet. Så tex anordnar klubben ett stort antal specialkurser av olika slag. Förutom inflygningspass på olika flygplantyper och flygtränning syftande till övning i svårare moment i vardagsflygningen, så har klubben kurser i flygmeteorologi, i radiotelefoni på engelska, i morsesignalering (för identifiering av radiofyrrar), samt i radionavigering. Vidare har man linetrainerkurs samt kurser i instrumentflygning och mörkerflygning.

Kurserna är öppna för alla medlemmar i AKM. Anmälan görs till klubbens sekretariat, Smedstorpsgatan, Malmö Ö, tel 040/327 67.

Sportflygklubben i Karlstad...

...höll årsmöte den 11 mars. Ur den därvid avgivna årsberättelsen får man bl.a. veta att klubben under året har varit ägare till följande plan och dessa flugits enligt följande (samtliga plan av fabrikat Piper):

	Flygtid	
	1964	1965
SE-CSO Caribbean	462	497
SE-CUU Colt	573	375
SE-CZP Colt	377	399
SE-BNI Cub L-4	388	176
SE-EOA Cherokee	—	100
SE- EPO Cherokee	—	131
Summa	1.800	1.678

Av dessa såldes SE-BNI i december och SE-EOA havereade.

Flygverksamheten fördelar sig enligt följande:

	1964	1965
Skol- och övningsflyg	722	531
Rese- och privatflyg	815	740
Brandflyg	228	340
Målflygning, FFK-övning samt provflygning och överföringar	35	67
Summa	1.800	1.678

Som framgår av ovanstående har det hänt en del på flyg-

planfronten och det viktigaste är att klubben nu fått ett helmetallplan, närmare bestämt en Cherokee 235. CSO har därför fått lämna plats för ett nytt flaggskepp, som heter EPO efter att "SOA" levererats den 19 maj och havererat den 12 juli. Genom försäkringsbolaget bytte man därför till EPO, som levererades i augusti. Klubbens gamla trotjänare BNI såldes till Norge. Denna försäljning kan betecknas som en epok i klubbens historia, eftersom man nu för första gången är utan plan med sporrhjul.

Flygutbildningen har bedrivits i samarbete med klubbarna i Säffle, Arvika och Munkfors och sammanlagt 27 elever har färdigutbildats och tagit A-cert. Av dessa elever är dock endast 6 från Sportflygklubben och alltså skolade på klubbens plan. Sistnämnda elevantal jämfört med föregående års 18 elever är nästan en katastro-

fal tillbakagång för klubbens egen skolning.

Även under året har sportflygklubben bedrivit mörkerutbildning och 5 elever har klarat sina mörkerbevis och 5 är under utbildning.

Sedvanlig radiotelefonikurs har hållits tillsammans med Segelflygklubben.

Tekniska Högskolans Flygklubb meddelar...

...att klubbstyrelsen beslutat att medverka till ökad flygstandard inom klubben genom att THF betalar flygläraren för en halvtimmes kontrollflygning per medlem och halvår.

FAI-kalender 1966

Tillägg till tidigare publicerade uppgifter i KSAK-NYTT 1/66.

Motorflyg

28–29/5 Italien, Rally och internationell tävling (hastighet) Bari
29–30/5 Italien, Rally, Salerno
4– 5/6 Frankrike, Rally, Macon
5/6 Italien, Rally, Milano
11–12/6 Italien, Rally, Turin

12–19/6 Finland, International Polar Circle Air-Rally, Åbo
19/6 Italien, Rally Lucca
19/6 Italien, Rally, Lugo di Romagna
25–26/6 Italien, Rally, Aosta
29–30/6 Tyskland, Rally, Baden-Baden
2– 3/7 Italien, Rally, Palermo
11–12/7 Italien, Rally, Pescara
23–24/7 Italien, Rally, Trent

(Forts på nästa sida)

Reservera tid

TILL ÅRETS TREVLIGASTE FLYGEVENEMANG

FLY IN

PÅ NYGE FLYGPLATS 11-12 JUNI

|| ALLT KAN HÄNDA -
OCH KOMMER ATT HÄNDA

NYGE AERO / AB NYGEVERKEN
BOX 31 NYKÖPING TEL. 0155/825 20

MANOMEKO

Flight Instrument Repair Station
Certificate No. 41

Årskontroller, reparationer och översyner av flyginstrument.
Snabba leveranser, humana priser.
Nyöversedda gyroinstrument till försäljning.

Box 645, Sundbyberg 6 - Tel. 08/29 69 00

- 28/8 Italien, Rally, Perouse
8-11/9 Italien, Rally, Venedig
10-12/9 Frankrike, Jaffaux-Tissot Trophy, Deauville
10-11/9 Italien, Rally, Venedig
8-10/10 Italien, Rally, Genua

Segelflyg

- 14-15/5 Italien, Di Pietro Maria Cup, Turin
2-12/8 Italien, Rieti
17-18/9 Italien, Holzner Trophy, Bolzano

Modellflyg

- 7- 8/5 Italien, Supertiger Cup, hastighetstävling, Lucca (F2A)
12/6 Italien, Giornate ala Minima Cup, Konstflygning, Ivrea (F2B)
22/6 Italien, Benaco Cup, Verona (F3)
9-10/7 Italien, Europa Cup, Turin (F3A)

- 11/9 Italien, Lugo di Romagna Cup, lagtävling (F2C)

Fallskärmssport

- 26-28/3 Frankrike, International Criterium of Skiing Parachutists, Courchevel

C. Militärt kontrollerat luft- rum

1. Terminalområden
1.1 Undre gränsen höjes genomgående till 1000 FT GND (eller högre).
1.2 Ljungbyhed och Ängelholm TMA sammanslås med Malmö TMA (se ovan under A 2.1).
1.3 Linköping och Norrköping TMA sammanslås och benämnes Östgöta TMA.
1.4 Nyköping och Sätenäs TMA samt sektor Ängelholm, vilken ingår i Malmö TMA, kommer att skjutas in under luftlederna R 1 respektive R 4 och A 9.

NYTT FRÅN LFS

(Forts fr sid 30)

zoner får utökad utsträckning i sidled.

(NOTAM A 1013/1966)

HULTSFRED FLYGPLATS

Från och med den 1 FEB 1966 har flygsäkerhetstjänsten (AFIS/MET) vid HULTSFRED upphört.

(Se NOTAM B 2003/1966)

STOCKHOLM/SKÅ-EDEBY FLYGPLATS

Vid STOCKHOLM/Skå-Edeby finns två gräsbanor tillgängliga, nämligen 02/20 (900 × 100 m och 10/28 (1100 × 100 m) i enlighet med bilagan till denna NOTAM.

15 m breda taxibanor finns från hangaren i SW delen av flygplatsen till början av banorna 02 och 10 samt mellan banorna 02 och 28.

Övriga delar av flygplatsen är stängda för all trafik.

(NOTAM B 2002/1966)

Cessna

REPRESENTATION I SVERIGE

Nu har vi fått alla uppgifter om Cessnas samtliga modeller 1966. Tag kontakt med oss för information och demonstration.

Reservdelar och begagnade flygplan finns i lager.

SOLBERG FLYG AB

Agent för Cessna i 28 år.

BULLTOFTA FLYGPLATS, FACK 16017, MALMÖ 16 • Telefon 040/93 08 17 93 08 18

Lyssna först - tala sen!

*Träna radiokommunikation och navigation — hemma
Välj bland ett rikt sortiment av högklassiga*

VHF TRANSISTORMOTTAGARE



NOVA-TECH Aviator II

12 transistorer, 4 band, vridbar antenn med gradskala och sikte, avstämningsindikator, brusspär, uttag för nätaggregat m m.

640: — + oms

C & E Modell 200

11 transistorer, 4 band, brusspär, BFO, avstämningsindikator, skalbelysning, klangfärgsomkopplare, finnes i två utföringsformer:
SW (KV-band 6—19 Mc/s)

470: — + oms

MB (marinband 1,6—4,5 Mc/s)

495: — + oms

GAUER VHF Modell 6521

Den för sin tillförlitlighet välkända VHF-mottagaren
10 transistorer, 3 band (VHF, MV, LV), SQELCH och separat avstämning för VHF och MV-LV, uteffekt 800 mV

433: — + oms

GAUER VHF Modell 6301

12 transistorer, 2 VHF-band: 108—118 och 118—136 Mc/s AGC med 2 transistorer, svart ladderväska

325: — + oms

C & E Modell 600

Marknadens minsta VHF-mottagare, 10 transistorer, VHF och MV, uteffekt 200 mV

246: — + oms



MEDICINSKA & TEKNISKA INSTRUMENT

OBS NY ADRESS: Vesslevägen 28 Lidingö, tel 08/65 73 97

MEDDELANDEN

FAI SPORTING CODE

Section 1 — Allmänt

2 — Motorflyg

3 — Segelflyg

4 — Modellflyg

5 — Fallschärmsbopp

kan rekvideras från KSAK. Pris pr st 6:—.

T I L L S A L U

PIPER SUPER CUB 150 hk

Flygplanet har genomgått fullständig översyn.

Utrustning: för mörkerflygning samt försett med bogserkoppling och extra stort sporrhjul.

PIPER SUPER CUB 150 hk

Flygplanet nybesiktigt, motor 0-ställd efter översyn.

Utrustning: radio King 95, bogserkoppling, extra stort sporrhjul, anordning för reklambogsering.

CESSNA 140

Flygplanet har genomgått fullständig översyn.

Utrustning: för mörkerflygning.

SVERIGEFLYG AB

Ullsundavägen 180, Bromma. Tel. 08/29 11 00.

CESSNA SKYLARK

Total gångtid 580 tim. Motorn 0-ställd efter prop.haveri.

Gyro, radio, radiokompass, korr.behandlad, m m.

Ett verkligt tillfälle, pris kr 60.000: — event. även avbetalning.

Disp. BO JACOBSON, Ängelholm

tel. kont. 0431/135 65 bost. 128 32.

Fabriksnya COM/NAV-radio KING KX-160,

VOR-indikator KING KI-201, samt

VOR/ILS indikator KING KI 211

Förmånliga avbetalningsvillkor.

Flygcentrum AB, Bromma 10. Tel 08/28 52 05.

Klemm 107, 1959

mycket välvårdad, med 150 hk Lycoming. Total gångtid 1 050 tim (150 tim kvar), med hjul och skidor.

Tel 0650/143 97 Hr Kring.

TUGMASTER

gångtid 200 tim, som ny.

AKG Tel kont.tid 031/13 87 83, L Odmyr

efter 18 031/27 27 73, F-O Häggquist.

Ö N S K A S K Ö P A

PROPELLER

Piper Cub 65 hk eller liknande, även defekt.

Tel 0243/151 13, Gullarberg

Ö N S K A S H Y R A

1 st Bogserflygplan samt 1 st Segelflygplan

önskas hyra under tiden 15/4—1 15/10 1966.

Svar till Feringe FK, tel 0372/117 93 Johansson eller

0370/140 46 Gustafsson efter kl 1800.

U T H Y R E S

Super Cub 1965 med bogserkoppling

KATRINEHOLMSFLYG AB

Tel 0150/187 00, Einar Pihl efterfrågas.

P E R S O N A L

Segelflyglärare till semesterkurser

under sommaren sökes.

Ring Katrineholms FK

tel 0150/187 00, Einar Pihl.

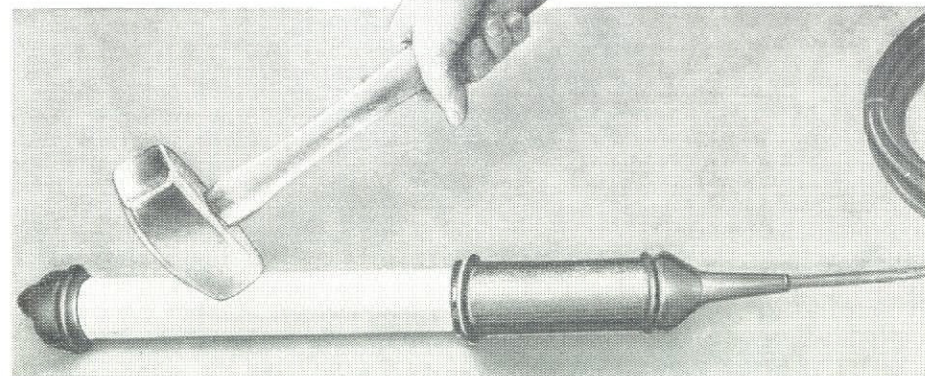
2 kr per millimeter

(spaltbredd 62 mm) är priset på radannonserna i KSAK-NYTT. (Anslutna flygklubbar, deras medlemmar och KSAKs direktanslutna medlemmar erhåller 35 % rabatt på icke kommersiella radannonser.

Manus bör vara red tillhanda senast den 20:e, månaden före numrets utgivning.

LYSRÖR- SLADDLAMPA

kommer åt överallt, tål tryck och slag!



är

- stötsäker
- oljebeständig
- lätthanterlig
- vattentät
- strömsnål
- S-märkt
- patentsökt

har

- reflektor
- vridbar upphängningskrok
- 7 m ledning med gummistickpropp
- låg vikt

Endast för växelström.

För 220, 127 och 110 V riktpriis 79:—.

För 65 och 24 V, utan stickpropp, riktpriis 84:—

Plus oms

ASEA

Allformatoravdelningen

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