

Fi-10 "Vipan" är ett fritidsprojekt, baserat på en önskelista som för något år sedan upprättades av KSAK och Försvarsstaben. Männan bakom verket är förutom ingenjör Abelin, ingenjörerna *Ernst A Wohlberg*, tidigare Fokke-Wulf-konstruktör, *Ove Dahlén*, *Bertil Eriksson*, *Hans Panchert*, f.d. chefsprovflygare hos Junkers i Dessau och *Les Sheppard*, tidigare De Havilland-anställd.

Rudolf Abelin (t. v.) har byggt hundratals flygplan tidigare, men Vipan är något helt nytt.

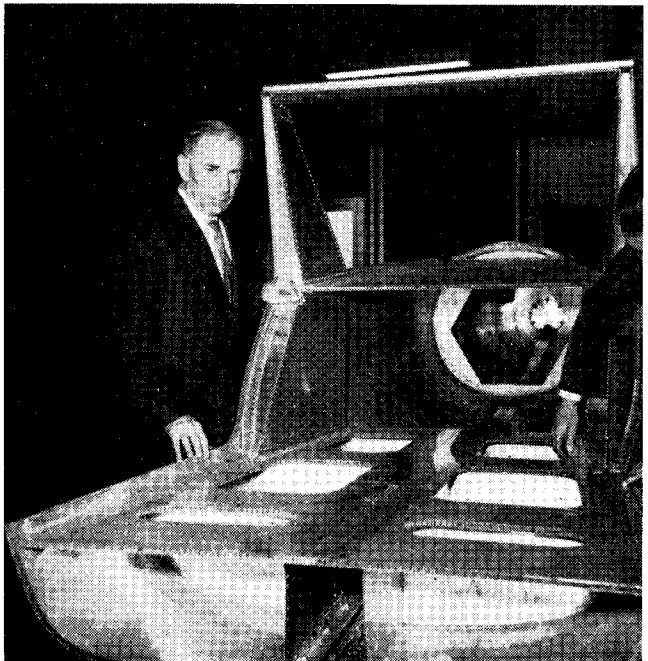
MFI

presenterar

nyttflygarnas önskeflygplan

Skall man konstruera ett nytt flygplan, är det lika så gott att använda sig av teknikens modernaste rön", förklarade chefen för Malmö Flygindustri ingenjör *Rudolf Abelin* när han för första gången nämnde för en titt på "Vipan", det nya nyttflygplan som för första gången visades i modellfoto i KSAK-NYTT:s provnummer 1957.

Ernst A Wohlberg (t. h.) vid Vipans flygkropp, sedd framifrån.



MFI:s specialitet, limmade konstruktioner i metall och plast, har satt sin prägel på det nya nyttoflygplanet. Flygkropp, vingar och roder är så gott som helt utförda i sandwichkonstruktion med korrosionsbeständiga, spegelpolerade lättmetallskal, sammanlimmade med ett distansmaterial av typ honungskaka av papper eller aluminium. Konstruktionen är oerhört stark och ytterst lätt. Låt oss redan nu tala om att flygplanet är osänkbart och fungerar som sin egen livbåt vid ev nödlandning på vattnet.

Det halvt fribärande flygplanet saknar fast fena och stabilisator. De tre roderytorna är sinsemellan utbytbara och automatiskt låsta i neutralläge för all påverkan utifrån. Rodren kan sålunda ej påverkas av kytt men reagerar obehindrat för varje spakrörelse.

Landstället och sporrhjulstativet är av glasfiberarmerad plast, ett material som i alla avseenden är jämförligt med eller vida bättre än stål. Av samma material är de lätt utbytbara ving- och roderstiparna samt motorkåpan, som möjliggör fullständig friläggning av motorn på några få sekunder.

Tyvär är KSAK-NYTT:s utrymme otillräckligt för att alla de tekniska finesserna, med vilka "Vipan" utrustats, skall

KSAK:s DIREKTANSLUTNA MEDLEMMAR

kallas till årsammansträde på KSAK, Malmskillnadsgatan 27, **fredagen den 27 februari kl 19.30.** Efter ett kort sammanträde, då bl a skall väljas ombud till KSAK:s årsmöte, planeras en kollegial samvaro. Ett par trevliga filmer kommer att visas under aftonen.

kunna beskrivas. Men vi kan berätta att spakrörelserna till rodren överföres genom underhållsfria och lättmonterade kullagerkablar. Flygplanet kan, om så önskas, förses med sporrhjul och särskilda flottörer finns redan konstruerade. De två styrbordssitsarna kan på några minuter ersättas med två bärar, och på tio minuter förses "Vipan" med en bärande tankvinge i glasplast och man har ett ändamålsenligt jordbruksflygplan. Sikten är utomordentlig och "Vipan" tycks bli lika användbar för skoling, bogsering, reportagetjänst och skogsbrandflygning som för artilleriledning, ambulanstjänst och civilförsvarets förbindelsetjänst.

"Vipan" blir 4-sitsig. Med 2 mans besättning, utrustning och bränsle för 5 timmars flygning är rullsträcken 70 m, startsträcken 168 m, lägsta flyghastighet 70 km/t och marsch-

fart 200 km/t. Om Lycoming-motorn på 160 hk utbytes t en 180 hk motor av samma fabrikat och om standardvingen ersättes med en särskild high-lift vinge blir motsvarande värden 50 m, 120 m, 55 km/t och 155 km/t. Standardversionen beräknas kosta 45.000 kronor, STOL-versionen 70.000 kronor.

73-OKTANIG BLYFRI FLYGBENSIN

Svenska Esso AB har tillsammans med Shell och B.P. nu ordnat en import av 1.000 m³ blyfri 73-oktanig flygbensin för flygklubbarnas räkning.

Kvaliteten säljes under beteckningen Flygbensin 73 och priset är samma som för Flygbensin 80 vid leverans i fat fritt Stockholm.

KALLELSE

till årsmöte **lördagen den 21 mars 1959**

Befullmäktigade ombud för KSAK:s anslutna organisationer och för dess direktanslutna medlemmar kallas till årsmöte i Stockholm den 21 mars 1959.

Program:

Kl 14.00 Årsmötesförhandlingar.
Utdelning av priser och utmärkelsetecken.
Kl 18.30 Gemensam enkel subskriberad middag.

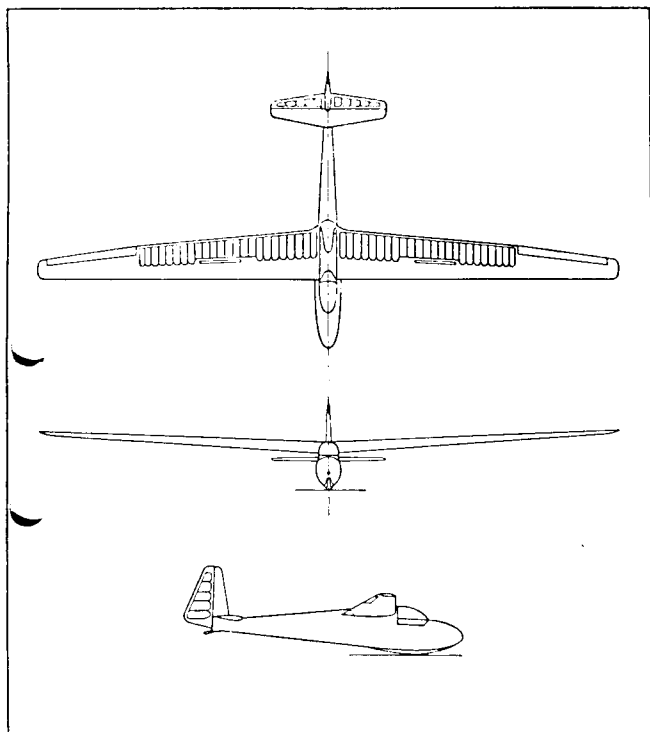
Lokal: Meddelas senare.

Valkommittén

sammanträder på KSAK **lördagen den 21 mars kl 09.00**

Styrelsen

sammanträder på KSAK **lördagen den 21 mars kl 10.15** och i årsmöteslokalen omedelbart efter årsmötet.



Ka-6 Rhönsegler

Tillverkare: Alexander Schleicher Segelflugzeugbau
*Poppenhausen an der Was-
 serkuppe, Tyskland.*

Beskrivning:

Ensitsigt, fribärande hög-
 vingsat monoplan. Vingar med
 CA-laminarprofil. Kropp,
 vingar, stabilisator och roder
 av trä. Planet är försett med
 plexiglashuv och kan förses
 med antingen ett kastbart hjul-
 ställ eller ett fast, inbyggt
 hjul. Bromsarna är av typen
 Schenck-Hirth.

Mått:

Spännvidd 14,40 m
 Längd 6,68 „
 Vinyta 12,17 m²
 Vikt:
 Tomvikt 180 kg
 Tillsatsvikt 120 „

Flygvikt 300 „
 Vingbelastning 21,8 kg/m²
 Prestanda:
 Bästa glidtal (vid
 80 km/t) 1:30,5

ÄLLEBERG 1959 SM i segelflyg i juli

Preliminärt har Ällebergs-
 säsongen fastställts till tiden
 14 juni—16 augusti. Planen in-
 nefattar 3 certifikatkurser om
 vardera två veckor samt 4
 ABC-kurser om vardera tre
 veckor. Dessutom pågår F-
 flygning i vanlig ordning.

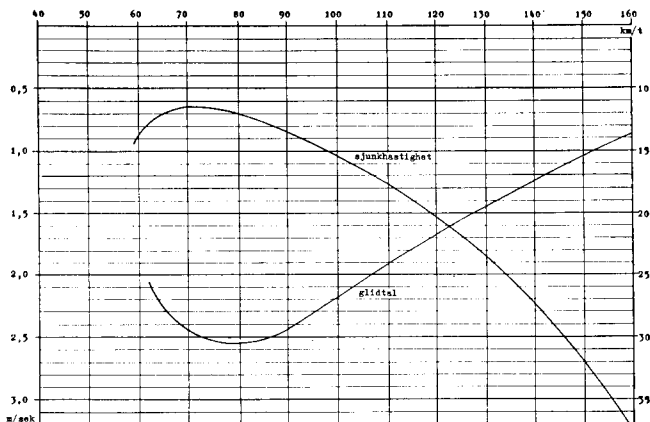
För utbildning av modell-
 flyginstruktörer hade KSAK i
 sommar räknat med att kunna
 genomföra 3 tvåveckorskurser
 21 juni—4 juli, 12 juli—25 juli
 och 26 juli—8 augusti.

SM i segelflyg har inpassats
 veckan 5—12 juli.

En fyra veckors DK-instruk-
 törskurs planeras börja 10 maj
 och en tre veckors byggle-
 darskurs 26 juli. Till DK-instruk-
 törskursen har preliminärt an-
 mänts 36 elever, till byggle-
 darskursen 23 elever.

Definitivt besked om kurs-
 verksamheten kommer att läm-
 nas under mars månad.

Minsta sjunkh. (vid 67 km/t)	0,65 m/s
Minsta flyghast	58 km/t
<i>Högsta tillåtna hastigheter:</i>	
Tillåten hast. vid lugnt väder	200 km/t
Tillåten hast. vid byigt väder	140 „
Vinschstart	100 „
Flygstart	140 „
Konstflygning	Nej



LÄKAREUNDERSÖKNING AV PRIVATFLYGARE

I INFO 68/57 (lösnummerpris 10 öre) publiceras namnen på 65 läkare som är behöriga att utföra medicinska undersökningar av certifikatsökande i Sverige.

Flertalet av dessa läkare, som är specialister på ögon eller öron-näsa-hals, är sällan beredda att utföra allmänna kroppsundersökningar (I a). Det är därför tillrådligt att vid tidsbeställningen ange vad undersökningen skall gälla och att ta med protokollblankett vid besöket hos läkaren.

Första allmän undersökning (I a) även avseende privat- och segelflygare måste utföras av någon av de ovannämnda kompetensförklarade läkarna, medan däremot en förnyad allmän undersökning får utföras av varje legitimerad läkare. Även i detta fall är det tillrådligt att man vid tidsbeställningen tar reda på om vederbörande läkare är villig att utföra undersökningen och att man tar med protokollblankett (I c).

Certifikatundersökningar av privat- och segelflygare utföres i Stockholm vanligen av flygläkarna U Brandt, W von Döbeln, C G D Engström, S G Jakobsson, F Jönsson, L Laurell, H L R Nordström, C F Richter och N Sundgren, i övriga landet vanligen av de vid flygflottiljerna verksamma flygläkarna.

På förslag från anslutna flygklubbar har efter framställning från KSAK följande fyra läkare godkänts att utföra första allmän undersökning av privat- och segelflygare (men ej trafikflygare): Gunnar Bergkvist, Arboga, Ragnar Åkermark, Sundsvall, Olof Berg, Dala-Järna och Erik Dahlgren, Kiruna.

ÅRETS FLYGSHOW 1959

äger rum i Lidköping under pingsthelgen 16, 17 och 18 maj.

Motorflygchefer och tekniskt ansvariga



HARALD SVENSSON

Tekniskt ansvarig **T-5**

vid **Landskrona Fk.**

f: 4.7.1922. M M-cert. 395.

Flygplanmästare.

Adress: Nybrogatan 14, Ljungbyhed.

Tel: bost. 406 16, arb. 407 00, ankn. 96.

B. E. MAGNUSSON

Tekniskt ansvarig **T-6**

vid **Arboga Fk.**

f: 12.5.1917.

Ingenjör.

Adress: Munkgatan 13, Arboga.

Tel: arb. 128 00.



RUNE ENSTRÖM

Motorflygchef **M-7**

vid **Borlänge Domnarvets Fk.**

f: 11.5.1922. A-cert. 1485.

Väderlektjänsteman.

Adress: Fack 41, Stora Tuna.

Tel: bost. 331 07, arb. 330 98.

ROLF ERIKSSON

Tekniskt ansvarig **T-7**

vid **Borlänge Domnarvets FK.**

f: 17.9.1934. M M-cert. 338.

Mekaniker.

Adress: Siljansflyg, Mora.



LARS PONTUS HEDEN

Motorflygchef **M-8**

vid **Landskrona Fk.**

f: 16.11.1919. B-cert. 537.

Fanjunkare.

Adress: Nybrogatan 10, Ljungbyhed.

Tel: bost. 405 34, arb. 407 00.

BIRGER ERICSSON

Tekniskt ansvarig **T-8**

vid **Sundsvalls Flygsällskap.**

f: 7.5.1929. A-cert. 4115.

Ingenjör.

Adress: Gärde Skola, Skönsberg.

Tel: bost. 660 30, arb. 660 30.



Flygbaschefsmöte

diskuterade skogsbrandbevakning

De flygklubbar som under försöksåren deltagit i den mellansvenska skogsbrandbevakningen per flyg var genom resp. flygbaschefer representerade vid en konferens som under KSAK-chefen generalmajor Nils Söderbergs ledning hölls hos Aeroklubben 6—7 december 1959. I konferensen deltog därjämte Statens Brandinspektion, Civilförsvarsstyrelsen, Sveriges Meteorologiska och Hydrologiska Institut samt Flygvapnet.

Under de senaste 4 åren har försöksverksamhet bedrivits med skogsbrandbevakning från flyg inom ett alltmer utökat område. 1958 har bevakningen omfattat länen X, W, Z, U och en areal av 120.000 m², d v s 1/4 av landets areal. Bevakningen har utförts av i resp. län verksamma flygklubbar under ledning och övervakning av KSAK.

Försöksverksamheten har i första hand avsett att fastställa, huruvida flygbevakning med avscende på effektivitet

och ekonomi är jämförlig eller överlägsen tornbevakning.

Resultatet av försöksverksamheten kanske bäst framgår av vad Statens Brandinspektion säger i av Civilförsvarsstyrelsen till Kungl. Maj:t ställd skrivelse: "Avslutningsvis får styrelsen nämna följande synpunkter i fråga om användningen av sportflygplan för skogsbrandförsvarets räkning. Sålunda har styrelsen under några år haft tillfälle att följa sportflygplanens användning i angivna sammanhang. De erfarenheter som därvid erhållits ger vid handen att sportflyget är mycket lämpligt för ändamålet både ur effektivitets- och kostnadsynpunkt, lämpligare än tidigare gängse brandtornsbevakning. Användningen av sportflygplan torde även vara väl motiverad, då det gäller skogs-

brandbevakning under civilförsvarsberedskap eller krig."

KSAK har som nämnts ovan haft ansvaret för den av flygklubbarna bedrivna verksamheten och känner sig i denna fråga såsom ett ansvarigt hjälpporgan till Statens Brandinspektion. KSAK arbetar intensivt på att öka flygbevakningens effektivitet.

KSAK:s generalsekreterare, generalmajor Nils Söderberg, som ledde förhandlingarna öppnade konferensen med att framhålla den grundläggande skillnaden mellan tornbevakning och flygbevakning. Tornbevakning, sade han, är en dyrbar organisation att underhålla och bemanna men när detta väl är gjort så kostar det ingenting att titta. Flygbevakning däremot kostar mycket litet att organisera och bemanna, eftersom man använder sig av den flygklubborganisation som finns, men det är dyrbart att titta. Därför är det väsentligt att titta (d v s att utföra flygbevakningen) på rätt plats och rätt tid. Avsikten med konferensen var i första hand att få fram effektivaste sättet att till tid och rum bestämma brandrisken så att flygbevakningen kan planläggas i anslutning härtill.

Representanter för SMHI redogjorde för hur brandriskprognosen tillkom och flygbascheferna i sin tur redogjorde för hur de med ledning av prognosen försökte få brandsituationen var och en inom sitt distrikt kompletterad. Metoderna härför diskuterades ingående och diskussionen gav underlag för de korrigeringar som nu kommer att göras för att till kommande år få bästa möjliga underlag för bestämning av det verkliga brandriskvärdet.

Forts. sista sidan.

INGEN VM-ASPIRANT 1959

FAI:s Modellflygkommission bjöd sensationer i Liege

Av protokollet från Modellflygkommissionens höstsammanträde i Belgien 28—30 november 1958 framgår att inte en enda av världens nationella aeroklubbar hade önskat åtaga sig att arrangera 1959 års modellflyg-VM. Så gick det alltmed modellflygarnas planerade Moskva-resa! Efter en lång överläggning gjorde modellflygkommissionen en framställning till sina värdar, som resulterade i att Belgien åtog sig att arrangera VM för modellflyg 1959. Ungern erbjöd sig att ta linstyrnings-VM 1960 och Tyskland meddelade sin avsikt att om möjligt arrangera en internationell radiostyrningstävling 1959.

A F Houlbergs avgång var en annan sensation som noterades. Han kunde, trots de delegerades lovvärda ansträng-

ningar, inte förmås att återta sin avgångsansökan. Till ny CIAM-president utsågs belgaren Albert Roussel, som emellertid poängterade att hans åtagande endast gällde ett år. På sekreterareposten efterträddes Roussel av tjecken Z Husicka.

I protokollet berättas vidare att i det närmaste två hela dagar ägnades regelrevisionen. Oroande är upplysningen att "ett stort antal ändringar föreslogs och godkändes" och att "de nya reglerna godkändes med dessa ändringar".

Vad vi nu kan göra är endast att avvakta de nya reglerna. KSAK:s modellflygkommitté är beredd att utan dröjsmål ta itu med granskningen och översättningen av de ändrade avsnitten.

Gruppchefsmöte med prisutdelning

Sven A Hansson, ordf. i segelflygkommittén, överlämnar Segelflygintresserades VP till Jan Hallbäck, AKM.



En utförlig redogörelse för de beslut som fattades vid KSAK:s livligt besökta gruppchefsmöte 22—23 november 1958 har redan utsänts till landets segelflygklubbar. Här följer endast en koncentrerad rapport beträffande några av de talrika ärenden som behandlades.

Kvottilldelningen: Klubbarna hade begärt sammanlagt 470 utbildningsbidrag för 1959 och får även detta år 330. 1959 beräknas endast 1 % av C-diplomen tagas enligt EK-metoden (med glidflygplan), 13 % i DK-vinsch och 86 % i DK-flygstart.

Klubbarnas kursavgifter: De beräknade medelavgifterna för 1959 är följande: C-diplom — vinschstart 410 kronor (oförändrat), C-diplom — flygstart 500 kronor (+ 10 kronor) och S-certifikat — flygstart 185 kronor (+ 10 kronor).

Klubbarnas bogserflygplan: Mötet konstaterade att översynsmöjligheterna för motorer och flygplan är mycket begränsade i Sverige och att situationen tedde sig allvarlig. — KSAK åtog sig att snabbt utreda översynsmöjligheterna m m.

Anskaffning av segelflygmateriel: Klubbarnas materielbehov under tiden 1959—1962 angavs till 35 DK-flygplan, 50

EK-flygplan, 16 bogserflygplan och 65 fallskärmar.

Försäkringsfrågor: I sam-

band med en orientering om för klubbarna aktuella försäkringar påyrkades undersökningar om kollektiv elevförsäkring och om sänkning av premierna för ansvars- och kasko-försäkring. Vi återkommer senare i KSAK-NYTT. — Med stor tillfredsställelse noterades att premierna till Riksförsäkr.-anstalten för kollektiv olycksfallsförsäkring DK-instruktörer, bogserförare och brandflygförare nu minskats från 10 kronor år 1955 till 1: 60 per flygtimme. 1958 tillämpades 2: 65 per flygtimme. (Flygsäkerhetsfaktorn ytterligare ökat!)

AKTUELLT FRÅN LUFTFARTSSTYRELSEN

Luftfartsstyrelsens Informationscirkulär, INFO, distribueras utan avgift och utan särskild rekvisition till svenska flygplanägare och till KSAK-an slutna flygklubbar. Det är emellertid en väsentligt större krets som har ett direkt intresse av att läsa INFO, t ex samtliga certifikatinnehavare och många av de anslutna flygklubbarnas funktionärer. Dessa kan prenumerera på INFO hos Lfs, Stockholm 12, som debiterar 5 kronor för hela 1959. Man kan också köpa enstaka exemplar av INFO, som då debiteras med 10 öre per blad.

Två nyutkomna INFO bör varje flygintresserad skaffa sig: INFO 1—2/59 som innehåller en komplett förteckning över alla gällande INFO (lösnummerpris 20 öre) och INFO 74/58 som innehåller en likaledes komplett förteckning över alla de publikationer som Lfs tillhandahåller för den civila luftfarten.

Några av de senast utkomna INFO-nyheterna förtjänar att särskilt omnämnas:

INFO 57/58 "Bestämmelser för civila luftfartyg vid be-

gagnande av flygplats tillhörande flygvapnet" (lösnummerpris 30 öre) innehåller alla uppgifter om sökande av tillstånd och ordningsföreskrifter, som kan ha intresse för privatflygaren.

INFO 60/58 "Flygning under vinterförhållanden" (lösnummerpris 30 öre) innehåller en sammanfattning av de omständigheter som särskilt skall beaktas vid vinterflygning.

INFO 61/58 "Förteckning över besiktningmän och byggkontrollanter" (lösnummerpris 10 öre).

INFO 64/58 "Kontroll begagnade utländska luftfartyg före inköp" (lösnummerpris 10 öre) innehåller en påminnelse till spekulanter på utländska andrahandsflygplan att låta sakkunnig person kontrollera flygplanens tillstånd innan köpeavtal undertecknas. Denna fråga behandlas också i

INFO 44/58 "Erforderliga luftvärdighetshandlingar vid inköp av begagnade, utländska luftfartyg" (lösnummerpris 10 öre). Se även under rubriken "Grisen i säcken" (KSAK-NYTT 8/58 sid. 5).

LÄSVÄRT OM FLYG

"Ett år i luften" föreligger nu i sin tionde årgång, lika omfångsrik, lika flödande rikt illustrerad, lika fylld av flygiska fakta som någonsin tidigare och slutligen — till ett lika förmånligt pris som förr om åren. Årets volym ägnas huvudsakligen åt det kommersiella flygets utveckling, jet-åldern introduceras och ett betydande utrymme ägnas åt fraktflyget. Den militärtekniska flygutvecklingen presenteras av flygvapenchefen generalöjtnant Axel Ljungdahl och generalmajor Lage Thunberg. — Orosrykten har velat antyda att den tionde årgången skulle bli den sista, men bokens fasta läsekrets har vuxit så att Allhemschefen Einar Hansen beslutat sig för att fortsätta — med utökad format och med en mindre prishöjning. För detta beslut vill KSAK-NYTT uttala privatflygarnas uppriktiga tack. "Ett år i luften" är ett ovärderligt uppslagsverk, en inspirationskälla för alla flygintresserade och internationellt en Sverige-reklam av allra högsta klass.

ETT ÅR I LUFTEN — FLYGETS ÅRSBOK 1958, Allhems förlag, inb. 15: —.

FLYGLOTTERIET 1959

KSAK har hos Kungl. Maj:ts gårt att få anordna ett lotteri med 150.000 lotter à 2: 10. Antalet lotter var föregående år 100.000 och lottpriset 3: —. Ändringen har vidtagits för att tillfredsställa ett önskemål från klubbbar och modellflygklubbar, som förklarar sig kunna åstadkomma ett väsentligt bättre försäljningsresultat än tidigare om det nu föreslagna lägre lottpriset tillämpas.

Planerad försäljningstid är 1 maj—30 september. En Volvo Amazon och fyra PV 544 toppar vinstlistan.

TULLFRIHETEN FÖR FLYGPLAN I KRAFT 1 JANUARI

I den nya tulltaxan meddelas, att ballonger och luftskepp, flygmaskiner (!), segelflygplan och drakar, delar till luftfartyg samt katapult och liknande startanordningar för luftfartyg samt markträningsskärmar för flygutbildning ävensom delar till dylika anordningar eller apparater är tullfria. Fallskärmar samt delar och tillbehör därtill är dock belagda med en värdetull av 10 procent.

Delar, tillbehör och material vilka av lufttrafikföretag eller andra flygplanägare införs

för att användas uteslutande för ombyggnad, reparation, inredning eller utrustning av luftfartyg kan importeras tullfritt, dock endast efter Kungl. Maj:ts särskilda medgivande.

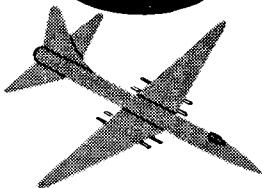
Materialier eller andra artiklar som används för byggnad av flygplan är tullbelagda, men s. k. flygindustrirestitution kan erhållas, vilket i realiteten innebär skattefrihet även för denna materiel. Till den sistnämnda gruppen kan bl a hänföras de motorer som skall användas i de Jodelflygplan som f n är under tillverkning.

MODELLBYGGARENS ÅRSBOK

HOBBYBOKEN

— redigerad av Lennart Sundström.

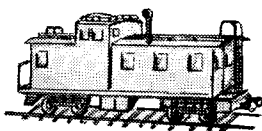
1959



Den ger Er massor med trevliga och stimulerande tips... Den visar Er hur Ni bygger MODELL-järnvägar, -flyg, -racers, -båtar, -motorer. FOTO-avdelningen innehåller det Ni vill veta om fotografering och framkallning m. m. Hobbyboken rymmer också aktuellt om PLAST-modeller och är dessutom späckad med ritningar, skisser och fotos.

Pris hft. 4: 85, inb. 6: 75

min modelljärnväg



av Robert Kutschbach och Lennart Sundström

— en idealisk handbok för den som vill bli en verklig »MJ-rallare». Alla märken beskrivs. Byggnadsritningar. Rikt ill.

Pris hft. 4: 85, inb. 7: 50

Till bokhandel

eller **WENNERBERGS FÖRLAG** Stockholm Ö.

HOBBYBOKEN à | Sänd mig mot postförskott + porto

hft. 4: 85, inb. 6: 75

Namn:

MIN MODELL-

JÄRNVÄG à hft.

Adress:

4: 85, inb. 7: 50

Postadress:

ÅRETS FLYGDAGAR

Flygklubbarnas önskemål beträffande flygdagsarrangemang under året ävensom önskemål om Flygvapnets medverkan vid dessa evenemang skall för att kunna upptas till behandling vara *KSAK tillbanda senast 1 april*. Flygvapnets medverkan kommer även i år att begränsas till ett mindre antal platser och endast de klubbar som meddelat sina önskemål inom föreskriven tid kan komma ifråga.

Forts. fr. sid. 5.

Det framhölls vidare som synnerligen väsentligt att praktiska försök, iakttagelser från hyggesbränder samt analys av de bränder som förekomma läggas till grund för den brandriskskala som uppgöres och efter vilken vederbörande flygbaschef har att bestämma huruvida flygbevakning skall utföras eller ej.

Ett av de svåraste problemen under försökstiden har varit hyggesbränderna, vilka enligt bestämmelserna skall rapporteras men som synnerligen ofta icke meddelas i förväg. Detta föranleder onödiga flygutryckningar och rapporter varigenom flygbevakningen fördras.

Konferensen pågick som sagt två dagar och upptog alla de aktuella problemen, såsom förbindelsertjänst, lämplig materiel härför, rapporteringssystem m m, kartfrågor, organisationsfrågor, utbildningsfrågor etc.

SVENSKA MODELLFLYGTÄVLINGAR

Gamen Norrköping begär att få arrangera årets uttagnings-tävlingar för utlandsrepresentationen. Skvadern i Sundsbruk vill arrangera Norrländskt Vintermästerskap med uttagningar. MFK Orion, Stortorp vill ordna en modellflygtävling på Skarpnäck under våren. Samma klubb avser att arrangera en team-tävling (Int,

1/2 A och B) på Skarpnäck 7 juni. I Enköping planeras en tävling med friflygande modeller någon gång i februari och Norbergs-träffen kommer sannolikt andra söndagen i mars.

ÖNSKAS KÖPA

Dels ett tvåsitsigt och dels ett fyrsitsigt flygplan önskas köpa mycket snart, helst något vari flottörer ingår i utrustningen. Alla förslag av intresse. Svar med sedvanliga specifikationer till Umeå Flygklubb, Fack 89, Umeå 1.

KÖPES MOT KONTANT BETALNING

Piper Cub i gott skick helst med flottörer och skidor alternativt utan. Svar med uppgift om pris och beskaffenhet till: direktör Sven Gustafsson, Nygatan 25, Umeå, tel. 373.

BEG. FLYGPLAN

2—4-sitsigt, köpes kontant, tel. Göteborg 12 44 90.

SPORTFLYGPLAN

med gällande luftvärdighetsbevis. Svar med utf. uppl. till Ake Wallin, Box 682, Ånge.

TILL SALU

MOTORER o. MAGNETER

Grundöversedda Continental A65 o. Lycoming 290-3. Grundöversedda magneter för Continental, Lycoming o. Gipsy-motorer.

Er gamla motor eller magnet kan tagas i byte.

TILLBEHÖR

I lager finnes bl a tändstift, däck o. slangar, amortisör linne- o. bomullsväv, tändade band, wire o. radio. Dessutom finns vissa reservdelar för Piper J-3, Continental, Lycoming o. Gipsy motorer i lager.

Duells Aero, Friggagat.
Göteborg C. Tel. 19 21 05.

FLOTTÖRER,

Edo metallflottörer 800 liter, vikt ca 30 kg/st, i gott skick. Pris 5.000 kr.

Östersunds Flygklubb, Storgatan 26, Östersund.



Januari 1959

Redaktör o. ansv. utgivare: **Georg H Dérantz**
Adress: Kungl. Svenska Aeroklubben, Malmskillnadsg. 27, Stockholm C
Telefon: 23 23 65 (vx)
Pren.-pris: helår 3:—

Postgirokonton:
(KSAK) 555 70

Annonspriser

1/1-s (131×185) 200:—
2/3-s (86×185) 150:—
1/2-s (131× 92) 120:—
1/3-s (86× 92) 85:—
1/3-s (41×185) 85:—
1/4-s (131× 46) 65:—
1/6-s (41× 92) 45:—
Småannonser —:60/mm.