



NUMMER 7 - ÅRGÅNG 2 - DEC. 1959



KSAK

önskar alla sina
medlemmar
och vänner en



GOD JUL

och ett

GOTT NYTT ÅR!

A. Söderberg

KSAK - NYTT 1960

Avgiften för KSAK-NYTT ingår som bekant numera i de *anslutna flygklubbarnas* medlemsavgifter. Även KSAK:s *direktanslutna medlemmar* får tidningen utan extra kostnad.

Medlemmarna i *modellflygklubbarna* måste däremot prenumerera i vanlig ordning, då deras låga avgifter inte inrymmer någon prenumerationsavgift.

Så har vi alla de flygintresserade som utan att vara medlemmar i KSAK eller flygklubb eller modellflygklubb önskar ett exemplar av tidningen för 1960. Även dessa måste prenumerera i vanlig ordning.

Så här går det till att prenumerera:

Sätt in 3 kronor på KSAK:s postgiro 555 70 och skriv på kupongen "KSAK-NYTT 1960" samt ange tydlig och utförlig adress.

★ Nytt annonsformat ★

Ganska omärkligt har vi under det gångna året gått över från 3-spaltig till 2-spaltig sättning i tidningen. Hittills har emellertid radannonserna behållit det trespaltiga formatet. Nu övergår vi även här till tvåspaltig sättning, vilket medför en ändring av annonspriser och annonsformat. Detta innebär emellertid ingen höjning av annonspriserna, tvärtom kommer annonsörerna i många fall att tjäna på affären. — Det gör man följande under alla omständigheter. Småannonserna är mycket populära och ger ett påfallande gott resultat.

Franskt segelflyg

Följande artikel, inspirerad av Rolf Algotsons frankrikereportage i KSAK-NYTT nr 3/59 återges med benäget tillstånd ur "Cumulus", Stockholms Segelflygklubbs lilla stencilerade medlemsblad.

Jag hade länge umgåtts med planer på att resa till Frankrike sommaren 1959 för att träna upp min franska, och när jag sedan läste Rolf Algotsons artikel om segelflygskolan Saint

Auban, beslöt jag mig för att försöka komma med på något liknande.

St. Auban var naturligtvis ingenting för mig med mina 15 timmar, men efter en del skrivelser lyckades jag bli antagen till augustikursen vid "Centre National de Vol à Voile de la Montagne Noire", en segelflygskola främst avsedd för silver-C aspiranter.

Skolan ligger ungefär 50 km öster om Toulouse uppe i bergmassivet Montagne Noire. Den påminner om Allebergsskolan men är betydligt större och fantastiskt välutrustad. Den är öppen nästan året runt. På min kurs, som varade 4 veckor, var vi 25 elever varav 5 flickor och 20 utlänningar.

Flygutbildningen var mycket grundlig och följde ett visst schema. Första dagen fick varje elev göra en testflygning med chefspiloten och sedan fördelades eleverna på de fem instruktörerna. Nu följde ett inflygningsprogram som bl a omfattade landning på de fem olika banorna och noggrann inflygning på den speciella bana som ovillkorligt måste följas vid hangflygning. Redan nästa dag fick de flesta av oss börja flyga ensamma och sedan följde DK-träning omväxlande med EK-flygning med en mängd olika flygplantyper. Varje elev fick dessutom göra några vinschstarter i träningssyfte, men för övrigt användes endast flygbogsering.

Som bogserplan användes Tiger-Moth-liknande Stamp. Skolan förfogade också över några Storch, som användes vid längre bogseringar. Segelflygplanparken bestod av tvåsitsiga C800 och Breguet 904 samt ett stort antal EK-kärror som Olympia, Spalinger, 310-P Jawelot, Minimoa, Breguet 901, Air 100 med flera. De flesta planen var utrustade med radio och om man inte strängt följde de rigorösa trafikbestämmelserna fick man genast en reprimand från chefspiloten, som övervakade all flygning från sin knallröda Breguet 904.

Den teoretiska utbildningen var också ganska omfattande och bedrevs med mycket moderna metoder.

Vi utländska elever bodde först i enkelsängar men flyttade sedan ihop i ett större rum för att kunna freda oss och våra tillhörigheter mot "fransosernas" sprudlande skämtlynne. Måltiderna utgjorde en mycket viktig del av dagen. Mellan kl 12 och 2 var det "lunch" och då låg all flygverksamhet nere. Man åt och drack både rikligt och gott, och att det bara fanns vatten och vin att dricka vände man sig snart vid.

Priset för mat och logi, all flygning och eventuella transporter var ungefär 25 kr per dag. Normalt får en elev 40—45 timmars flygning på en kurs. Dessutom lär man sig en massa franska och träffar trevliga segelflygare från olika länder.

Hans Adolfsson.

FRYKLANDA

Torsby Flygklubbs nya civilflygfält

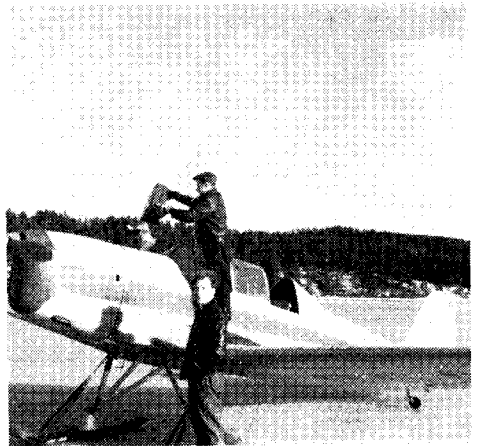
Var Arlanda och Torslanda ligger är väl knappast några hemligheter för den flygsinnade allmänheten. Men frågar någon efter Fryk-

landa så blir nog många tveksamma och kanske villiga att hänföra detta fält till samma diffusa kategori som Povel Ramels omsjungna "Buk-



Fr. v.: Olle Vikström (sekr.), Sven Olov Marklars (v. ordf.), Gunnar Uppvall och Axel Nilsson (styr.-ledam.), Stig Engström (ordf.) och Börje Engström (kass.).

Vinterflyg på Fryken. V. ordf. Marklars tankar Klemm 35 D, medan flygeleven Borgström assisterar.



NILS LUNDGREN



har tillträtt sin tjänst som motorflygchef på KSAK. Han kommer som första huvudupp-gift att ta itu med ut-redningen om en frivillig flygkår. — Under sin nyss avslutade föredragsturné har han bl a kommit i kontakt med en liten välskött flygklubb. I följande artikel redovisar han sina intryck.

landa". Men Fryklanda är inte bara ett namn, det är en högst aktuell realitet.

Det är nämligen så att den litet mer än års-gamla flygklubben i Torsby — med ett femtiotal aktiva och passiva medlemmar — redan har åstadkommit ett litet flygfält, som säkert kommer att bli ett omtyckt mål för våra civilfly-

gare både när det gäller sport- och förvärvs-flygning. Att namnet blev Fryklanda är naturligt då fältet är beläget ett par kilometer nordväst om Övre Frykens nordspets och lika långt från Torsby centrum. Ett härligt läge med en underbar utsikt över hela bygden. Området heter Bergeby och där finns redan nu ett stråk, färdigplanerat och bevuxet med en tät gräsmatta. Men inte nog med det. Området cirka 250 meter i stråkets förlängning norrut är under planering och avses att vara klart på sensomarmen 1960 och därmed har den fastställda minimilängden för sådana stråk — 600 meter — nåtts och väl det. För att underlätta inflygning från söder har dessutom i dagarna ett avtal slutits med Billerudsbolaget, som där avverkar cirka 20 tunnland skogsmark. Även åt detta väderstreck finns möjlighet till förlängning och med den framåtanda som kännetecknar klubb och styrelse dröjer det nog inte så länge förrän Fryklanda bjuder på en 900—1.000 meters bana.

Man frågar sig hur det har varit möjligt för en så ny flygklubb att åstadkomma detta.

Ja, först och främst en energisk klubbstyrelse med bröderna Stig och Börje Engström, Sven Olov Marklars och Olle Vikström i spetsen plus en arbetsvillig skara klubbmedlemmar. Vidare en högst förstående kommunal ledning i Torsby. Det hör väl i alla fall till sällsyntheterna att en anslagsbeviljande myndighet rundar av en äskad summa uppåt. Men det var just vad man gjorde i Torsby. Klubben begärde 19.400 kr och de beslutande kommunalmännen rundade av beloppet till 20.000 kr jämt. Men även privata gynnare har låtit nådens sol skina. Förutom någon eller några markägare som signatören tyvärr inte känner namnen på har t ex Billeruds AB, som äger huvuddelen av den mark som tagits eller avses tagas i anspråk, visat stor välvilja och förståelse. Jägmästare C J Beskow har företrätt bolaget och man har en känsla av att han, när fältet officiellt invigs kommer att bjudas på en hedersflygning över sina domäner. Utan hans medverkan hade säkert föret i portgången varit betydligt strävare.

Ja, detta om fältet och dess tillkomst. Klubben har inte bara byggt flygfält under sin korta levnad. En sjöflygskola med Hans Åman från Karlskoga som lärare har under högsommaren varit i full verksamhet på den närbelägna Vasjön. Intresset var stort med inte mindre än fem elever på grundläggande utbildning och ett 10-tal, som tidigare hade certifikat på landflygplan, som elever i omskolning till sjöflygplan.

Några av klubbens flygare: Stig Engström, Börje Engström och Sven Olov Marklars deltog också i den kurs för skogsbrandbevakare, som var anordnad i Karlstad i början av maj i år.

Man får inte glömma att klubben har ett litet trevligt klubbhus uppe vid Fryklanda och att detta upplåtits till den modellflygklubb, som väl så småningom skall sörja för återväxten. Denna klubb har ett 20-tal medlemmar med Hasse Lindkvist som ordförande. Stuntflygning och flygning med radiostyrda modeller övas flitigt och klubben hade i höst ordnat en liten uppvisning, där bl a ballongjakt förekom och som till och med refererades av ortspressen.

Sammanfattningsvis kan alltså konstateras: att flygklubben i Torsby är framåt i högsta grad, att landets civilflygare har all anledning att pricka in Fryklanda på sina kartor och välja fältet som mål för turist- eller liknande färder, att trakten bjuder på rika möjligheter till vintersport, att den är vacker året runt, att det finns hotell, som fyller högt ställda anspråk, och att vi säkert får tillfälle att referera flera positiva iakttagelser.

Lu.

AMBASSADEUR eller CARIBBEAN

Om vädret och snöförhållandena tillåter kommer Jodel Ambassadeur och Piper Caribbean att före jul göra en rundresa tillsammans. Man avser att i första hand besöka de klubbar som utför skogsbrandbevakning. Dessa klubbar har slitit hårt på sina flygplan och för de flesta är nyanskaffning aktuell.

När detta skrivs ser vädret allt annat än lovande ut och den här tiden på året är det alltid vanskligt att göra upp planer. Det föreligger emellertid ett program och enligt detta får den från Stockholm över Västerås—Karlstad—Östersund—Sundsvall—Gävle—Rommehed och åter till Stockholm.

Fortsätter snön att vräka ner, blir det väl knappast möjligt att landa med hjul i Västerås (Johannisberg), Gävle och Rommehed. I så fall får man ta till skidor. I programmet är tid reserverad för prov med skidor på Ambassadeur i Östersund. Men det är väl tveklaktigt om man kan få en skidinstallation godkänd på den minimala tid som står till förfogande.

Rundturen ordnas av KSAK som träffat överenskommelse med den franska firman SAN som tillverkar Ambassadeur och med ANAFLYG som erbjuder Caribbean på förmånliga villkor.

Uppgifter angående vissa aktuella flygplantyper

I föregående nummer av KSAK-NYTT (6/59) publicerades ett utdrag ur KSAK:s nya meddelandeserie, nämligen en jämförelse mellan

några aktuella 2-sitsiga flygplan. Här följer som komplettering en liknande jämförelse mellan aktuella 4-sitsiga och 3-sitsiga flygplan:

Flygplantyp	4-sitsiga								3-sitsiga		
	Cessna 172	Comanche	Meta Sokol	Vipan Fi-10	Piper Caribbean	Tri Pacer	Jodel Mosquetaire	Saab Safir 91 C	Auster Alpha	Jodel Ambassadeur	Vipan Fi-10 C
Motoreff hkr	145	180	140	160	150	160	180	190	130	100	100
Marschfart vid 75 % av eff kmt	190	235	207	200	194	200	230	235	170	192	175
Startstrullsträcka m	260	230	265	250*	300		210	330	206*	290	300*
Startfart	83	93		75	78	78	55	85	55	55	70
Flygsträcka km	760	1540	1105	1000	800	850	1300	960	297	950	700
Nyttig last	428	485	400	470	400	400	550	415	449	360	315
Riktpris sv kr	60.000	97.200	52.550	50.000	45.950	54.400	54.000	95.000	47.000	32.600	44.000
Utrustning:											
Självstart	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
Värme	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
Bogserkoppl.				ja					ja	ja	ja
Avanc. flygn.							ja	ja		ja	

*) Gäller till 15 m höjd.

Stallfarternas med klaff.

Uppgifterna i ovanstående tabell är grundade på firmauppgifter resp. Jane's All the World's Aircraft.

För att jämförelse mellan flygprestanda skall vara rättvisande, fordras enhetliga bedömningsgrunder. KSAK garanterar ej för att tabelluppgifterna är fullt jämförbara.

Beträffande marschfart tillämpas olika prin-

ciper. För att få i möjligaste mån jämförbara uppgifter har såsom marschfart i tabellen beräknats farten vid 75 % av normaleffekten, vilket motsvarar c:a 87,5 % av maxfarten. Det kan emellertid tänkas, att i något fall firmauppgiften på maxfarten är grundad på starteffekt istället för normaleffekt.

Beträffande stallfart inverkar bl a flygvikt och användning av motor. Dessa faktorer är ej kända för i tabellen återgivna uppgifter.

Segelflygets VM-lag uttaget

Med Olle Håkansson som ledare kommer Per Axel Persson, Irve Silesmo och Sven "Fakiren"



Jonsson att försvara de svenska färgerna i Köln den 29 maj—19 juni 1960. Här nedan följer de uttagna i tur och ordning.

Tävlingarna hålles på flygplatsen Butzweiler och omfattar såväl öppen klass som standardklass. I den sistnämnda får endast segelflygplan med bl a max 15 m spännvidd delta.

Tiden 29 maj—3 juni reserveras för träningsflygning.

Motorflygchefer och tekniskt ansvariga

KSAK:s

GRUPPCHEFSMÖTE

28—29 november 1959



BO GOTTFRIDSON
Motorflygchef **M 27**
vid **Borås Fk**
f: 5.5.29. A-cert. 2265
Polisman
Adress: Kjellgrensgatan 34,
Borås
Tel: bost. 234 06, arb. 174 24



BENGT ANDERSSON
Tekniskt ansvarig **T 20**
vid **Borås Fk**
f: 23.5.27. A-cert. 2625
Bussförare
Adress: Bergkullsgatan 1,
Borås
Tel: arb. 274 80

1960 ÅRS TEMPO-STIPENDIATER

Vid segelflygchefsmötet den 28 november utdelades stipendierna till följande segelflygare: Leif Carlsson (Eskilstuna Fk), Kurt Fridén (Lidköpings Fk), Sune Gustavsson (Eskilstuna Fk), Bengt Jansson (Halle-Hunnebergs Fk), Lars Johnsson (Stockholms Sfk), Jan Jonasson (Värmlands Fk), Bengt Karlsson (Jönköpings Fk) och Anders Östenberg (Uppsala Fk).

DANSKA VM-LAGET SÖKER HÖGVÄRDIGA FLYGPLAN

Med Aksel Feddersen som lagledare kommer Niels Sejstrup, Jørgen Friis och H W Jensen att bilda det danska VM-laget i 1960 års segelflygtävlingar i Tyskland. Man vill inte längre ställa upp med Olympian i den allt hårdare konkurrensen utan hoppas få tillgång till mera högvärdiga flygplantyper.

ETT ÅR I LUFTEN 1959

Ännu en årgång av Allhems värdefulla årsbok är på väg. KSAK avser att även i år anskaffa en mindre upplaga, som tillhandahålles klubbens medlemmar till reducerat pris 10:—.

KSAK-RABATT PÅ TEKNIKENS VÄRLD

Medlemmar i KSAK får prenumerera genom klubben på TV till nedsatt pris, nämligen 19: 50 för 1960 (ordinarie pris 22: 75). Prenumerationsbeloppet insättes på KSAK:s postgiro 555 70. Skriv "Teknikens Värld 1960" på kupongen och ange tydligt och fullständigt namn och adress.

Kvottilldelningen 1960

Totalt hade klubbarna begärt 499 utbildningsbidrag. KSAK kan endast dela ut 330 bidrag. Ungefär samma värden gällde för 1959.

Endast 9 % av C-diplomen kommer att tagas i DK-vinsch mot 91 % i DK-flygstart. 1959 gällde 13 resp. 87 %.

Kursavgifter 1960

De för 1960 beräknade genomsnittliga kursavgifterna är: för C-diplom vinschstart 415 kr, för C-diplom flygstart 510 kr och för S-certifikat flygstart 200 kr.

Anskaffning av segelflygmateriel

Anskaffning av 26 DK-segelflygplan är aktuell fram till år 1963, därav 9 under 1960 och 16 under 1961. Beträffande EK-segelflygplan är motsvarande siffror 37,6 och 16 och beträffande bogserflygplan 13, 7 och 2.

Under treårsperioden behövs vidare 39 fallskärmar.

Vårbesiktningen

Södra Sverige: början och mitten av april.
Norra Sverige: början och mitten av maj.

Instruktörskurserna

Preliminärt har anmälts 24 elever till segelflyglärarekurs i juni och 12 elever till en liknande kurs i augusti samt 24 elever till byggleadarekursen i juli. En kurs för bogserförare efterlystes.

Försäkringsfrågor

Ingenjör Kilander, Fylgia orienterade om aktuella försäkringar. KSAK skall infordra offerter på kollektivförsäkringar för ansvar, sittplats och kasko.

Tekniska tjänsten

Ett axplock ur erfarenhetsliggaren från besiktningssresorna gav segelflygcheferna välfulla säkerhetstips.

Guldvingen 1960

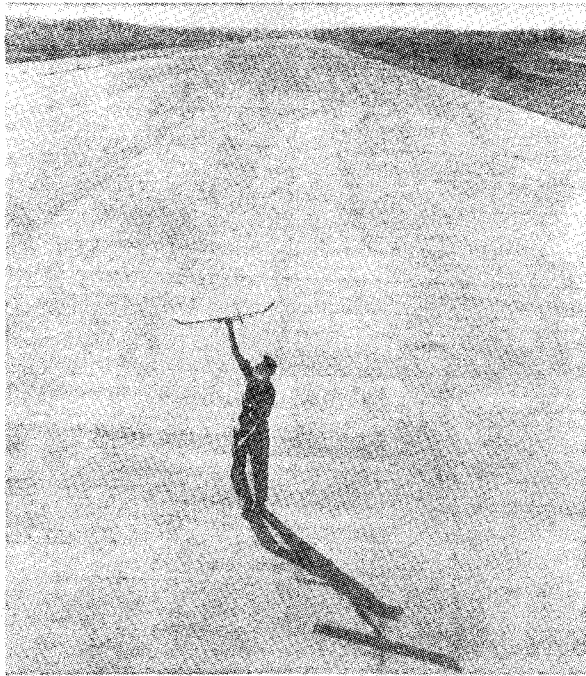
Önskemål om justering av tävlingsregler för nästa år framfördes till KSAK.

Gästmedlemmar

Segelflygchefsmötets rekommendation att gästande medlemmar från främmande klubbar skulle få flyga utan att betala ny medlemsavgift skall föreläggas KSAK:s nästa årsmöte.

Studieverksamheten

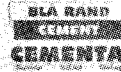
Studiesekreterare Åke Norén rapporterade positivt om klubbarnas sätt att handha studieverksamheten. De tekniska ämnenas studieplaner och handboksmaterial håller på att levereras. Däremot har flera manuskript måst kasseras beträffande de allmänna ämnena.



Huvudbanan på Arlanda

Skådesnaren nya flygflygplats, Arlanda, invigningsfesten. Med det 2 300-m långa huvudbanan kompletterades betongarbetet som på ett spektakulärt sätt till Arlanda har blivit levererat på ett sätt som alla betongentusiaster

en utmärkt betongläggning med



FRAMTIDSPERSPEKTIV

Dagen efter Caravelle-premiären på Arlanda, den 15 december, dominerades stockholmspressen av material om och kring den nya flygplatsen. På Svenska Dagbladets första sida presenterade en materialleverantör en 4-spaltig annons, där en vy av den jättelika betongbanan upptog större delen av annonsytan. Mitt på banan stod en ensam modellflygare med sin modell, kastande en effektfull slag-skugga över den till synes oändliga betongplattan.

Vi på KSAK är glada över annonsörens framsynthet. Det är de unga modellflygarna av idag som skall bära upp ansvaret för morgondagens flyg. Det är ur modellflygarnas led som morgondagens tekniker och flygvetenskapare skall rekryteras.

G H Déranz.

"PLANET PETTSON"

Den insamling som i föregående nummer av KSAK-NYTT startades för den blinde flygpioniären Gösta Gustafsson har gett ett mycket gott resultat. I dagarna skickar KSAK honom en julgåva, som enligt nedanstående redovisning uppgår till 2.524:50 kronor. Vi låter emellertid insamlingen fortsätta och hoppas att få sända honom lika mycket till senare.

Bidrag kan lämpligen insättas på KSAK:s postgirokonto 555 70. Skriv "Planet Pettson" på kupongen.

Redovisning nr 1

KSAK:s o. Sv. Flygares Riksförbunds Hjälpfond 600:—; KSAK:s styrelse 115:—; Provflygare Nils Benker, Uppsala, 10:—; Civiling. Erik Bratt, Linköping, 25:—; Källarmästare B O Malmberg, Kalmar, 25:—; Ingvar Frimodig, Uddevalla, 5:—; *En julbälsning från "L" och "Gö"* 50:—; Major Nils E G Wachtmeister, Nyköping, 10:—; ÖSFK-medlem 10:—; Major M Hinnerson, Göteborg Flyg, 10:—; Skolchef Olov Carlsson, Varberg, 25:—; Sven Olof Ridder, Stockholm, 20:—; Doktor Bengt Hesse, Härnösand, 100:—; Paul Fahlén Mariehäll "med hj. flygarbälsningar från Pälle" 20:—; C G von Rosen, Vällingby, 10:—; Halmstads Flygklubb, "Skramling vid liten motorflygträff i slutet av månaden" 20:50; Kapten G Lindow, Bromma, "God Jul önskar en som flög 'Pettson' för 35 år sedan" 20:—; Albert Hall, Sandred, 10:—; Doktor Olof Bratt, Uppsala, 25:—; Åke Sahln, Umeå "med önskan om en angenäm jul" 10:—; Ingenjör Bo Lindh, Stockholm, 25:—; B Svensson, Stockholm, 10:—; Fröken Ruth Berggren, Mariehäll, 15:—; K G C, Örebro, 10:—; L Persson, Lamhult, 10:—; P Lundblad, Gävle, 10:—; Gunnar Andersson, Rossön, 10:—; Med. kand. Martin Zade, Uppsala, 10:—; E R V Andersson, Sundbyberg, 50:—; "Hinnern", F3, Malmslätt, 10:—; Civilingenjör Per Modin, Ektorp, 100:—; Erik Svensson, Stockholm, 20:—; Överstelöjtnant N Kindberg, Stockholm, 5:—; H E Johnsson, Hässelby Vstd, 25:—; Civilingenjör Olle Berndtsson, Slite, 10:—; Martin Johansson, Vikmanshyttan, 25:—; Büglers Bilskola, Stockholm, 10:—; Torleif Hiort, Norrköping, 5:—; Uppsala Flygklubb, insamlad vid Uppsala Fk:s höstfest, 69:—; Yngve Norrvi, Sollentuna, 10:—; Firma Avia, B Thüring, Visby, 500:—; Tandläkare Nisse Nässén, Östersund, 5:—;

Verkmästare G Lönn, Skå, 10:—; K Wallén, Skå, 35:—; Åke Forsmark, Bromma, 100:—; Erik Pettersson och "Mack" Ekström, 20:—; Direktör Eric Brodin, Stockholm, 200:—; Direktör K-H Björngård, Uppsala "God Jul", 25:—; A Andersson, Uppsala, 20:—; Olle Andersson, Sundsvall, "Lista vid Motorflsket i Sundsvalls Flygsällskap f v b till Gösta Gustafsson vilken jag personligt lärde känna under flygning i Sundsvall" 50:—.

Summa 2.524:50.

TILL SALU

Två **VARIOMETRAR**, 15 m och 10 m, **KLOCKHÖJDMÄTARE**, **KOMPASS**, **GIRINDIKATOR** (el. 4,5 V), **LÄNGDLUTNINGSMÄTARE** o. **HASTIGHETSMÄTARE**, **AGA SYRGASUTRUSTNING**, **VENTURIRÖR** samt **RYGGFALLSKÄRM** (Pioneer med 3 år kvar) säljes i parti eller styckvis till högstbjudande. Svar före 15 januari till L. Larsson, Jakobs stege 6, Hägersten 10.

ÖNSKAS KÖPA

SPORTFLYGPLAN

ev. m. flottörer. Sv. m. utförliga uppgifter och pris till "Kontant" d. t. k.



December 1959

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

Prenumerationspris: Endast helår 3:—.
Postgirokonto (KSAK) 555 70.

Annonspriser och annonsformat

1/1-sida (130×185) mm	220:—
1/2-sida (130×90) mm	145:—
1/2-sida (62×185) mm	145:—
1/4-sida (130×45) mm	80:—
1/4-sida (62×90) mm	80:—
Radannonser (spaltbredd 62 mm)	
millimeterpris 1:10	