**GRUNAU BABY II**, 2 st,
2 par **skidor** för fpl. SK 12.
Begagnade **horisontgyron** och **kursgyron.**
**Metallpropeller** till GM 10.
**Arboga Flygklubb, Arboga**

---

**PIPER CUB L4-65**
i utomordentligt skick, bl a nydukat och ommålat. Motor: 750 tim. Närmare genom
**Katrineholms Motorflygklubb, H Ljung,**
0150/122 28

---

**CESSNA 150 TRAINER**
250 tim på fabriksny motor, Simplexer, helmålad.

**CESSNA 172 B**
IFR-utrustad, full gyropanel, ADF, VOR, ILS, Marker, 360-kanal VHF.
Båda flygplanen är i bästa tänkbara skick.
Ytterligare upplysningar genom
**MALMÖ AERO,**
**Långhällsgatan 36, Hohög,** 040/49 13 72

---

**PERCIVAL PROCTOR**
4-sitsig, lågvingad, billig. Ev. byte.
Förslag till 010/89 54 30

---

**DIVERSE ERCOUPE-DELAR SÄLJES**
styckvis eller i parti. Hänvändelse till
**R A Larsen, Kildevej 10, Rungsted Kyst, Danmark**

---

## ÖNSKAS KÖPA

**PIPER CUB J 3** eller **L 4**
Svar till **K-E Nilsson, Falkstigen 3, Tun**

## FLYGSKOLOR

# FLYGSKOLESTART
**TRANSAIR SWEDEN AB**
**Bulltofta, Malmö**

Transair anordnar vid sin flygskola på Bulltofta fullständiga teorikurser för A-, B-, C- och D-certifikat samt I-bevis.

En D-teorikurs startar omkr. den 15/11 och omfattar ca 3 mån. inkl. linktrainerkurs. Teorikursen för C- och D-certifikat kostar 2.500 kronor. En fullständig linktrainerkurs, som omfattar 15 tim, kostar per tim 35 kronor.

Instrumentflygningskurs anordnas med fullständigt instrumenterad Cessna. Pris per tim 150 kronor. För förare från FV beräknas ca 14 dagars flygkurs.

Anmälningar insändes till **ingenjör Hellsten, TRANSAIR SWEDEN AB, Fack, Malmö 16.**

Ingenjör Hellsten står vidare till tjänst med upplysningar, tel. 040/93 56 80.

---

## HANGARPLATSER

**HANGARPLATSER FÖR SPORTFLYGPLAN,**
översyner och bensin.
**Frölunda Flygstråk, Kungsängen**
Tel. 0758/520 63 (säkr. 8—9 och 12—13)

---

**HANGARPLATSER UTHYRES PÅ VÄNGSÖ**
**Ö Sörmlands Fk,** 0155/126 10 (Brink)

NUMMER 6 - ÅRGÅNG 5 - OKTOBER 1962

# KSAK NYTT

Organ för
Kungl. Svenska Aeroklubben
och
Frivilliga Flygkåren

**Utkommer**
med 8 nummer per år under månaderna febr—maj och sept—dec.

**Utgivningsdag**
omkr den 20 i utgivningsmånaden.

**Manuskript**
till text och annonser bör vara KSAK-NYTT tillhanda den 1 i utgivningsmånaden. Undantagsvis emottages material intill den 5 i utgivningsmånaden.

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

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

**Prenumerationspris**
5 kronor per helår. Prenumerationsperioden omfattar enligt årsmötesbeslut tiden 1 april—31 mars nästföljande år. För prenumeranter som tillkommer efter den 1 april kan tidigare under året utkomna nummer icke garanteras.

**Lösnummer**
Tidigare utkomna nr i mån av tillgång 1 krona per ex.

**Annonsformat och annonspriser:**
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: —
Radannnonser (spaltbredd 62 mm)
millimeterpris 1: 10

Tryckeri Alliance, Stockholm 1962


# NYTT FRÅN LFS

## Förrättningsavgifter

Kungl. Luftfartsstyrelsen har i ett nytt informationsmeddelande kungjort de nu aktuella förrättningsavgifterna.

Sålunda kostar *registrering* av motorflygplan 200: — och av segelflygplan 50: —, medan *äganderättsändring* debiteras med hälften av de angivna registreringskostnaderna. *Grundbesiktning* kostar för glid- och segelflygplan 50: —, för motorflygplan i regel efter högsta tillåtna startvikten: upp till 700 kg 200: —, 701—1.000 kg 400: —, 1.001—1.500 kg 500: — och 1.501—2.000 kg 600: —. Utfärdande av *auktoriseringsbevis för verkstad* för amatörbygge eller motsvarande tillfälligt verkstadstillstånd kostar 30: —.

För ett *certifikat* med 24 månaders giltighet betalar segelflygare 25: —, privatflygare 25: — plus 50: — för vardera teoretisk och praktisk examinering, flyglärare och biträdande flyglärare betalar 25: — jämte 150: — för den praktiska examen. *Certifikatförnyelsen* debiteras med följande avgifter: segelflygare 10: —, privatflygare 10: — plus 15: — per prov för teoretisk examen och 50: — för praktisk examen, flygläraren 10: — + 30: — per prov + 150: —.

För godkännande av *allmän flygplats* betalas 500: —, för *enskild flygplats* 250: — och för *tillfällig flygplats* (inkl isar) 100: —.

Tillstånd till *rundflygning och övriga former av förvärvsflyg samt till skola för utbildning av motorflygare* löses med 250: —.

(INFO 57/62)

## Tider då informationssträckor är upprättade

återfinns i ett informationscirkulär, utgivet den 1 oktober. (INFO 58/62)

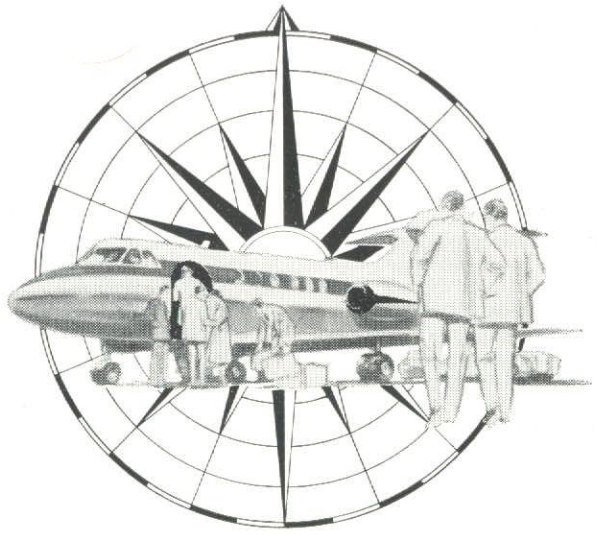
## En ny VHF-plan för Sverige

I ett informationscirkulär av den 25 september presenterar luftfartsstyrelsen den frekvensplan för VHF som f n används för civil luftfart i Sverige. (INFO 59/62)

## Motorflygplan i Sverige

I luftfartsstyrelsens registerutdrag av den 14 februari anges antalet registrerade luftfartyg i Sverige till 542, fördelade på 147 olika typer. Piperfamiljen är störst med 171 flygplan, däribland 58 Piper J3C-65 (L-4), alltjämt vårt vanligaste flygplan. Cessna med 61 flygplan ligger på andra plats och närmast kommer Auster med 36 och de Havilland med 30 flygplan. 19 av dessa 30 flygplan är DH 82 Tiger Moth, segelflygklubbarnas kanske populäraste bogserflygplan. (RU 4/62)



**MOTOROLA** radiokompass ADF-T-12B

- Heltransistoriserad, kompakt
- Låg vikt, endast 3,0 kg inkl. antenn
- Låg strömförbrukning
  0,52 A vid 28 V och 0,75 A vid 14 V.

Denna version är ett förbättrat utförande av tidigare modell ADF-T-12 och den är klassad enligt class 1.

**AERO MATERIEL AB**

INSTRUMENTAVDELNINGEN, Grev Magnigatan 6 · Stockholm Ö · Telefon 67 03 90

# KRAFTFULL INSATS AV FAI

## *inför 55:e generalkonferensen i Athen 26 sept — 2 okt*

### MEDLEMSFRÅGOR

*FAI guldmedalj* tilldelades Geoffrey de Havilland för hans enastående pionjärinsatser i flygets barndom och för hans framstående livsverk som konstruktör och tillverkare av flygplan samt insatser för Aviation Sports.

*Nya medlemsstater.* Medlemskap medgavs Tunisiska och Libanesiska aeroklubbarna, varigenom antalet nationella medlemsklubbar uppgår till 47.

Brasilianska aeroklubben har upplösts av den nya regeringen. Närmare uppgifter ang anledningen härtill eller övriga detaljer saknas.

*Arrangör av VM.* Vid världsmästerskapen i fallskärmssport innevarande år, vilka ägde rum i USA, beviljades ej vissa åt tävlingslag från Öst-tyskland och Nord-Korea. På rekommendation av FAI:s råd beslöt generalkonferensen att i framtiden som anordnare av VM ej acceptera en aeroklubb vars land ej medgav fritt inträde för varje FAI-ansluten nations deltagande lagmedlemmar.

### LUFTENS FRIHET

Vid presentation av årets rapport ang segelflyget var frågan om luftens frihet det ledande temat. I rapporten framhölls följande.

Luftens frihet som är så besjungen av poeterna håller gradvis på att förkvävas. Vi måste motarbeta denna tendens innan vi står med ryggen mot väggen. Varje nationell aeroklubb måste ta upp dessa problem med resp myndigheter.

Inom FAI bör klubbarna utbyta erfarenheter och lösningar på sina problem så att alla kan dra fördel därav. FAI är det enda organ som kan försvara individens rätt mot den överväldigande tendensen hos kommersiellt och militärt flyg att för sig själva förbehålla luftrummet och helt bortse från det privata flygets intressen.

Det är på tiden att vi introducerar en "FAI CHARTER FOR THE HUMAN RIGHTS OF GLIDING" enligt följande linjer.

1. *Segelflyg* är inte bara den billigaste utan också den renaste och mänskligaste formen av flygning. Det är dessutom ett av de få återstående områden som bjuder individen möjlighet till äventyr.
2. *Segelflyg* är möjligt endast genom en extra portion av entusiasm — just den entusiasm som det övriga flyget kräver för utveckling och framsteg.
3. *Segelflyg* är inte bara en spännande sport utan ett av de mest fullkomliga medel att dra ungdomen till flyget — till nytta för alla grenar av flyg.
4. *Segelflyget* riskerar en långsam död genom kvävning, om nuvarande restriktioner och byråkrati för användning av det fria luftrummet fortsätter.
5. *Segelflyget* var tröskeln till flygåldern; skall det försvinna vid tröskeln till rymdåldern? Skall segelflygaren bli tvungen att överge de lägre luftlagren då människan startar mot stjärnorna?
6. *Monopol* i luften för militärt och kommersiellt flyg strider mot individens grundläggande rättighet att deltaga i varje slag av färd på land, till sjöss och i luften.
7. *Sterilisering* av luftrummet med uteslutande uppgift att hålla det totalt eller delvis fritt för militär och kommersiell trafik är ett olagligt slöseri med dyrbart utrymme.
8. *Förbjudna områden* och riskzoner strider mot den mänskliga naturen och måste därför hållas inom ett absolut minimum. Bäst kontrollerat och säkrast är ej det luftrum som har maximum av kontroll och minimum av trafik, utan det som med ett minimum av kontroll och maximum av trafik dock kan behärskas med full säkerhet.
9. *Diskriminering* av den privata segelflygaren är ett malplacerat försök att åstadkomma ökad säkerhet i luften.
10. *Samarbete* är ännu en bättre väg att uppnå säker flygning än ensidiga restriktioner och bestämmelser. FAI:s segelflygare är villiga att samarbeta vid lösningen av ATC-problemen — de protestera mot att bli behandlade som en intighet, som besvärande loppor.
11. *Separation* — ej uteslutning borde vara den ledande principen för ATC, som bör använda alla tillgängliga tekniska och organisatoriska hjälpmedel för att skänka segelflyget en skälig del av luftrummet.
12. *Luftens frihet* är inte bara till för de Höga och Mäktiga, men bör tillförsäkras var och en som håller disciplin och ordning.
13. *Segelflyg* måste erkännas som en jämlike till andra parter som använder det fria luftrummet och det kräver skälig frihet att röra sig inom ett område, som ännu är högt och vidsträckt nog för all mänsklig verksamhet.
14. *Hushålla, slösa ej med luftrummet!*

Det framlagda programmet fick generalkonferensens fulla gillande och stöd.

### GENERAL AVIATION

Efter svåra födslovåndor har FAI Bureau for General Aviation äntligen kommit till stånd. Då frågan tidigare varit före har den rönt visst motstånd från öster, under motivering att privatflyget ej förekommer i ifrågavarande länder. Detta motstånd var nu borta och beslutet att starta nämnda byrå fick allmänt stöd — finansiellt tills vidare dock endast genom extra bidrag från klubbarna. Sådana bidrag tecknades i tillräcklig utsträckning för att finansiera byrån för 1963.

Den främsta uppgiften för den nya byrån blir att vid kommande ICAO-möte hävda General Aviations anspråk på frihet i luftrummet.

Den sammansättning FAI:s organ för General Aviation torde komma att få blir

FAI General Aviation Bureau
Permanent observer vid ICAO

En panel av experter för områdena 1) Aviation Medicine, Education, and Training, 2) Facilitation of International Aviation (legal matters), 3) Rules of the Air and Air Traffic Services, Communications and Operations.

Den aktion som för flera år sedan igångsatts av KSAK har sålunda krönts med framgång.

# ENAD KRAFTSAMLING FÖR GA

Generalkonferensens beslut att sanktionera planerna på en FAI General Aviation Bureau medför väsentliga konsekvenser för de nationella aeroklubbarna, vilka nu kan medverka i en målmedveten, världen runt enad aktion för att genomföra de krav man uppställer för General Aviations utveckling.

KSAK:s program för behandlingen av frågor rörande General Aviation är synnerligen omfattande. Här nedan ges en koncentrerad redogörelse för de olika punkterna samt för vidtagna åtgärder, uppnådda resultat och planeringar.

KSAK:s arbetsuppgifter sammanfaller i alla väsentliga delar med vad som innefattas i programmet för den nybildade privat- och affärsflygföreningen. Föreningen har givit uttryck för sin bestämda önskan att intimt samarbeta med KSAK, som genom sin generalsekreterare hälsat föreningen välkommen att ansluta sig till centralorganisationen för att därigenom med enad kraft bringa GA-frågorna till en för det svenska privatflyget gagnerik lösning.

# KSAK:s SAMLADE GA-PROGRAM

### 1 UTBILDNINGSFRÅGOR

*Central utbildning av flyglärare.* Detta har länge varit ett önskemål och är nödvändigt med hänsyn till krav på standard och enhetlighet. För att provisoriskt avhjälpa denna fråga har KSAK med Lfs godkännande under 1962 anordnat en kompletterande flyglärarkurs .I årets äskande har Lfs upptagit KSAK:s förslag till anslag för dylika kurser under budgetåret 1962/63.

*Flyginstruktörshandbok.* Tidigare har KSAK utgivit två upplagor; den senare utdrag ur FV:s instruktörshandbok. Ny handbok med direkt inriktning på privatflygutbildningen under utarbetande.

*Plan för grundläggande flygutbildning.* Förslag till ny plan utarbetad på grundval av erfarenheter och diskussioner vid årets kompletterande flyglärarkurs.

*Elevhandbok för flygskolor* under förberedelse.

*Utbildningsplan för vidare utbildning efter den grundläggande utbildningen* (under ledning av flygklubbarnas motorflygchefer) under förberedelse.

*Utbildningsplan för instrumentflygutbilning,* särskilt tillrättalagd för privatflygare, under förberedelse.

*Medicinska krav för påbörjande av flygutbildning.* Avsevärda lättnader har efter hand erhållits. Individuella problem behandlas.

## 2. FLYGSÄKERHETSFRÅGOR

*Höjning av standarden* vid de grundläggande flvgskolorna genom central resp kompletterande flygläraruthildning. Höjning av standarden inom flygklubbarna genom tillsättande av motorflygchefer och tekniskt ansvariga, genom ordnad vidareutbildning samt genom de ökade krav som ställas på flygförarna för deltagande i hjälpflyg och FFK. (Lfs har i årets äskande upptagit KSAK:s förslag ang medel för motorflygchefskurser.)

*Kollektivförsäkringar.* Dylika försäkringar bedömas medföra en direkt ökning av flygsäkerheten genom krav på övervakning samt ansvar gentemot övriga inom kollektivet.

*Inrättande av en befattning inom KSAK för flygsäkerhetsfrågor* (förslag i Lfs äskandeskrivelse 1963/64).

*Upplysningar och råd med anledning av haverier* och haveristatistik.

*Flyghandbok* förberedes.

## 3. FLYGPLATSFRÅGOR

*Rundskrivelse till Sveriges kommuner* har vid ett par tillfällen utsänts med rekommendation att planera för framtiden genom anläggning av flygplatser samt anvisningar ang flygplatser och flygplatsbyggnader.

*Råd och anvisningar* till klubbar och kommuner i samband med anläggande av flygfält. (Ett 40-tal av landets flygplatser har tillkommit genom samarbete KSAK—lokal flygklubb—kommun (FV).

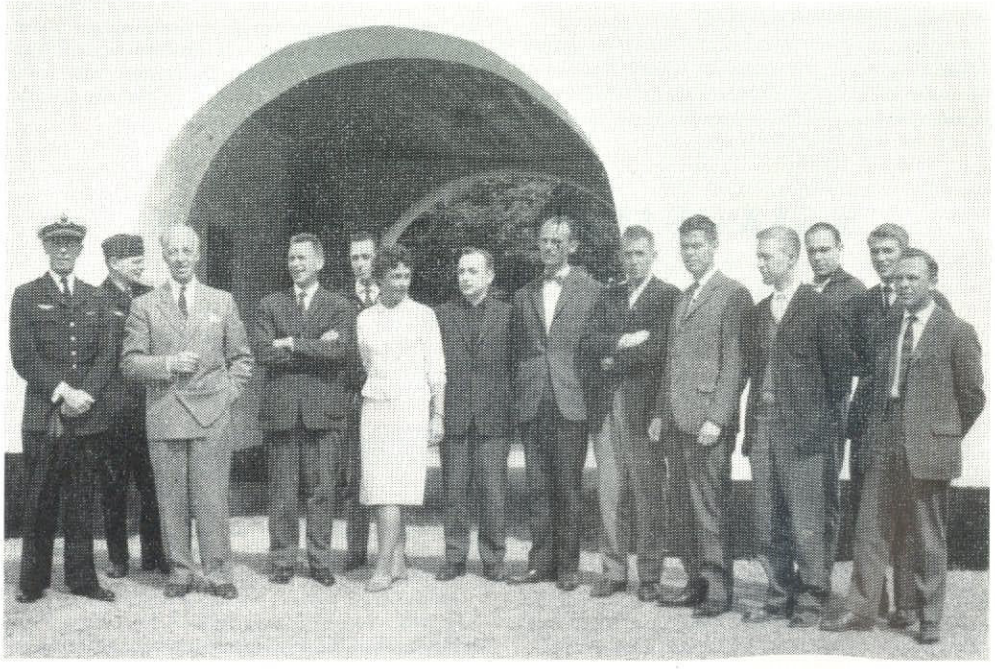
*Hänvändelser* i förekommande fall till länsstyrelser och kommuner.

*Gynnsammare flygplatstaxor.* Strävan att åstadkomma nedsättning av flygplatstaxorna (bl a höjning av viktgränsen) och erhållande av landningskorts giltighet även för kommunala flygplatser samt för de nordiska länderna. Fria landnings- och parkeringsavgifter i vissa länder vid utlandsflygning genom FAI Air Tourist Card. KSAK arbetar för utvidgning av systemet till allt fler länder.

*Guide* över svenska (nordiska) flygplatser.

*Lättnader för utnyttjning* av militära flygplatser för privat- och affärsflyget — fler flygplatser tillgängliga, förenklad tillståndsgivning samt viss service t ex drivmedel mot uppvisande av medlemskort i KSAK resp flygklubb.

*KSAK kommer* att ta upp frågan ang reservering av områden inom storstadsregionerna för privat- och affärsflyget samt samordnande organ inom statsförvaltningarna i storstadsregionerna för handläggning av flygplatsfrågor ävensom frågan om förbättrad service vid flygplatser (fixed base operators, rampservice, bränsle, telefon, taxi, biluthyrning etc).





# ICAO TILLGODOSER
## *kraven från KSAK*

Vid ICAO-mötet i Paris i november 1961, då den nya frekvensplanen för VHF-frekvenser uppgjordes, kunde FAI genom KSAK:s medverkan åstadkomma att de för privatflyget nödvändiga frekvenserna placerades inom ett relativt litet område av det aktuella frekvensbandet. Så gott som alla de önskemål som framfördes av FAI blev godtagna. Beträffande de önskemål som ej blev uppfyllda vid mötet sände KSAK ett nytt förslag till ICAO. ICAO:s regionalkontor i Paris har i dagarna till luftfartsmyndigheterna i de anslutna länderna översänt en skrivelse som tillgodoser de framställda önskemålen. I brevet framhålles bl a följande:

*Det är självklart att man vid planeringen och tillhandahållandet av service för privatflygplan skall ta hänsyn till den begränsade utrustningen i dessa flygplan. Detta kräver det fullaste samarbete mellan luftfartsmyndigheter och privatflygets företrädare och vi är övertygade om att Ni kommer att behandla dessa problem välvilligt vid ärendets handläggning.*

## 4. LUFTENS FRIHET

*KSAK har tagit initiativet* inom FAI för aktioner för luftens frihet. Denna fråga har upptagits främst på FAI program. KSAK följer dessa frågor med största uppmärksamhet. Hittills har uppnåtts höjning av luftledernas undre gräns, begränsning av TMA, höjning av minima.

*Begränsning av restriktionsområden* och ökade möjligheter för privat- och affärsflyget att utnyttja kontrollerat luftrum.

## 5. FÖRSÄKRINGSFRÅGOR

*Kollektivförsäkring för flygförare* inom flygklubbarnas verksamhetsprogram (instruktörsverksamhet, hjälpflyg, bogsering). Avgifterna per flygtimme har successivt minskat från kr 10: — till kr 1: 10.

*Kollektiv kaskoförsäkring* — ramavtal med försäkringsbolag ang gruppförsäkring för flygplanägare genom KSAK (hittills under 1962 17 flygplan, försäkringsvärde kr 800.000, beräknad premiebesparing kr 32.000).

*Kollektiv flygolycksfallsförsäkring* för passagerare i flygklubbarnas flygplan.

Ansvarighetsförsäkringens giltighet i utlandet.

## 6. LÄTTNADER UTOMLANDS

*Tullcarnetsystemet* infördes på sin tid för att möjliggöra temporär tullfrihet vid flygning till utlandet, varvid KSAK stått ansvaret gentemot tullmyndigheterna. Efter hand har ökad förståelse för lättnader i flygsamfärdseln uppnåtts. För att möjliggöra tullfri internationell passage över gränserna bearbetas FAI-länderna att helt slopa carneten (carneten slopades först i Sverige. KSAK har direkt påverkat Danmark och Norge att följa exemplet).

*Vederbörlig framställning* har gjorts ang. förenklade tullformaliteter vid utlandsflygning i första hand inom Skandinavien:

1. krav på förtullning vid endast en flygplats, endera vid ankomst- eller avgångsflygplatsen.
2. Endast stickprov för flygplan, som ej anmälts medföra tullpliktigt gods — alltså samma förfaringssätt som gäller för bilar.

*Strävan efter slopande av krav* på utförseltillstånd. Hittills sänkning av avgiften.

*Råd och anvisningar* i viss utsträckning för utlandsflygning. Strävan att utöka denna service.

*Kartservice.*

*Uppläggning av system* för tillhandahållande av aktuella AIP-uppgifter pågår.

*Strävan inom FAI* med aeroklubbarnas medverkan att åstadkomma en internationell guide.

## 7. MATERIELFRÅGOR O D

*Åtgärder för standardisering* av flygmateriel, utarbetande av specifikationer. Tävling ang två-

*I samband med KSAK:s första kompletterande flyglärarkurs på Ljungbyhed i somras togs ovanstående gruppfoto av värd, ledare, lärare och deltagare: Fr. v.: överste Å Rehnberg (chef för Flygkrigsskolan), fanjunkare L P Hedén (flyglärare Landskrona Fk), generalmajor N Söderberg (KSAK, överledare), kapten S E Everstål (kurschef), flygskolechef G Hydén (Stockholms Flygskola), flyglärare Ingrid Halvarsson (Sportflygklubben, Karlstad), flyglärare H Åman (Karlskoga Fk), luftfartsinspektör Å Gävert (Kungl Luftfartsstyrelsen), flyglärare Å Nordlund (Östra Sörmlands Fk), flyglärare I Skärberg (Gävlebygdens Fk), flyglärare G Kronvall (Tekn Högskolans Fk), flyglärare L A Ståhl (Sundsvalls Fs), flyglärare R Stenberg (NV Skånes Fk), samt flyglärare K Rörstrand (Halmstads Fk). Två av kursdeltagarna, skåningarna G Nordin och L Plough fastnade ej på plåten.*

sitsigt klubbflygplan genomfördes i Västerås 1961.

*Ökade servicemöjligheter* — reservdelar, underhåll, reparation och översyn bl a genom påverkan på flygmaterielleverantörer och utnyttjande av FV:s servicemöjligheter.

*Påverkan för bättre representation* ifråga om utländskt materiel.

*Rådgivning* i materielfrågor.

*Åtgärder vidtagna* genom FAI-ICAO för att anpassa fordringar betr kommunikationsradio med hänsyn tagen till privatflyget.

*Strävan efter utbyggnad* av VOR-systemet.

### 8. EKONOMISKA LÄTTNADER

*Billigare försäkringar.*

*I viss mån fria landnings- och parkeringsavgifter* i utlandet.

*Strävan efter lägre flygplatsavgifter* (bl a mörkerlandningar).

*Förenklade* (billigare) *läkarundersökningar.*

*Fördelaktiga inköp* av flygplan, utrustning, flygarbeklädnad, kartor och instruktionsmateriel.

*Restitution av bensinskatt* — arbete inom FAI för påverkan av samtliga stater.

*Fria flygningar* inom hjälp- och FFK-flyg.

# RADIOUTRUSTNING

## *för flygplan*

Inom KSAK:s motorflygkommitté har sedan någon tid några utsedda medlemmar med ordf. byrådirektör Reinhold von Essen i spetsen arbetat på att få fram underlag för informationer och rekommendationer om lämplig radioutrustning för flygplan inom General Aviation. Kommittén har för detta arbete sökt kontakt med den arbetsgrupp inom telestyrelsen och luftfartsstyrelsen som arbetar på samma problem.

Resultatet synes bli att sådana rekommendationer kan väntas under den närmaste tiden bland annat i form av en förteckning på de radioutrustningar som är kontrollerade och godkända av de statliga myndigheterna. Ärendet har även internationella aspekter och bristerna på gemensamma bestämmelser mellan ledande länder inom radioområdet har fördröjt arbetet. Efter förslag från Sverige har emellertid ett beslut tillkommit att ICAO skall utarbeta minimibestämmelser. KSAK-NYTT hoppas snart kunna återkomma till resultatet.

# ÖKAD ROLL FÖR KSAK

## *i luftfartsstyrelsens flygsäkerhetsprogram*

"Haverifrekvensen inom privatflyget har under de tre senaste åren visat en relativt större stegring än flygverksamhetens omfattning räknat i antal flygplan, flygförare och flygtimmar", framhåller luftfartsstyrelsen i årets petitaskrivelse och fortsätter: "Utvecklingen inger luftfartsstyrelsen som ansvarig myndighet i fråga om övervakning av även denna flygverksamhet, allvarlig oro, särskilt som styrelsen icke är utrustad med tillräckliga resurser för fullgörande av denna del av sina arbetsuppgifter. Det är emellertid av största betydelse, att effektiva åtgärder snarast vidtages för att reducera antalet luftfartsolyckor.

Statistiken över de luftfartsolyckor, som här avses, visar, att det övervägande antalet olyckor har sin grund i förarfel. De åtgärder, som måste vidtagas, bör därför i första hand inrikta sig på flygutbildningen, därvid den på grundutbildningen följande vidareutbildningen och övervakningen är särskilt viktig. Därest dessa arbetsuppgifter skulle fullgöras av luftfartsstyrelsen, erfordras en förhållandevis betydande personalförstärkning vid luftfartsinspektionen.

En alternativ lösning av detta betydelsefulla problem har nu yppat sig, i det att svenska aeroklubben (KSAK) erbjudit sig att genom sin organisation för en förhållandevis ringa ersättning övertaga och utföra vissa arbetsuppgifter på utbildnings- och övervakningsområdet, som egentligen bör ankomma på luftfartsstyrelsen. De förslag till dylika åtgärder, som avgivits av KSAK, har granskats inom luftfartsstyrelsen och bedömes tills vidare vara den lämpligaste lösningen av denna viktiga fråga. I fråga om lämpligheten av att till aeroklubben delegera vissa utbildnings- och övervakningsuppgifter hyser styrelsen icke någon tvekan.

Den grundläggande flygutbildningen bedrives för närvarande vid ett 30-tal flygskolor — mer än hälften av dessa är upprättade av till KSAK anslutna flygklubbar. Standarden vid flygskolorna är ojämn, bland annat beroende på flyglärarpersonalens ojämna standard. En del av denna personal har fått sin flyglärarutbildning vid flygvapnets flyginstruktörskurser, vari bland annat ingår grundlig utbildning i pedagogik och psykologi. Utbildningen och efterföljande tjänstgöring vid flygvapnets grundläggande flygskola har emellertid en inriktning, som på väsentliga punkter skiljer sig från målsättningen för den civila flygutbildningen.

På grund av avsaknaden av någon rent civil utbildningsanstalt för flyglärare har den civila flyglärarepersonalen i övrigt utbildats vid provisoriskt anordnade kurser, som ej kunnat baseras på centralt och kontinuerligt samlade erfarenheter och där till exempel undervisning i pedagogik och psykologi ej kunnat meddelas i önskvärd utsträckning.

I avvaktan på en framtida utredning angående behovet och förutsättningarna för en central flygutbildningsanstalte för bland annat utbildning av flyglärare, bör åtgärder vidtagas för att höja nu tjänstgörande flyglärares standard och utjämna olikheter i den grundläggande flygutbildningen genom anordnande av kompletterande flyglärarkurser. Aeroklubben beräknar medelsbehovet för två under budgetåret 1963/64 anordnade kurser om vardera omkring 15 deltagare till sammanlagt 18.000 kronor.

Efter en elevs grundläggande flygutbildning kräves vidareutbildning för utförande av mer kvalificerad flygning och för höjning av allmän standard och flygsäkerhet. För deltagande i hjälpflygverksamhet, bland annat för skogsbrandbevakning och deltagande i frivilliga flygkåren, är en dylik vidareutbildning också nödvändig.

Flygskolor för vidareutbildning av privatflygare saknas. Den enda tänkbara formen för en ordnad vidareutbildning och systematisk flygträning på tillräckligt bred bas torde vara i flygklubbarnas regi. För närvarande bedrives motorflygverksamhet vid 66 flygklubbar. Endast en mindre del av dessa äger dock förutsättningar att bedriva ordnad vidareutbildning. Härför kräves bland annat tillgång inom klubbarna till verkligt kvalificerade motorflygchefer. Ett viktigt steg mot flygsäkerhetens höjande är att genom anordnande av kurser för motorflygchefer bereda flygklubbarna tillfälle att få fram personal, som kan besätta befattningen såsom motorflygchef.

KSAK beräknar medelsbehovet för tre under budgetåret 1963/64 på olika platser i landet anordnade motorflygchefskurser med sammanlagt omkring 36 deltagare till 15.000 kronor.

Huvuddelen av all privatflygverksamhet äger rum vid de till KSAK anslutna flygklubbarna. Det åligger KSAK bland annat att utfärda tillämpningsföreskrifter för flygklubbar med hjälpflygtillstånd och utöva viss övervakning av denna verksamhet. Antalet sådana klubbar är i stigande och utgör för närvarande 40. Vidare kräves ledning och övervakning av vidareutbildningen vid klubbarna. Inom KSAK bör därför inrättas en befattning som flygsäkerhetsinspektör. Denne kunde även svara för inspektion av de vid klubbarna anordnade flygskolorna. För budgetåret 1963/64 beräknas härför ett belopp av 30.000 kronor.

I detta sammanhang må anföras, att privatflyget befinner sig under stark utveckling. Antalet gällande privatflygarcertifikat har mer än tredubblats under senaste femårsperioden och överstiger nu 2.500. En allmän standardhöjning inom privatflyget verkar främjande för hela flygets standard och främjar den allmänna flygsäkerheten, bland annat vid flygplatser och i luftleder, vilket med en starkt växande flygfrekvens är av stor betydelse. Privatflyget omfattas av alla samhällsgrupper och är numera av icke oväsentlig betydelse ur samhällssynpunkt. Sålunda är det privata motorflyget i likhet med segelflyget en betydelsefull rekryteringskälla för såväl flygvapnet och de övriga försvarsgrenarnas flygorganisationer som för det civila yrkesmässiga flyget. För det yrkesmässiga, icke reguljära flyget, som utgör ett stort och växande yrkesområde utgör privatflyget den viktigaste rekryteringskällan, enär yrkesutbildning i egentlig mening saknas. Affärsflyget, som direkt växer fram ur privatflyget och även hänföres till denna verksamhetsgrupp, kommer av alla tecken att döma — bland annat motsvarande utveckling i utlandet — att få en stor och ökande betydelse för handel och näringsliv. Privatflyget utför vidare en direkt samhällsnyttig uppgift genom hjälpflygverksamheten och bildar underlaget för den i totalförsvaret ingående frivilliga flygkåren.

Såsom av det följande framgår har luftfartsstyrelsen för flygsäkerhetsfrämjande åtgärder under posten Diverse utgifter beräknat ett belopp av (18.000 + 15.000 + 30.000 =) 63.000 kronor."

# FLYGPLATSER

## för framtida inrikestrafik

Den länge bebådade utredningen som igångsatts av IVA:s transportforskningskommission ang behovet av flygplatser för det svenska trafiklinjenätet har nu lagts på bordet. Som bekant har KSAK tillsatt en kommitté för utredning ang affärsflyget. Denna kommitté har länge väntat på ovannämnda utredning för att kunna fullfölja sitt arbete. Särskilt gäller detta frågan om behovet av flygplatser utanför linjenätet. Kommitténs ordförande, direktör P. Norlin, framhåller att han nu hoppas kunna fullfölja utredningen inom kort.

# VAD KOSTAR DET ATT FLYGA

För att ge KSAK-NYTT:s läsekrets en uppfattning om kostnaderna för segel- och motorflygning just nu har vi här nedan sammanställt kostnadsuppgifter, lämnade av ett antal godtyckligt valda klubbar i olika delar av landet.

SEGELFLYG

| Segelflygskola | C-kurs inkl bogsering och teori | S-kurs inkl bogsering och teori | F-flygning | |
|---|---|---|---|---|
| | | | Flygavgift (Bergfalke) | Startavgift (bogsering) |
| Aeroklubben i Malmö Malmö | 550 kr | [1]) | 10 kr/start + 0,15/min | 1,25 kr/min (Tiger Moth) |
| Borås FK Borås | 600 kr | 300 kr | Årsavgift 100 kr[2]) + 7 kr/tim | 1,25 kr/min (Tiger Moth) |
| Eskilstuna FK Eskilstuna | 550 kr | [3]) | Första timmen 8 kr därefter 0,10 kr/min | 1,35 kr/min (Tiger Moth) |
| Linköpings FK Linköping | 510 kr (17 kr/start) | 255 kr (17 kr/start) | 5 kr/20 min | 1,10 kr/min (Super Cub) |
| FK Nordvingen Malmberget | 550 kr | 230 kr | 0,30 kr/min[4]) | 1,50 kr/min (Auster) |
| Värmlands FK Karlstad | 550 kr | [5]) | 0,50 kr/min[6]) dock max 50 kr per flygning | 1,00 kr/min (Sk 12) |
| Ällebergsskolan Falköping | 550 kr | 280 kr | Första timmen 0,45 kr/min därefter 0,25 kr/min | 1,35 kr/min (Tiger Moth) |

[1]) Efter F-flygningspriserna.
[2]) De medlemmar som ej önska betala årsavgift betalar efter Ällebergsskolans taxa.
[3]) Efter F-flygningspriserna + 50 kr för teori.
[4]) Klubbarbete belönas med halva avgifter.
[5]) Efter F-flygningspriserna.
[6]) Klubbarbete ger rabatt.

# AVANCERAD FLYGTRÄNING

Stiftelseurkunden för AB Avancerad Flygträning har den 27 september godkänts av patent- och registreringsverket. I förslaget till bolagsordning anges, att bolaget skall bedriva uthyrning av flygplan och i samband därmed meddela flygundervisning och annan därmed förenlig verksamhet.

Initiativtagare och verkställande direktör är byggnadsingenjören Lennart Ljungquist, som tillsammans med bolagets flygchef, fanjunkaren Kurt Norrbäck försäkrat sig om ett antal FV-lärares medverkan. Bolaget har anskaffat en SAAB Safir 91-B, SE-CAE, som stationeras på Bromma. Man kommer att meddela undervisning i avancerad flygning (DK) under en komprimerad 6-timmars kurs och att ge grundläggande instrumentflygutbildning under 8-timmarskurser. I viss utsträckning kan flygplanet även komma att användas för uthyrning, dock inte för avancering.



MOTORFLYG (UTBILDNING)

| Flygklubb | Flygplantyp | Timpris kr |
|---|---|---|
| Aeroklubben i Malmö | Cessna 150 | 87 |
| | Cessna 172 | 96 |
| Gävlebygdens Flygklubb | Piper Cub L4 | 60 40 + 20 |
| Linköpings Flygklubb | Piper Cub L4 | 72 |
| | Piper Cub Super | 78 |
| Luleå-Bodens Flygklubb | Cessna 150 | 60 + 25 för andelsägare<br>80 + 25 för övriga |
| | Colt (ANA-hyrd) | 85 |
| | Cessna 172 | 90 + 25 för andelsägare<br>110 + 25 för övriga |
| Sportflygklubben i Karlstad | Piper Colt | 80 54 + 26 |
| Västerås Flygklubb | Piper Cub Super | 75 50 + 25 |
| Östra Sörmlands Flygklubb | Piper Cub L4 | 66 |
| | Piper Cub Super | 66 |

*Anm.* I ovannämnda priser ingår ej teoriundervisning.

*Forts sid 12*

RIKTPRIS 380: —

**RODANIA** *chronographen*

EN AV VÄRLDENS MEST ANLITADE

Uret för piloter, navigatörer, yrkesmilitärer, m. fl. — 17 utsökta rubiners ankarverk — INCABLOC-stötsäkring — Boett helt i rostfritt finpolerat ädelstål — VATTENTÄT — Antimagnetisk — Boett-diameter 37 mm. — Urtavlan graderad i 1/5 sek. — Minut- och timräknare — Visare och index kraftigt självlysande — 1 års skriftlig garanti — Lev. med vit eller svart urtavla.

*Medlem i Schweiziska Urfabrikanters Förbund.*

*Leverantör till bl. a.* ROYAL CANADIAN AIR FORCE.

RODANIA - SYMBOLEN *återfinnes upphöjd å boettens baksida.*

Direktimport — Grossistpris **endast 231: -** inkl. oms. *event. delbetalning*

**Försäljn. o. service i mer än 96 länder världen över,** förteckning över dessa återfinnes i garantiboken.

Vi garanterar Er 100 % belåtenhet eller alla Era utlägg i retur omg. 10 dagars returrätt.

**RODANIA** — *när det gäller precision.*

**RETIVA URIMPORT - Box 183 - Mjölby - Postgiro 44 95 12**

*Forts fr sid 11*

MOTORFLYG (UTHYRNING TILL MEDLEMMAR)

| Flygklubb | Flygplantyp | Timpris kr |
|---|---|---|
| Aeroklubben i Malmö | Cessna 150 | 66 + 3[1]) |
| | Cessna 172 | 84 + 3 |
| | Cessna 210 | 135 + 3 |
| Gävlebygdens Flygklubb | Piper Cub L4 | 40[2]) |
| | Cessna 172 | 85 |
| Linköpings Flygklubb | Piper Cub L4 | 45[2]) |
| | Piper Super | 54 |
| | Morane Saulnier | 60 |
| | Mooney Mark 2L | 93 |
| Luleå-Bodens Flygklubb | Cessna 150 | 60 för andelsägare |
| | | 80 för övriga |
| | Cessna 172 | 90 för andelsägare |
| | | 110 för övriga |
| Sportflygklubben i Karlstad | Piper Cub L4 | 45[2]) |
| | Piper Colt | 54 |
| | Piper Caribbean | 72 |
| Västerås Flygklubb | Piper Super | 60 |
| | Piper Colt | 60 |
| | Piper Caribbean | 72 |
| Östra Sörmlands Flygklubb | Piper Cub L4 | 36[2]) |
| | Piper Super | 54[2]) |
| | Piper Colt | 60 |

[1]) Aeroklubben i Malmö har ett tilläggspris på 3 kr för varje landning. Detta för att premiera längre flygningar och för att undvika för många landningsövningar och småflygningar kring fältet.

[2]) I ovannämnda priser ingår ej kasko- eller sittplatsförsäkring.

# BOKHYLLAN

## IDAG ETT VARNINGENS ORD!

Ett antal segel- och motorflygare har i dagarna blivit uppvaktade med ett reklambrev från ett företag som omväxlande kallar sig Flygbiblioteket och Flyg- + Motor-Biblioteket med adress Box 121, Falsterbo. Med användande av de mest översvallande superlativer presenterar man bl a Stora Segelflyghandboken, Svensk Flygtidning årgång 1945 (!) och Motorflyghandboken.

Den svenska upplagan av tyska segelflyghandboken kom ut 1944 och motorflyghandboken 1945. De har sålunda ett mycket begränsat intresse för den som vill bilda sig en uppfattning om flyget av idag.

Förlaget, som under årens lopp dykt upp under skilda namn, har inte velat ge en ärlig upplysning om att erbjudandet gäller *osäljbara restupplagor av föråldrad facklitteratur.*

KSAK-NYTT känner sig därför manad att ge sina läsare del av denna i sammanhanget väsentliga upplysning.

*G H Dérantz.*




# MOONEY MARK 21

*Detta är stjärtpartiet av Mooney Mark 21.*

**Lägg märke till:**

att hela stjärtpartiet rör sig, när man trimmar.

att som på jetplan är det "lås" för luftströmmen mellan fena och roder samt stabilisator och roder.

att alla förbindelser äro stötstänger. Inga linor eller stålkablar.

**3 tekniska finesser, som visar kvaliteten.**

**Telefon 291 91, 291 92**
**Box 140**
**Hälsingborg**

Otto Ballin AKTIEBOLAG

# SVENSKAR STORTRIVDES

## PÅ MERCATOR - RALLYT

*Antwerpen — Duisburg 20—22 juli 1962*

Till firandet av minnet av den berömde nederländske geografen Gerhard Mercators 450-årsdag hade flygklubbarna i Antwerpen och Flugverein Niederrhein e. V., Duisburg—Hamborn i Västtyskland påpassligt inbjudit samtliga sportflygare i Europa till en 3-dagarsträff, vari bl. a. ingick en flygtävling. Till yttermera visso kunde flygklubbarna i Ruhrområdet och med huvudadress Duisburg fira sitt 50-årsjubileum.

Som enda deltagande ekipage från Norden, ställde ett tremannalag upp från Varbergs Flygklubb. Det hade kommit till vår kännedom att i flygtävlingen bl. a. ingick en uppgift att från kl. 0500 den 20/7 till kl. 1900 samma dag besöka så många flygplatser som möjligt. Vädret i Antwerpen var mycket dåligt och i Hamburg ansåg man det uteslutet kunna nå målet samma dag. Vi beslöt emellertid att välja en ostlig kurs mot Hannover—Osnabrück. Efter att ha måst vända för en front över centrala Tyskland med lycklig landning i Bremen, var det till slut möjligt för oss att åtminstone kunna målet i Essen-Mühlheim, dit de övriga deltagarna borde komma på lördagen efter tävlingen. Alltnog, efter att ha orienterat över det mest svårnavigerade området i det rökiga Ruhrgebit, fingo vi kontakt med den av engelsmännen helt kontrollerade flygplatsen i Essen. Här omtalade man att vädret skulle vara prima västerut mot Antwerpen och ett försök skulle vara att rekommendera, Men vi måste först till den stora internationella tullflygplatsen i Düsseldorf, 10 min. flygtur från Essen. Här gällde det att snabbt söka komma ner bland alla DC-8or och 707or då mörkret snart skulle sätta stopp för fortsatt färd till Antwerpen. En föredömlig service i Düsseldorf hjälpte oss snart iväg mot regniga Antwerpen, där vi välkomnades som sista landande och deltagande plan i Mercator-Rallyt. Vi hade varit nere på 6 olika flygplatser. Våra värdar för kvällen i Antwerpen tog väl hand om oss och efter kontroll och information tog de oss till hotell i staden.

I den lilla staden Rupelmonde med sina 1.500 invånare, där Gerhard Mercator föddes år 1512, hade värdklubben i Antwerpen ordnat en festmåltid. Här korades under kvällen "miss Schelde" som efter denna ceremoni skulle följa flygrallyt till Essen och Duisburg i Västtyskland.

På lördagen den 21 skulle den stora tävlingen äga rum. Natten gav åska och regn, men när rallymedlemmarna i sina 72 ekipage hade tankat, tittade solen fram och starten kunde ske med obetydlig försening. Tävlingen gick över den staty som rests till minnet av Mercator och efter att ha rundat statyn 2 gånger på 300 m. gick kursen österut över Holland mot Tyskland. Tävlingsuppgifterna hade lämnats ut 5 minuter före start. På en karta skulle vissa angivna punkter i terrängen anges, vilka i tävlingsuppgiften representerades av tre flygfotografier. De visade sig föreställa broar och järnvägar, en svår identifieringsuppgift i det kompakta Ruhrområdet. Vid första vändpunkten i staden Wesel i Västtyskland hade man arrangerat ett antal segelflygplan så finurligt intrasslade i varann att många missade antalet, som skulle ges i tävlingssvaret. Vid första rundan tillsammans med ett 10-tal andra plan fick vi det till 7, andra gången till 9, men rätta svaret skulle vara 11! Efter nära 2 timmar bland regnbyar och rök över Ruhrområdet pricklandade vi i Essen-Mühlheim.

På kvällen hade Staden Duisburg för att fira flygklubbens 50-årsjubileum inbjudit samtliga rallymedlemmar till bankett. Där hälsade stadens borgmästare gästerna från England, Frankrike, Österrike, Holland, Schweiz, Belgien och Sverige välkomna och erinrade om Gerhard Mercators stora betydelse för alla sjöfarare och flygare.

Vid prisutdelningen visade det sig att den segrande tysken föregående dag hade besöt 34 flygplatser mot våra 6! Vi var tacksamma för vår placering i mitten på prislistan.

Slutkommentaren bör bli: besök dessa rallyn som anordnas ute i Europa, samla erfarenhet och vänner. Kostnaden behöver inte bli avskräckande. Nu hade varje deltagare att för alla tre dagarna betala 60 DM ett för allt.

*Oscar Andersson*

# Radio-SM på F1

### KÖPINGS FK ARRANGÖR

Årets SM i radio arrangeras 3—4 november på F 1, Västerås. Köpings Flygklubb har av Sveriges Modellflyg-Förbund tilldelats värdskapet. Tävlingen genomföres i tre klasser, RC I, RC III och RC V, enligt gällande regler

# MFI JUNIOR *testas*

Kaptenen Sven Sandberg har för KSAK-NYTT:s och Teknik för Allas räkning startat en serie flygplantester. För KSAK-NYTT:s vidkommande inleder vi serien med MFI Junior. Texten är tillrättalagd för tidningens sakkunniga läsekrets.

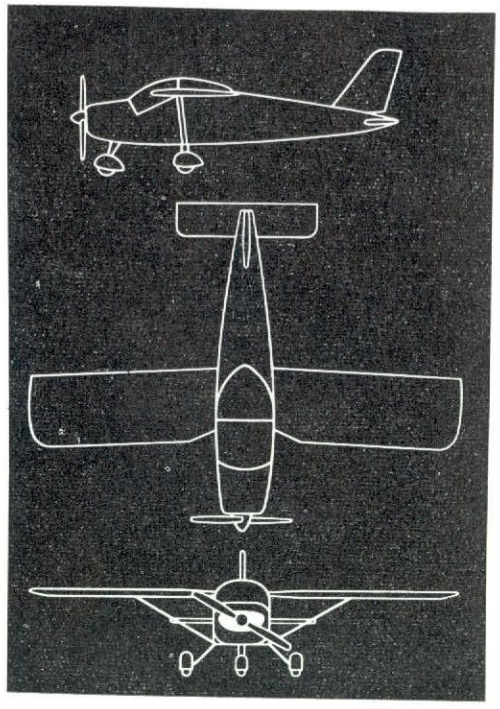
### TEKNISK BESKRIVNING

Tillverkare och generalagent för Skandinavien: Malmö Flygindustri, Bulltofta, Malmö.

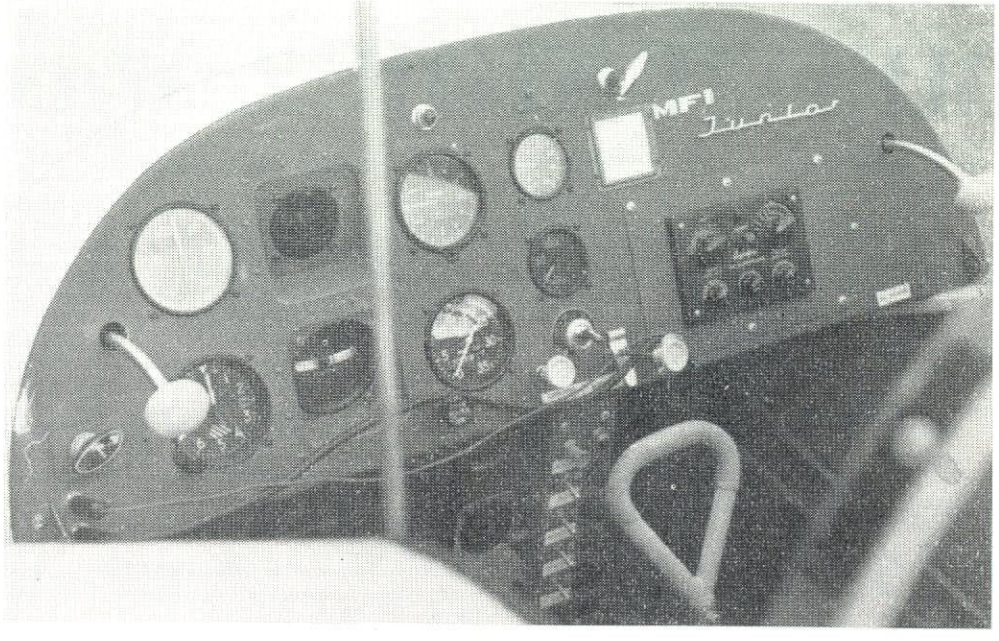
Tvåsitsigt, medelhögvingat, halvt fribärande helmetallflygplan. Enkel konstruktion från vikts- och byggnadssynpunkt. De flesta av flygplanets huvuddelar upphängda på ett centralt spant i kroppen. Denna består av enkelkrökta plåtytor och har endast tre spant. Trehjulsställ med noshjulsstyrning kopplad till sidroderpedalerna. Hydraulisk handbroms vid vänstersitsen. Enbalkig vinge med sju spryglar som är fällbara för hangarering. Särskilt bagagerum bakom sittutrymmet. Höjdroder-stabilisator utformade som pendelroder = gemensam, rörlig yta. Vingklaffar som upptar 52 procent av spännvidden. Metallpropeller.

Motor: Continental 0-200. Fyrcylindrig, luftkyld med horisontella motstående cylindrar. Effekt 100 hk.

Konstruktören till MFI-Junior — Björn Andreasson — är nog känd för de flesta. Det var han som under kriget kom med det lilla behändiga biplanet Ba-4, och som senare ritade Ba-6, som byggts i ett par exemplar här i landet och som nog kommer att låta tala om sig ytterligare. Junior tillkom medan Andreasson var anställd vid Convair-fabrikerna i USA. Planet flögs för första gången i oktober 1958 och ägnades därvid stor uppmärksamhet i amerikansk fackpress. Då upphovsmannen sedan återvände med sina utlandserfarenheter för att åter knytas till Malmö Flygindustri hade han sin Junior med sig.



Flygplanets uppbyggnad är den enklast tänkbara helmetallkonstruktion, vilket förbilligar både vid tillverkning och reparationer. Resultatet har också blivit ett flygplan som är synnerligen prisbilligt, särskilt i förhållande till marschfarten som är anmärkningsvärt hög. Förutom konstruktionens enkelhet bör ett annat speciellt drag framhållas: vingens upphängning. Den har tre graders negativ pilform för att föraren skall kunna se framför framkanten som befinner sig i ögonhöjd. Han kan därmed se såväl över som under vingen och även bakåt. Sikten är alltså i jaktplansklass, där ju de bakåtsvepta vingarna ger samma goda siktförhållanden. Man har alltså lyckats behålla den relativt högt sittande vingen, som är halvt fri-




## DATA OCH PRESTANDA

*Data*

| | |
|---|---|
| Spännvidd | 7,2 m |
| Längd | 5,16 m |
| Höjd | 1,9 m |
| Vingyta | 8,8 m² |
| Vingbelastning | 60 kg/m² |
| Effektbelastning | 5,5 kg/hk |
| Tomvikt | 335 kg |
| Besättning (2 personer) | 152 kg |
| Bränslevolym | 80 l |
| Bränslevikt | 56 kg |
| Oljevolym | 5,2 l |
| Oljevikt | 4 kg |
| Bagage | 20 kg |
| Maxvikt | 565 kg |

*Prestanda*

| | |
|---|---|
| Maxfart | 235 km/tim |
| Ekonomisk marschfart (vid havets nivå) | 215 km/tim |
| Stighastighet vid maxvikt (vid havets nivå) | 4,3 m/sek |
| Max tillåten fart i dykning | 305 km/tim |
| Tjänstetopphöjd | 4.500 m |
| Startsträcka | 138 m |
| Landningssträcka | 100 m |
| Startsträcka över 15 m hinder | 245 m |
| Landningssträcka över 15 m hinder | 200 m |
| Max flygsträcka | 750 m |

Ovannämnda sträckor gäller vid vindstilla. Max flygtid vid 55 % effektuttag 4 tim 40 min.

Ovanstående uppgifter har lämnats av tillverkaren.

bärande, utan att behöva dras med dess vanliga nackdel, den dåliga sikten inåt i svängarna. Sedan några bultar avlägsnats kan vingarna fällas mot kroppen, en åtgärd som nästan verkar onödig med tanke på planets redan så kompakta yttre och små dimensioner.

*God stabilitet*

MFI:s provflygare Owe Dahlén (nyligen vinnare i motorflyg-SM) plockade ensam ut planet ur hangaren med nästan samma lätthet som man leder en cykel. Vi satte oss genast till rätta, vilket för Dahléns del skedde med en viss omsorg eftersom han är 193 cm i strumplästen. Ner kom han i alla fall och kunde obehindrat manövrera sidrodret. Senare har utrymmena dock ökats något i serieflygplanen. Även framåt är sikten utomordentlig genom den blåsta huven. Utkörningen skedde i ca 7 sekundmeters sidvind vilket knappast märktes. För jämnare gång på gräsfält kan man lyfta noshjulet redan vid ganska låg fart, varvid styrbarheten ändå är god. Som väntat var startsträckan kort. Flygplanet var halvtankat, varför stigningen blev hela 5,5 m/sek. Stigvinkeln var mycket brant och vi tog raskt höjd genom den termikkyttiga luften.

Redan nu mötte den stora överraskningen. Sedan flygplanet trimmats för stigningen skötte det sig själv och låg kvar i rätt läge, varvid farten inte pendlade mer än drygt tio miles. Vem hade väntat detta hos ett så litet lätt plan. Jag hade tvärtom väntat mig en vändbar och behändig leksak, men fann dessutom en stabilitet som man snarare är van att finna i en flerdubbelt tyngre klass. Då vi planade ut under cumulusmolnen på tusen meter fördjupades detta intryck ytterligare. Rodren är så väl dämpade att man ofelbart får intryck av att flyga ett betydligt tyngre flygplan. Spak och pedaler kändes något tunga samtidigt som relativt små utslag fordrades. Man fick en stark lust att pröva Junior i avancerad flygning med tanke på den goda och väl avvägda roderverkan, ett nöje som vi dock tyvärr måste avstå ifrån.

*Bekväm styrspak*

Spakarrangemanget förtjänar en särskild kommentar. Den mycket korta, högt placerade "pinnen" sitter centralt mellan stolarna. Genom att stödja armbågen mot armstödet fick man ett mycket bekvämt grepp i överändans ögla. Tack vare de små utslagen är det möjligt att hålla armbågen tämligen fixerad vid stödet. Snarlika konstruktioner har förekommit tidigare, men då har man i allmänhet inte haft möjligheten till stöd.*) Gäller det dk-flygning är arrangemanget kanske dock inte den definitiva lösningen i sin nuvarande utformning. Erfarenheten — bl. a. inom flygvapnet — visar att det i och för sig inte är någon svårighet för läraren att flyga med vänster hand, men spakens topp bör kanske få en lämpligare utformning för skolbruk.

Då stallegenskaperna skulle prövas kom klaffarna till användning. Reglaget — en vev — sitter däremot inte särskilt bekvämt till. Man får vara ganska vig i axeln vid manövreringen, eftersom veven är placerad i symmetrilinjen ganska högt på bakre skottet. Dessutom

*) Principen medger att man ostört kan breda ut kartan (eller smörgåspaketet) i knät.

måste den skötas av samma hand som normalt håller i spaken. Det går dock att byta hand utan större svårighet, men man får hoppas något slags modifiering kommer till stånd.

## EKONOMISK KALKYL

Pris, "naket" flygplan fritt Malmö ca 34.000: —, med radio och viss standardutrustning ca 38.000: —. I sistnämnda pris ingår: radio, varvräknare, oljetrycksmätare, oljetermometer, bränsletrycksmätare, fartmätare, höjdmätare och magnetkompass.

Nedanstående ekonomiska beräkning är avsedd att göras likformig för alla kommande flygplan i dessa test så långt detta är möjligt, för att en jämförande värdering i görligaste mån skall kunna ske.

| | | |
|---|---|---|
| Inköpspris ..... | | 38.000: — |
| Avskrivning under 7 år till 20 % ..... | | 4.300: —/år |
| Försäkring (kasko + ansvar) ..... | | 3.000: —/år |
| Landn.-kort för Sverige | | 100: —/år |
| Besiktning m. m. ..... | | 400: —/år |
| Hangaravgifter ..... | | 1.500: —/år |
| Fasta årskostn. | Summa | 9.300: — |
| Drivmedel ..... | | 10: —/tim |
| Landningsavg. i utlandet | | 0: 50/tim |
| Översyn, reparationer .. | | 10: —/tim |
| Reservdelar ..... | | 2:50/tim |
| Rörliga kostn. | Summa | 23: —/tim |

Flygkostnaderna varierar ju betydligt med utnyttjandefrekvensen. De timantal som här valts är kanske en smula optimistiska, men eftersträvansvärda med tanke på att de minskar kostnaderna.

| | 300 tim/år | 500 tim/år |
|---|---|---|
| Fasta kostn. | 31: —/tim | 19: —/tim |
| Rörliga kostn. | 23: —/tim | 23: —/tim |
| Summa | 54: —/tim | 42: —/tim |
| Kilometerpris | 26 öre | 20 öre |
| Platspris | 13 öre | 10 öre |

Översyner, reparationer och reservdelar kan fås hos tillverkaren, Malmö Flygindustri, Bulltofta flygplats.

*Ett snällt flygplan*

Stallvarnare finns och den trädde i funktion i god tid, låt vara att det egentligen inte fanns så mycket att varna för. Först togs farten ner med motorn på tomgång. Nosen måste upp mycket högt innan något hände. Den mest markanta vikningen skedde med full klaff och innebar att nosen sjönk ca 25 grader under horisonten. Där stabiliserades flygläget tvärt och man hade genast full kontroll. Med motorpådrag blev det ingen egentlig vikning, och under alla förhållanden fanns en godtagbar skevroderverkan kvar.

Landningarna med och utan klaff vållar inga svårigheter om man bortser från det obekväma klaffreglaget. Sättningen sker med hög nos och utrullningssträckan är mycket kort. Med klaff är planébanan föredömligt brant. Junior är helt enkelt lättflugen, men utan att vara "drögig" eller verka begränsad i sin rörelsefrihet. Roderverkan är god i de lägsta farter, och branta svängar vållar inga svårigheter med höjdhållningen.

*Både klubb- och reseflygplan*

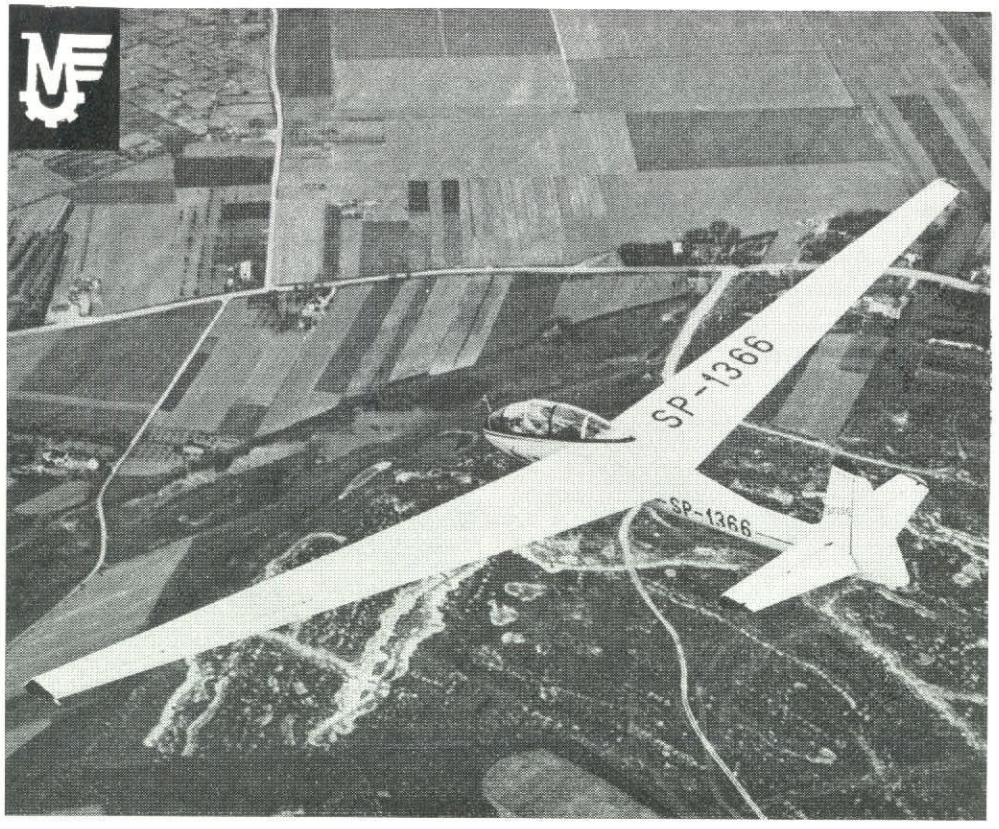
Först och främst måste MFI-Junior betecknas som ett lätt reseflygplan. Den låga kilometerkostnaden och den höga farten pekar mot detta. Men även som klubbflygplan bör Junior kunna fylla ett behov. En särskild version tillverkas just med tanke på detta. Denna har något större hjul med skivbromsar och anordningar för segelflygbogsering. I förra numret av KSAK-NYTT redogjordes för bogserproven som nyligen genomförts. Flygplanet har också med framgång prövats med skidor (KSAK-NYTT nr 5/62). Hur Junior sedan blir som skolflygplan får erfarenheterna utvisa.

De nackdelar som berörts är tämligen obetydliga, men man skall komma ihåg att flygplanet är litet — även invändigt. För service av olika slag är det väl sörjt i och med att tillverkaren finns inom landet. Som extrautrustning levereras bl. a. strömlinjekåpor för hjulen, vilket ökar farten med omkring 10 km/tim, och i varje fall torde de förhöja utseendet.

*Internationell uppmärksamhet*

Det är inte bara amerikanarna som lagt märke till Junior. Den tyska fabriken Bölkow har köpt rätten till licenstillverkning utom för Skandinavien där MFI svarar för tillverkning och försäljning. Produktionen är i gång för fullt, och MFI har i början av oktober placerat nio exemplar, varav alla dock ännu inte är levererade. Hos Bölkow är den första 50-serien under tillverkning under namnet Bölkow Junior.






**"MOTOIMPORT" erbjuder snabb leverans av följande välkända**

**SEGELFLYGPLAN:**

*"FOKA" — ensitsigt plan, med höga prestanda, i standardklassen*
*"ZEFIR" — högvärdigt ensitsigt segelflygplan*
*"LIS" — ensitsigt plan med metallkropp och trävingar (lämpligt övningsflygplan)*
*"MUCHA STANDARD" — ensitsigt plan i standardklassen*
*"BOCIAN" — tvåsitsigt högvärdigt plan (lämpligt för övningsflyg)*

**FLYGPLAN OCH HELIKOPTRAR:**

*"PZL-102 B KOS" — tvåsitsigt flygplan*
*"PZL-101 GAWRON" — flygplan för jordbruksändamål*
*"SM-1" och "SM-2" — helikoptrar för passagerartrafik (för 3—4 passagerare exkl. pilot), ambulanstjänst, jordbruksändamål och övningsflygning.*

**MOTOIMPORT** — *Przemyslowa 26, Warszawa, P.O.B. 990, Polen*

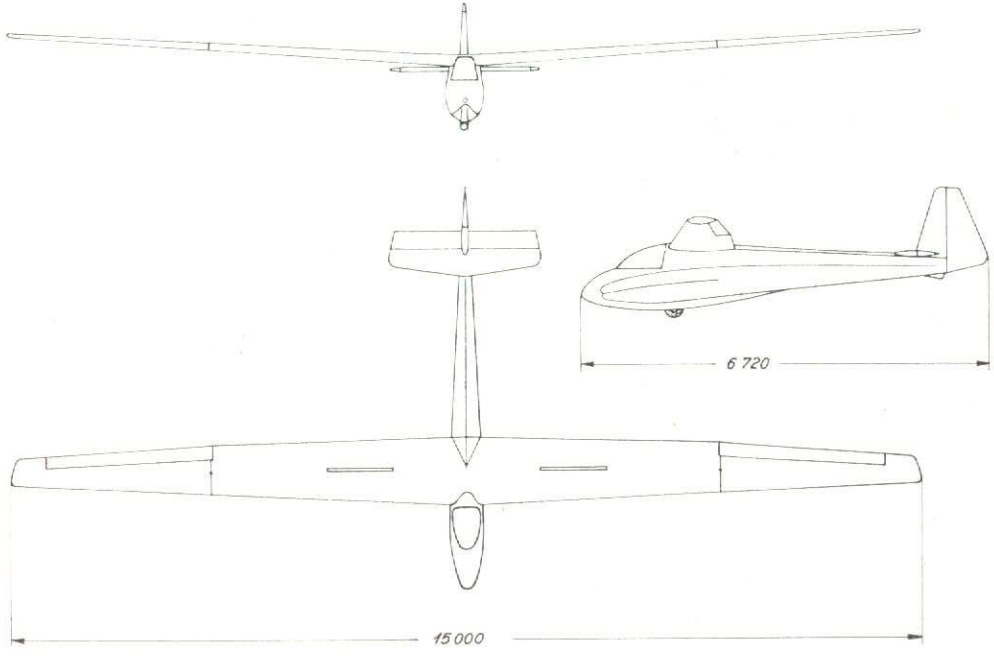
# SF-26 Standard

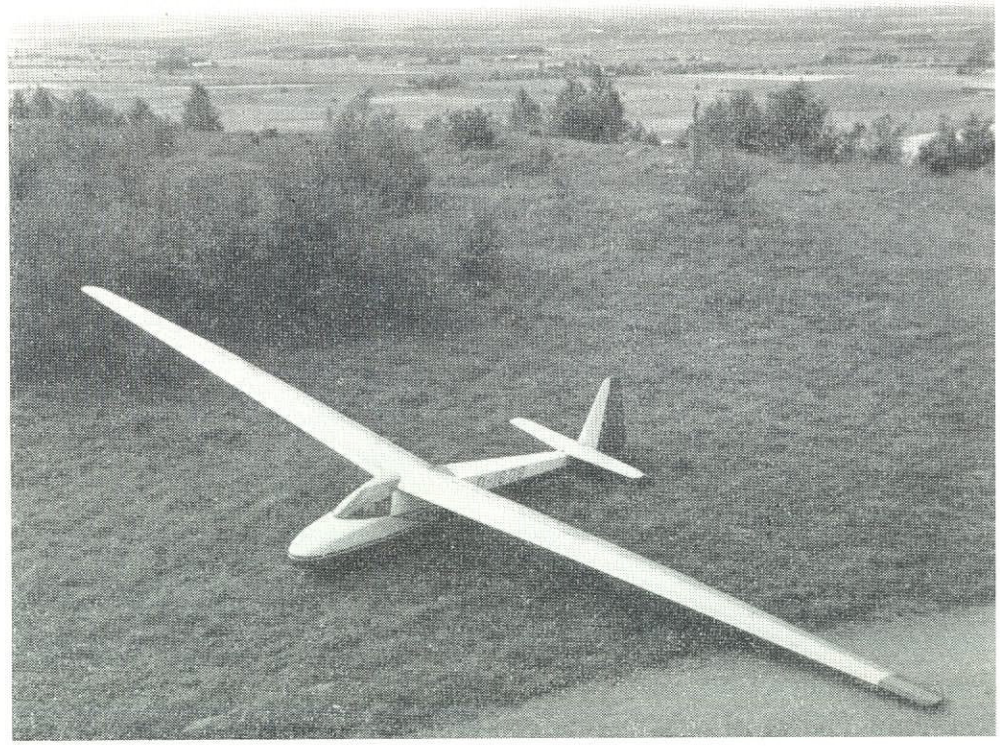
*Tillverkare:* Scheibe-Flugzeugbau GmbH, Dachau bei München, Tyskland.

*Chefen för Ällebergs-verkstaden Lennart Jensen bekantar sig med nykomlingen. T. h. SF-26 utanför Ällebergshangaren.*

## TEKNISK BESKRIVNING

Ensitsigt, fribärande, högvingat monoplan. Tredelad vinge med laminarprofil. Kropp av stålrör. Vingar, stabilisator och roder av trä. Främre, övre delen av kroppen inklädd i strömlinjeformad glasfiberlaminat. Planet är försett med plexiglashuv och ett fast, inbyggt hjul. Bromsarna, som är av lättmetall, är av typen Schempp-Hirth. Bromsbart hjul. Flygplanet är byggt enligt de föreskrifter, som OSTIV uppställt för flygplan i Standardklassen.



*Mått*

| | |
|---|---|
| Spännvidd | 15,00 m |
| Längd | 6,72 m |
| Höjd | 1,55 m |
| Kroppsbredd | 0,60 m |
| Största kroppsektion | 0,51 m² |

*Vikt*

| | |
|---|---|
| Tomvikt | 190 kg |
| Tillsatsvikt | 120 kg |
| Flygvikt max | 310 kg |
| Vingbelastning max | 25,1 kg/m² |

| | |
|---|---|
| *Vingyta* | 12,34 m² |

*Profiler*

| | |
|---|---|
| Vinge NACA | $63_{215}$—616/614 |
| Stabilisator och höjdroder NACA | 631—012 |
| Fena och sidroder NACA | 631—012 |

*Vingar*

| | |
|---|---|
| Medelvingdjup | 0,87 m |
| Sidoförhållande | 1: 18,2 |
| Pilform | 0,0° |
| V-form | 2,65° |
| Skränkning | 0,0° |

*Prestanda*

| | |
|---|---|
| Bästa glidtal (vid 80 km/tim) | 1: 32 |
| Minsta sjunkhastighet (vid 70 km/tim) | 0,65 m/sek |

*Högst tillåtna hastigheter*

| | |
|---|---|
| Tillåten hastighet: | |
| vid lugnt väder | 200 km/tim |
| vid byigt väder | 140 km/tim |
| Flygstart | 140 km/tim |
| Vinschstart | 100 km/tim |

*Polarkurvan* kommer att publiceras i nästa nummer av KSAK-NYTT.

BERTIL FLORMAN

*fyller 60 år den 29 oktober 1962*

Han är en av de hängivnaste medarbetare och ledare vi haft inom Aeroklubben och har under 25 år på olika poster ägnat sina krafter åt våra problem och vår verksamhet med brinnande intresse och uppoffrande nit.

Här följer ett litet utdrag ur Bertil Flormans meritlista: Ledamot av KSAK:s styrelse sedan 1937, ordförande i modell- och segelflygkommittén 1937—1940, därefter ordförande i segelflygkommittén 1940—1953, ledamot av klubb- och mottagningskommittén 1942—1961, ordförande sedan 1953, ledamot av juridiska kommittén 1939 och av flygfältskommittén 1939—1961, suppleant i VU 1945—1949, ordinarie ledamot av VU sedan 1950 och vice ordförande i styrelsen sedan 1959. Sedan 1956 bekläder Bertil Florman den viktiga posten som ordförande i verkställande utskottet.

# TVÅ NYA LÄNSFLYGCHEFER

*Direktören Folke Lindhoff i Älvsborgs län*

*Direktören Dettmar Wollin i Kristianstads län*

# FLYGVAPNETS medverkan vid civila flygdagar

Till KSAK ansluten flygklubb, som vid anordnande av flygdag önskar deltaga från flygvapnet, insänder senast 10 januari uppgift om önskemål till KSAK. Efter prioritering av önskemålen gör KSAK före 15 januari framställning till chefen för flygvapnet.

Som villkor för flygvapnets deltagande gäller att rekryteringsupplysning från flygvapnet får anordnas i anslutning till flygdagen. Rekryteringsupplysningen ombesörjs av medverkande förband. Flygvapnets anspråk på nettoinkomsten vid flygdag utgörs vid deltagande av följande procentsatser:

| | |
|---|---|
| högst rote | 5 % |
| „ grupp | 10 % |
| „ division | 15 % |

För utformning av program m m må arrangerande klubbledning ta direkt kontakt med av chefen för flygvapnet utsedd övningsledare.

Senast ett halvår efter flygdag brukar KSAK som regel begära redovisning av flygklubb. Flygvapnets andel av nettoinkomst insändes av flygklubb till KSAK samtidigt med ovan nämnd redovisning. Enligt gällande praxis inbetalar KSAK en gång per år till chefen för flygvapnet flygvapnets andel av nettoinkomsterna från under närmast föregående år anordnade flygdagar.

Till KSAK ej ansluten arrangör för industrimässa, utställning o. dyl., som önskar deltagande från flygvapnet, tar — om arrangemangen samordnas med av flygklubb anordnad flygdag — kontakt med närmaste flygklubb eller KSAK direkt för framställning enligt ovan angivna riktlinjer. Sker ej samordning med flygdag ansöker arrangör hos chefen för flygvapnet om deltagande av förband ur flygvapnet. Flygvapnets ekonomiska anspråk vid deltagande i här avsedda tillställningar är desamma som angivits ovan. Utgör flygvapnets deltagande endast en mindre del i förhållande till arrangemangen i övrigt, kan framställning om minskning av flygvapnets andel av nettoinkomsterna insändas till chefen för flygvapnet. Har arrangemangen samordnats med flygklubb insändes framställningen via KSAK.

Samråd har i ärendets tagits med KSAK.

På uppdrag av chefen för flygvapnet

*Nils Personne*

Souschef vid flygstaben

*/Gösta Lundström*

# NYA SEGELFLYGLÄRARE på Ålleberg 1962

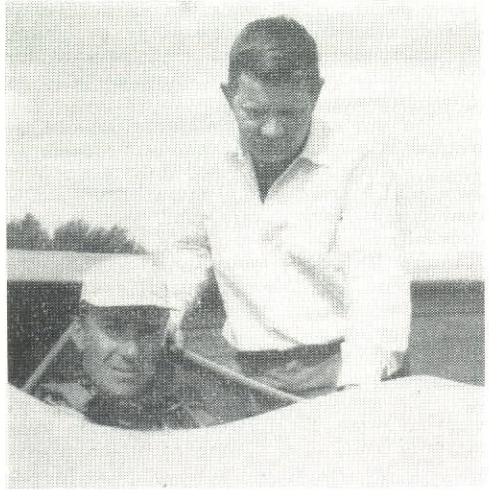
Bilden visar de 14 elever som deltog i KSAK:s segelflyglärarekurs på Ålleberg 29 juli—25 aug.:

Stående fr v: Lars Hedenberg (Kronobergs Fk), Bror-Erik Johansson (Örebro Fk), Karl Johansson (Nyköpings Fk), Dan Larsson (Skövde Fk), Lennie Odmyr (Aeroklubben i Göteborg), Ingemar Oskarsson (Borås Fk), Curt-Olle Ottosson (Ljungbyheds Fk), Bert Persson (Arboga Fk). Knästående fr v: Sven Persson (Landskrona Fk), Rolf Persson (Nordöstra Smålands Fk), Olof Stenbeck (Aeroklubben i Göteborg), Holger Uppgård (Stockholms Sfk), Lars-Olof Wallin (Gotlands Fk), Leif Wennersten (Halle-Hunnebergs Fk).

Som kursledare och lärare tjänstgjorde Lennart Ståhlfors som assisterades av lärarna R Andersson, L Thorngren och L Wahlström.

För de praktiska övningarna, som omfattade 263 starter med en sammanlagd flygtid av över 175 tim, användes Bergfalke, Zugvogel och L-Spatz-55.

Av kursens 180 tim användes 100 till flygning, praktisk utbildning, medan de återstående 80 timmarna fördelades på flygning, teori samt flygmaterielkännedom, meteorologi, flyglära, luftnavigation samt organisationsfrågor och idrott.



*Sittande i Zugvogeln: Ingemar Oskarsson, stående: Olof Stenbeck.*

# SEGELFLYGHAVERIER KAN FÖREBYGGAS

Hittills i år har ej mindre än 12 haverier inträffat under utelandning vid sträckflygning. I de flesta fallen har haverierna berott på felbedömning vid landning.

Linköpings Fk — som under sommaren råkat ut för ett par dylika haverier — har skärpt kraven för de segelflygare som önskar "gå på sträcka" genom att införa vissa nödlandsningsövningar i utbildningsprogrammet. Huruvida dessa övningar skall införas redan på C-stadiet är tveksamt men klubbens initiativ är mycket lovvärt och bör följas av övriga segelflygklubbar. Frågan ang lämpligt utbildningsstadium för dylika övningar kommer att upptagas till diskussion vid segelflygchefsmötet.

Här följer ett utdrag ur Linköpings flygklubbs cirkulär nr 24/62:

"För att så långt som möjligt förebygga haverier vid utelandningar har segelflygutskottet överenskommit om följande:

1. 'Nödlandningsövningar' av olika svårighetsgrader skall läggas in i utbildningsprogrammet på C- och S-kurserna.

Övningarna avser att utan höjdmätare göra bedömningslandningar från ett ogynnsamt läge och från lägre höjd än normalt. Urkoppling kommer att ske utan förvarning från läraren.

2. Våra nu gällande banor för bedömningslandning 2×90° på SAAB-fältet är långt ifrån lika de flygbanor, som lägges upp vid utelandniöngar. Betydligt mindre 'landningsvarv' måste där tillämpas, dessutom måste finalen ofta vara betydligt brantare på gr. av hinder. Vi avser därför anordna landningsprov för segelflygare, som vill ha tillstånd att gå ut på sträckflygningar.

Proven går ut på att utan höjdmätare bedömningslanda på ett särskilt markerat område på SAAB- eller F 3-fältet med inflygning över höga masker, träd e. d. Proven utföres i DK med lärare. Varje förare skall göra minst 3 godkända prov.

I den förarförteckning, som återfinnes i jour-pärmen, skall noteras de förare som är godkända för sträckflygningar.

Vid ett haveri med klubbens Bergfalke skedde starten med luftbromsarna helt ute. Bogserflygföraren drog upp till cirka 150 m och gav där urkopplingssignal (vingtippning) på medvindslinjen. Flygföraren i Bergfalken upptäckte ej heller efter urkoppling att bromsarna var helt ute och utförde trots den låga höjden en 360°-sväng vid märket. Landningen skedde under insvängning på landningslinjen, varvid framkroppen stukades och skidan bröts av.

För att minska risken för liknande haverier har vi vidtagit följande åtgärder:

1. I samtliga segelflygplan har införts en checklista.

*Punkterna i denna checklista skall alltid noga kontrolleras före start!*

2. I Bergfalke, framsits, har målats en röd färgmarkering vid bromsreglaget. Reglaget skall vid låsta bromsar stå i läge framför denna färgmarkering.

I övriga fpl är reglagens överknäckningsrörelse så liten att markeringen kunde bli något osäker. Av denna anledning har någon markering ej införts i dessa.

Slutligen påpekas vikten av att alltid ha goda höjdmarginaler vid uppläggning av landning, såväl på hemmafältet som på 'nödlandningsfält'.

Vid utelandning:

1. Välj lämpligt fält i god tid och *var säker* på att nå detta fält. Val av ett nytt fält på lägre höjd slutar ofta med felbedömning. Kom ihåg att man från högre höjd ofta bedömer fältet vara större än vad det verkligen är; välj därför så stort fält som möjligt.
2. Studera fältet noga beträffande ytbeskaffenhet, hinder m m.
3. Se upp för elledningar. Dessa kan vara mycket svåra att upptäcka. Leta därför efter ev. ledningsstoljar (som ofta är gömda vid en träddunge!.)
4. Håll reda på vindriktningen och försök att bedöma vindstyrkan med hjälp av vindavdrift, rökar, flaggor o d.
5. Var beredd på ev sjunkområden speciellt på läsidan av kullar och träddungar.
6. Lägg upp en bedömningslandning 2×90 med landning *mot* vinden (så mycket som möjligt).

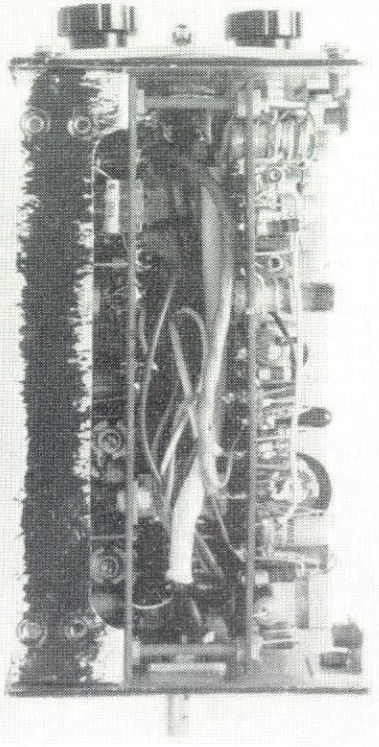
Inga 360°-svängar på läsidan av den tilltänkta sättningspunkten och absolut inte på baslinjen!"

## NYTT STRÄCKREKORD

VU har godkänt följande segelflygrekord:

1. *Ensitsiga segelflygplan*
   *Distansflygning på rakbana utan mellanlandning*

Sture Rodling, den 19 maj 1962. Flygplan: Ka-6 CR. Linköping—Brunflo. 551,9 km.



# *Förnämlig S-radio prövad på Ålleberg*

En ovanligt trevlig segelflygradio har konstruerats av segelflygande civilingenjören Per Giertsen från Norrköpings Automobil- och Flygklubb. Det är en heltransistoriserad anläggning av minimal storlek, som lämpar sig för montering direkt i instrumentpanelen. Apparaten väger faktiskt bara 0,7 kg och hela installationen med högtalare, batterier och antenn väger 2 kg. Apparaten är så strömsnål att ett set batterier varar 200 tim. God kontakt med markstationen uppnås över 100 km.

I ensitsiga plan är högtalaren placerad bakom pilotens huvud. Man använder strupmikrofon och talknappen finns på styrspaken. Arrangemanget medger att man även under en krävande molnflygning använder radion, som endast manövreras med talknappen.

I tvåsitsiga plan är högtalaren monterad i bakre instrumentpanelen och talknappen sitter på mikrofonen. Radion kan användas i fram- eller baksits alltefter omständigheterna.

Giertsens konstruktion är väl beprövad. Alla segelflygplan i hans hemortsklubb NAFK är nämligen radioutrustade.

## HJÄLPFONDEN UTDELAR

Ansökan om bidrag från Svenska Flygares Riksförbunds Hjälpfond, vilken förvaltas av KSAK, skall vara KSAK tillhanda *senast den 20 november*. Ansökan skall åtföljas av åldersbetyg och intyg som styrker behovet av understöd.

Bidrag kan utgå till:

a) flygare som blivit berövad sina existensmöjligheter eller fått sin arbetsförmåga väsentligt nedsatt under i första hand yrkesutövning såsom flygare (medlem i flygplanbesättning, flygmekaniker), samt

b) änka, minderåriga barn (intill fyllda 16 år) och föräldrar till omkommen flygare enligt mom. a) ovan, vilka till sin försörjning varit beroende av den avlidne.

# SVENSK FLYGHISTORISK FÖRENING

*KSAK lever alltför mycket i nuet och har verksamheten alltför mycket inriktad på framtiden för att rätt kunna bevaka den flygiska historieforskningen. Vi hälsar därför tillkomsten av Svensk Flyghistorisk Förening med stor tillfredsställelse och gläder oss åt det samarbete som nu inletts.*

Idén till Svensk Flyghistorisk Förening föddes för cirka två år sedan då några intresserade aerofiler träffades för att diskutera möjligheterna till ett mera givande samarbete än vad som tidigare varit fallet, mellan landets många flyghistoriskt intresserade. Impulsen till bildandet av en förening kan sägas ha kommit från England där ju flygintresset alltid varit stort. En flyghistorisk förening med över tio år på nacken hade där lyckats samla över tusentalet medlemmar och kunde även publicera några månatliga blad med flyghistoriskt innehåll av olika typ.

Det antal aerofiler som kunde tänkas mobiliseras i Sverige för en liknande verksamhet måste ju med nödvändighet bli betydligt mera blygsamt men kanske kunde det ändå vara värt ett försök.

I januari 1961 bildades en förening under namnet *Svensk Flyghistorisk Förening* med säte i Malmö och en organiserad verksamhet kunde påbörjas.

Målsättningen formulerades sålunda:

"Att öka intresset för det svenska flygets historia, civil som militär, att samla uppgifter om svensk flygmaterial, svenska flygare samt de ting som uträttats av och för dessa. Att kanalisera privat intresse på detta område och verka för en vidgad förståelse för vad svenskt flyg har betytt, betyder och kommer att betyda för vårt land."

Behovet av en sammanslutning med denna målsättning måste betraktas som stort. I flera andra länder, framför allt England och USA har efter kriget nedlagts mycket pengar och arbete på bevarande av flyghistoriskt material och som varje läsare av utländska facktidskrifter vet har man även nått mycket långt, inte minst tack vare medverkan från privata samlare och entusiaster vars insatser varit ovärderliga.

I Sverige har tyvärr inte lika mycket gjorts inom detta område. För det första har det allmänna i vårt land ansett sig sakna resurser för en ordentlig historieskrivning och de flygmuseala samlingar som funnits har huvudsakligen kommit till genom ett fåtal personers bemödanden, ofta på rent privat initiativ, och de har också endast i mindre utsträckning varit tillgängliga för intresserade delar av allmänheten.

En stor insats har gjorts av de personer som åstadkommit något för att bevara dylika samlingar men arbetet har måst bedrivas "vid sidan om" och resultatet har blivit därefter.

Sålunda har kännedomen om t. ex. flygmaterielen, vilken i England och USA nått en häpnadsväckande hög standard, i Sverige släpat efter så mycket att frågan väl är om vi någonsin kan reparera skadan.

Det är på detta intressanta fält som Svensk Flyghistorisk Förening kan och vill göra en insats. Vi vet att det i vårt land finns ett stort antal allvarligt arbetande aerofiler som under många år lagt ned ett stort och värdefullt arbete på att komplettera sina samlingar om svenskt flygväsende från de äldsta tider.

Genom att förena dessa ansträngningar inom en förening hoppas vi att kunna nå värdefulla resultat, som skall komma såväl den enskilde medlemmen och föreningen som svenskt flyg i sin helhet till godo.

Historieteckningen är visserligen idag bättre än för tio eller tjugo år sedan, och ett yrvaket intresse har börjat skönjas för vad som försummats men det rådet ingen tvekan om att femtio år av svensk flyghistoria till väsentliga delar ligger begravd i arkiv där endast privata entusiaster har tid och energi nog för att kartlägga den.

Det är till denna sorts arbete som Svensk Flyghistorisk Förening vill sporra sina medlemmar. Det bör inte vara så att varje flygintresserad inskränker sin entusiasm till att sätta sig ned och invänta nästa nummer av RAF Flying Review för att öka sitt vetande. Ej heller att ensidigt vända sig till SAAB, Flygvapnet, KSAK eller någon annan institution för att få reda på vissa uppgifter. I många fall kan de nämnda instanserna inte ge entydiga svar på förhållanden som ligger tio eller tjugo år tillbaka i tiden eller också räcker tiden helt enkelt inte till för att besvara alla kvistiga frågor som en entusiastisk aerofil kan fundera ut.

Det finns många sätt att skaffa fram fakta om förhållanden som ligger även ganska långt tillbaka i tiden. Dagspress, muséer, arkiv har som regel oerhörda mängder av material som bara ligger och väntar på att någon tar sig an uppgiften att sortera och katalogisera materialet.

Genom vänligt tillmötesgående från KSAK kommer samarbete mellan Svensk Flyghistorisk Förening och KSAK att inledas bl. a. genom att viss plats upplåtes för historiskt material i KSAK-NYTT. Dessutom kommer föreningen fr. o. m. januari 1963 att utkomma med ett stencilerat medlemsblad kvartalsvis, med specialartiklar om uppnådda forskningsresultat.

Artiklar för publicering är hjärtligt välkomna från medlemmar som anser sig ha forskningsresultat av allmänt intresse att låta gå i tryck.

Samarbetet mellan medlemmarna skall ske, dels genom kontakt via medlemsbladet, dels genom direkt kontakt, korrespondens och dyl. Som tidigare nämnts så kommer inom överskådlig framtid föreningsträffar endast att kunna ordnas i de större tätorter där flera medlemmar finns inom räckhåll men det har i andra länder med liknande sammanslutningar visat sig att dessa kan fungera utmärkt enbart genom korrespondenskontakter vilka ju som regel inom detta fack blir nödvändiga för utbyte av forskningsresultat av olika slag.

Samarbete är A och O ty det säger sig självt att det är meningslöst att två medlemmar i var sin landsända lägger ned stor tid och möda på samma problem för att så småningom komma fram till samma resultat.

Föreningens medlemmar har under de gångna två åren arbetat hårt för att mellan sig katalogisera och arkivera redan tillgängliga uppgifter på olika områden och beaktansvärda resultat har nåtts. Sålunda förfogar föreningen idag genom sina medlemmar över mycket kompletta uppgifter om den svenska militära flygmaterielen från äldsta tider till dags dato.

Vidare förfogar föreningens medlemmar över de troligen största samlingarna av flygplanfotos i landet, av såväl civila som militära flygplan. Även en imponerande samling litteratur, i form av privata bibliotek om åtskilliga hundra band med delvis mycket sällsynt utländsk och svensk flyglitteratur.

Detta material avses att göras tillgängligt för medlemmar som inom visst forskningsarbete kan dra nytta därav. Sålunda kan föreningen redan nu i många fall besvara frågeställningar från aerofiler i sakförhållanden som andra instanser inte kan, eller bör belastas med.

Slutligen vill vi ha sagt detta: Varje aerofil vet att alla hans kollegor innan de "upptäckts" är skyggare än den afrikanska krokofanten, och svårare att hitta än en mullvad. Därför, alla intresserade aerofiler som vi vet finns men som ännu "ligger och trycker", tag kontakt med oss. Vi är enbart glada för att få lämna kompletterande upplysningar om föreningen och dess verksamhet och hoppas att få se Er som medlemmar. Vi tror att vi på den vägen skall kunna nå resultat.

*Svenska Flyghistorisk Förening*

*E. Olov Sundgren*

Ordförande

## SVERIGES MILITÄRFLYGPLAN 1926—1962

I "Modellflygsport", som 1949—55 utgavs av KSAK publicerades 1953 en typlista, som väckte stort intresse och än idag förekommer det att KSAK-NYTT:s läsare frågar efter restexemplar. Listan har nu kompletterats av *Svensk Flyghistorisk Förening* och torde omfatta samtliga flygplanstyper, som varit i tjänst i flygvapnet sedan starten 1926 fram till dags dato.

I ett följande nummer kommer även Marinens och Arméns flygväsende att behandlas.

Typlistan upptar flygvapnets typbeteckning, tillverkarens beteckning, tillverkaren, urspungland samt inom parentes antalet använda plan och övriga uppgifter.

Närmast ansvarig för den nya typlistan är SFF:s sekreterare.

Det är vår förhoppning att läsaren skall finna listan intressant. Eventuella tillägg eller kompletterande uppgifter emottages med tacksamhet och sändes lämpligen direkt till sekreteraren i Svensk Flyghistorisk Förening, Bo Widefelt, Tulegatan 39, Stockholm Va. Telefon 31 37 64.

*Attackflygplan*

| | |
|---|---|
| A 1 | Phönix 222, Flygkomp. verkstäder (11) |
| A 18 | Saab-18B, Saab (= B 18B) |
| A 21A | Saab-21A, Saab (= J 21A) |
| A 21R | Saab-21R, Saab (= J 21R) |
| A 28A | DH F.1 Vampire, De Havilland, England (= J 28A) |
| A 28B | DH 100 Vampire, De Havilland, England (= J 28B) |
| A 29B | Saab-29B, Saab (= J 29B) |
| A 32A | Saab-32A, Saab |

*Bombflygplan*

| | |
|---|---|
| B 1 | S.I.A. Fiat BR, Fiat, Italien (3) |
| B 2 | S.I.A. Fiat BR-1, Fiat, Italien (2) |
| B 3 | Ju 86K-1, Junkers, Tyskland (3) |
| B 3A | Ju 86K-4, Junkers, Tyskland (5) |
| B 3B | Ju 86K-5, Junkers, Tyskland (17) |
| B 3C | Ju 86K-13, Saab (7) |
| B 3C-2 | Ju 86K-4, Junkers, Tyskland (15) |
| B 3D | Ju 86K-13, Saab (9) |
| B 4 | Hawker Hart, Hawker, England (4) |
| B 4A | Hawker Hart, ASJA, CVM, (18+24) |
| B 4B | Hawker Hart, (ombyggda B 4A) |
| B 5A | Northrop 8 A-1, Northrop, USA (1) |
| B 5B | Northrop 8 A-1, ASJA-Saab |
| B 5C | Northrop 8 A-1, ASJA-Saab (103) |
| B 5D | Northrop 8 A-1, ASJA-Saab |
| B 6 | Republic 2 P-A, Republic, USA (50 ex beställda endast 2 lev) |

| | |
|---|---|
| B 7 | Fokker G.I, Fokker, Holland (18 ex beställda, lev aldrig) |
| B 16A | Caproni Ca 313, Caproni, Italien (31) |
| B 17A | Saab-17A, Saab (131) |
| B 17B | Saab-17B, Saab (115) |
| B 17C | Saab-17C, Saab (77) |
| B 18A | Saab-18A, Saab (62) |
| B 18B | Saab-18B, Saab (120) |
| B 21A | Saab-21A, Saab (= A 21A) |

*Glid- och segelflygplan*

| | |
|---|---|
| G 100 | SG-38, AB Flygindustri, Halmstad |
| G 101 | Fi 3, AB Flygindustri, Halmstad (5) |
| G 102 | Grunau Baby IIB2, AB Flygplan, Norrköping |
| SE 103 | DFS Kranich, AB Flygplan, Norrköping |
| SE 104 | DFS Weihe, AB Flygindustri, Halmstad |

*Jaktflygplan*

| | |
|---|---|
| J 1 | Phönix 122, Flygkomp verkst (12) |
| J 2 | Nieuport 29C-1, Nieuport-Astra, Frankrike (10). |
| J 3 | Fokker CVD, Fokker, Holland (2) |
| J 3A | Fokker CVD, Fokker, Holland (6) |
| J 3B | Fokker CVE, CVM (7) |
| J 4 | HD 19, Heinkel, Tyskland (2) |
| J 4 | HD 19, Svenska Aero AB (4) |
| J 5 | Jaktfalk, Svenska Aero AB (1) |
| J 6 | Jaktfalk, Svenska Aero AB (7) |
| J 6A | Jaktfalk II, Svenska Aero AB (3) |
| J 6B | Jaktfalk, ASJA (7) |
| J 7 | Bristol Mk IIA, Bristol, England (12) |
| J 8 | Gloster Gladiator, Gloster, Engl. (37) |
| J 8A | Gloster Gladiator, Gloster, Engl. (18) |
| J 9 | Republic EP-106, Republic, USA (120 ex beställda, 60 lev) |
| J 10 | Vanguard 48C, Vultee, USA (144 ex beställda, inget lev) |
| J 11 | Fiat CR 42, Fiat, Italien (72) |
| J 12 | Re 2000, Reggiane, Italien (= J 20) |
| J 19 | Saab-19, Saab (projekt) |
| J 20 | Re 2000, Reggiane, Italien (60) |
| J 21A-1 | Saab-21A-1, Saab (54) |
| J 21A-2 | Saab-21A-2, Saab (124) |
| J 21A-3 | Saab-21A-3, Saab (119) |
| J 21B | Saab-21B, Saab (projekt) |
| J 21RA | Saab-21RA,Saab (34) |
| J 21RB | Saab-21RB, Saab (30) |
| J 22A | FFVS J 22A, Flygförvaltningen } (198) |
| J 22B | FFVS J 22B, Flygförvaltningen } (198) |
| J 23 | Saab-23, Saab (projekt) |
| J 24 | Saab-24, Saab (projekt) |
| J 26 | F-51B, North American, USA (2) |
| J 26 | F-51D, North American, USA (159) |
| J 27 | Saab-27, Saab (projekt) |
| J 28A | DH F.1 Vampire, De Havilland, England (70) |
| J 28B | DH 100 Vampire, De Havilland, England ((310) |
| J 28C | DH T.55 Vampire, De Havilland, England (30) |
| J 28C-2 | DH T Mk 55A, De Havilland, England (27) |
| J 29A | Saab-29A, Saab } |
| J 29B | Saab-29B, Saab } |
| J 29D | Saab-29D, Saab } (c:a 650 samtl. vers) |
| J 29E | Saab-29E, Saab } |
| J 29F | Saab-29F, Saab } |
| J 30 | DH Mk 19 Mosquito, De Havilland, England (60) |
| J 32B | Saab-32B, Saab |
| J 33 | DH Venom NF 2, De Havilland, England (60) |
| J 34 | Hawker Hunter F.4, Hawker, England (120) |
| J 35A | Saab-35A, Saab |
| J 35B | Saab-35B, Saab |
| J 35D | Saab-35D, Saab |
| J 35F | Saab-35F, Saab |

*Provtyper*

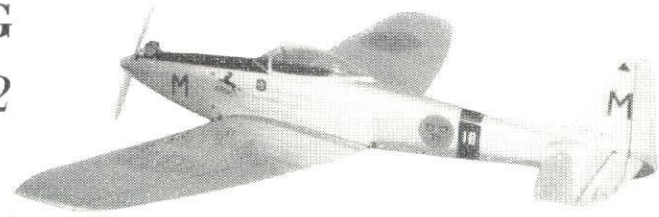
| | |
|---|---|
| P 1 | S 1-A, Sparmann (10) |
| P 2 | Fw 44J, Focke Wulf, Tyskland (2) |
| P 3 | Sparmann E4, Sparmann (projekt) |
| P 4 | Fi 156, Fieseler, Tyskland (2) |
| P 5 | HP 53 Hampden, Handley Page, England (1) |
| P 6 | Fw 58 C-2, Focke Wulf, Tyskland (4) |
| | *Kartverket* |
| P 7 | Saab L 10, Saab (= Saab-17) (2) |
| P 8 | Saab L 11, Saab (= Saab-18) (2) |
| P 8 | GP 8, Götaverken (projekt) |

*Spaningsflygplan*

| | |
|---|---|
| S 1 | S 21, S 25, Flygkomp. verkst. (16) |
| S 2 | Hansa-Brandenburg 31, Sv. Aero (3) |
| S 3 | Hansa-Brandenburg 42, Sv. Aero ((5) |
| S 4 | Hansa-Brandenburg 47, Sv. Aero CVV (1+4) |
| S 5 | He 5/s, Sv. Aero (4) |
| S 5A | He 5/t, Sv. Aero, CVV (10+12) |
| S 5B | He 5/t, CVV (1) |
| S 5C | He 5/t TB, CVV (9) |
| S 5D | He 5/t TB, CVV (4) |
| S 6 | Fokker CVE, Fokker, CVM (14+25) |
| S 6A | Fokker CVD, Fokker (9) |
| S 6B | Fokker CVE, CVM (10) |
| S 6H | Fokker CVE, CVM (= S 6B med flottörer) |
| S 7 | Hawker Hart, Hawker, Engl. (= B 4) |
| S 7A | Hawker Hart, Götaverken (3) |
| S 9 | Hawker Osprey, Hawker, Engl. (6) |
| S 9 | EP-106, Republic, USA (= kamerautr. J 9) |
| S 10 | Bréguet 694, Bréguet, Frankrike (18 ex beställda, aldrig lev) |



# MODELLFLYG
## *sommaren 1962*



**Svensk modell årets vackraste VM-flygplan**

SMFF:s Riksstämma, som hölls i samband med SM för friflygande modeller på Rommehed, fick ett ganska jäktigt förlopp. Tiden blev knapp trots att inga alltför kontroversiella punkter stod på dagordningen. Den avgående delen av styrelsen omvaldes med undantag för Kjell Rosenlund, som undanbett sig omval. Han ersattes av Carl-Eric Aunér. Två nya styrelsesuppleanter valdes, nämligen Olle Blomberg och Lennarth Larsson. Styrelsen beviljades ansvarsfrihet för det gångna året och revisorerna omvaldes.

Vid årets Nordiska Landskamp i friflyg i Norge hölls en regelkonferens vars resultat nu framlades för stämman och godkändes. Detta innebär bl. a. att de nordiska länderna inför gemensamma beteckningar för alla friflygande klasser och att fr. o. m. 1963 reglerna för våra småklasser i friflyg blir gemensamma.

Under den gångna sommaren och hösten har hållits flera stora, internationella tävlingar där svenskarna väl hävdat sig i den hårda konkurrensen.

I en fransk tävling vann bl. a. Jan-Olle Åkesson i Wakefieldklassen och Knut Andersson i klassen Flygande Vingar.

I Finland gick i år Nordiska Landskampen i linkontroll. Av svenskarna skötte sig Kjell Rosenlund bäst med seger i teamracing. Svenska laget kom tvåa efter Finland.

VW i linkontroll gick i år i Kiev i USSR. Där belade Kjell Rosenlund en hedrande fjärde plats i teamracing och i combattävlingen lyckades Ove Öster komma trea trots att han hade betydligt mindre motor än de vinnande ryssarna.

Saar-cupen, inofficiellt EM för flygande modeller, blev en stor framgång för de svenska deltagarna. Alltsedan tävlingen instiftades har en svensk vunnit motorklassen. I år vann Rolf Hagel mycket säkert och med sina lagkamrater Jan-Olle Åkesson och förre vinnaren Arvid Karlsson på 4:e resp. 5:e plats vann svenskarna även laget i motorklassen. Lagsegern hemfördes även i Wakefieldklassen där Nils-Erik Hollander belade en andra plats med övriga svenskar 5:a och 6:a. Lagtävlingen för samtliga klasser vanns av Västtyskland med Sverige som god tvåa och i ledningen t. o. m. fjärde perioden.

R/C-VM i England blev väl ingen direkt tävlingsframgång för Sverige med bäste man, Per-Axel Eliasson på 15:e plats. Hans tävlingsplan "Mustfire" (kallat så på grund av likheterna med såväl "Mustang" som "Spitfire") är konstruerat av Jesper von Segebaden och drog mycken uppmärksamhet till sig som tävlingens elegantaste modell. Sverige lyckades även komma på 6:e plats i lagtävlingen vilket var mycket bra gjort med hänsyn till att vi inte varit med i leken så länge.

*LON*

---

| | |
|---|---|
| S 11 | Do 215A-1, Dornier, Tyskland (18 ex beställda, aldrig lev) |
| S 12 | He 114B-1, Heinkel, Tyskland (12) |
| S 14 | Fi 156, Fieseler, Tyskland (= P 4) |
| S 14A | Fi 156 C, Fieseler, Tyskland (6) |
| S 14B | Fi 156 C-3, Fieseler, Tyskland (18) |
| S 16A | Ca 313,Caproni, Italien } (37) |
| S 16B | Ca 313, Caproni, Italien } (37) |
| S 17B | Saab-17B, Saab (= B 17B) |
| S 17BS | Saab-17BS, Saab, (=S 17B på flottörer) |
| S 18A | Saab-18A, Saab (=span.-ver. av B18A) |
| S 18B | Saab-18B, Saab (=span.-ver. av B 18B) |
| S 22 | FFVS 22, Flygförvaltningen (1) |
| S 26 | P-51D, North American, USA (ombyggda J 26) (11) |
| S 29C | Saab-29C, Saab |
| S 31 | Spitfire Mk.XIX, Vickers, Engl. (50) |
| S 32C | Saab-32C, Saab |
| S 35E | Saab-35E, Saab |

*Skolflygplan*

| | |
|---|---|
| Sk 1 | Albatros, Flygkomp. verkst. (17) |
| Sk 2 | FF 33L, Friedrichshafen, Tyskland (4) |
| Sk 3 | Avro 504K, Avro, England (3) |
| Sk 3A | Avro 504N, Avro, England (2) |
| Sk 4 | HD 24, Heinkel (8) |

| | |
|---|---|
| Sk 4A | HD 24, Svenska Aero AB (3) |
| Sk 4B | HD 24, Svenska Aero AB (3) |
| Sk 5 | HD 35, Heinkel, Tyskland (1) |
| Sk 6 | HD 36, Heinkel, Tyskland (1) |
| Sk 6A | HD 36, CVM (20) |
| Sk 7 | DH-60 Moth, De Havilland, Engl. (2) |
| Sk 8 | Skolfalken, Svenska Aero AB (1) |
| Sk 9 | DH-60 T Moth, De Havilland, Engl. (10) |
| Sk 9H | DH-60 T Moth, De Havilland, Engl. (= Sk 9 på flottörer) |
| Sk 10 | RK 26, ASJA (25) |
| Sk 11 | DH-82, De Havilland, England, ASJA (13+3) |
| Sk 11A | DH-82, ASJA (20) |
| Sk 12 | Fw 44J, Focke Wulf, Tyskland (26) |
| Sk 12 | Fw 44J, ASJA, CVV (20+37) |
| Sk 14 | Na 16-4, North American, USA (1) |
| Sk 14 | Na 16-4, ASJA (75) |
| Sk 14A | NA 16-4, Saab (60) |
| Sk 15 | Kl 35B, Klemm, Tyskland (1) |
| Sk 15A | Kl 35D, Klemm, Tyskland } |
| Sk 15B | Kl 35D, Klemm, Tyskland } (74) |
| Sk 15C | Kl 35D, Klemm, Tyskland } |
| Sk 16A | AT-16, Noorduyn, Canada (145) |
| Sk 16B | NA T-6, North American, USA (112) |
| Sk 16C | SNJ-2, North American, USA (6) |
| Sk 25 | Bü 181 B, Bücker, Tyskland (1) |
| Sk 25 | Bü 181B, Hägglund & Söner (120) |
| Sk 28B | DH 100 Vampire, De Havilland, England (= J 28B) |
| Sk 28C | DH T.55 Vampire, De Havilland, England (= J 28C) |
| Sk 35C | Saab-35C, Saab |
| Sk 50B | Saab-50B, Saab/De Schelde, Hol. (75) |
| Sk 50C | Saab-50C, Saab (14) |
| Sk 60 | Saab-105, Saab |

*Torpedplan*

| | |
|---|---|
| T 1 | HD 14, Heinkel, Tyskland, (1) (prov) |
| T 1 | HD 16, Heinkel, Tyskland (2) |
| T 2 | He 115A-2, Heinkel, Tyskland (12) |
| T 3D | Ju 86K-13, Saab (= B 3D) |
| T 16A | Ca 313, Caproni, Italien (14) |
| T 18B | Saab-18BT, Saab (60) |

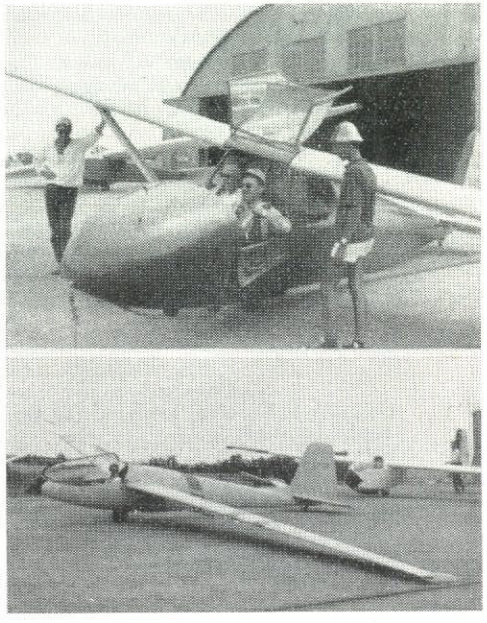
*Transportplan*

| | |
|---|---|
| Trp 1 | Ju F 13, AB Flygind. (Limhamn) (3) |
| Trp 2 | Ju W 33, AB Flygind. (Limhamn) (1) |
| Trp 2A | Ju W 34, AB Flygind. (Limhamn) (2) |
| Trp 3 | DH-90, De Havilland, England (1) |
| Trp 4 | Beech 18R, Beechcraft, USA (1) |
| Trp 5 | Ju 52/3m, AB Flygind. (Limhamn) (3) |
| Tp 6 | Fairchild 24, Fairchild, USA (1) |
| Tp 7 | Miles M.3, Phillis & Powis, Engl. (1) |
| Tp 8 | Waco 8-A UKC, Waco Aircraft, USA (3) |
| Tp 8A | Waco ZQC-6, Waco Aircraft, USA (1) |
| Tp 9 | Ju 86Z-7, Junkers, Tyskland (1) |
| Tp 10 | Fokker VIII, Fokker, Holland (1) |
| Tp 11 | RWD 13, Polen (1) |
| Tp 16A | Ca 313, Caproni, Italien (2) |
| Tp 24 | Do 24T-1, Dornier, Tyskland (1) |
| Tp 45 | Beech C-45, Beech Aircraft, USA (1) |
| Tp 45A | Beech 18S, Beech Aircraft, USA (1) |
| Tp 46 | DH-104 Dove, De Havilland, Engl. (1) |
| Tp 47 | PBY-5A, Canadian Vickers, Can. (3) |
| Tp 52 | Canberra B.2, English Electric, Engl. (2) |
| Tp 55 | DHC-4 Caribou, De Havilland, Canada (1) |
| Tp 78 | UC-64A, Noorduyn Aviation, Can. (3) |
| Tp 79 | DC-3, Douglas, USA (7) |
| Tp 80 | Avro Lancaster, Avro, England (1) |
| Tp 81 | Grumman JRF-2, Grumman Aviation, USA (1) |
| Tp 82 | Vickers Varsity, Vickers, England (1) |
| Tp 83 | Pembroke Mk 52, Percival, Engl. (18) |
| Tp 84 | SE 3130 Alouette, Saab (= HKP 2) |
| Tp 91 | Saab-91A, Saab (10) |

*Forts i nov.-numret*

## MONTAGNE NOIR

Den 2 juli anlände undertecknad till Centre National de Vol à Voile de la Montagne Noire. Skolan är belägen cirka 7 mil från Toulouse i södra Frankrike vid randen av ett ganska stort bergsmassiv och drivs ungefär som Ålleberg,



*Kontrollflygning med skolchefen i en C 800 med en Javelot i bakgrunden. Därunder en Breguet 901 och ännu en Javelot.*

d v s eleverna ligger i internat under den tid som kursen varar.

Jag hade anmält mig till "un stage de perfectionnement" — en fortsatt utbildningskurs för certifikatinnehavare. Parallellt därmed pågick även C-skolning och en kurs för blivande segelflyglärare. Alla nationella segelflygcentra i Frankrike sorterar under ministeriet för turism och är ganska ordentligt statsunderstödda. Montagne Noire utgjorde inget undantag. Som exempel på skolans resurser kan jag nämna att den är öppen så gott som året runt, dess chef samt alla instruktörer (cirka 10) är heltidsanställda, den har vidare många heltidsanställda mekaniker, 8 bogserflygplan och cirka 30 segelflygplan.

Varje morgon anslås en lista, där startordningen eleverna emellan är bestämd, DK såväl som EK. Vid sidan av varje elevs namn står en slags klassificeringskod vilken anger det stadium på vilket läraren anser att hans elev står — det har bl. a. betydelse för de typer man tillåts flyga. För varje "klass" finns vid sidan därav angivet vissa moment som då skall tränas under DK-skolningen. För varje elev föres ett kort där alla genomgångna moment betygsättes.

DK-skolningen bedrevs vanligen på C 800, ett stort och tungt side-by-side flygplan men ändock förvånansvärt bra i termik. Skolan förfogade vidare över 4 Breguet 904, ett fantastiskt DK-flygplan med infällbart landningsställ, vingklaffar, radio, syrgas och glidtal 1: 35.

De EK-typer som förekom var: Breguet 901 har samma prestanda som 904:an — enda skillnaden är att den är ensitsig, Javelot ett trevligt segelflygplan med glidtal 1: 28 och till konstruktion och utseende litet påminnande om Bergfalke, Air 100 (hade jag tyvärr ej tillfälle att flyga men den kan nog prestandamässigt anses vara jämförbar med Weihe), Nord 2000 är en fransk kopia av Olympia, Spalinger (ett äldre flygplan med knäckta vingar, helt i trä, utmärkt i termik och i prestanda något bättre än Baby), C 311 (också en litet äldre typ med prestanda ungefär som Spalinger).

Hela flygkursen kostade 392 NFR eller ungefär lika mycket i kronor och med tanke på att jag sammanlagt flög 45 timmar får man väl anse pengarna ganska väl använda (det blir något mindre än 9: — timmen).

Montagne Noire är ett eldorado för en segelflygare, skolan drivs i en kamratlig anda och min vistelse gav mig tillfälle träffa många trevliga och vänliga människor, det gäller icke minst intruktörerna. I siffror utgjorde behållningen: summa flygtid 45 timmar; summa starter 45; 5-timmarsprov; försök på 5-milen (felorientering) och i genomsnitt 1,7 timmar/dag.

*Hans Engman*
Lidingö


**TILL SALU**

DUELLS aero

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

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


## NYTT BLAD I ÖVERSIKTSKARTAN

I den nya kartserien 1: 250.000 som presenterades i KSAK-NYTT nr 5/62 (sid 31) har nu även nr 22 utkommit och kan erhållas hos KSAK.


**RADIOKOMPASS MOTOROLA T-12**
förmånligt pris. **Flygleveranser** 010/23 48 95

**FAUVEL AV 36 (Flygande vinge)**
tillverkad 1959 i skick som ny.
**Stockholms Segelflygklubb, Sven Sörenson, Tillflykten, Drottningholm,** 010/72 03 80