

## Solen går aldrig ned över vårt arbetsfält...

ASEA har dotterbolag, filialer och representanter på ett 80-tal platser utanför Sverige. Sex av dessa är tillverkande dotterbolag, fördelade på fem världsdelar. Från alla breddgrader inströmmar dagligen större och mindre order.

ASEA erövrar ständigt nya marknader. Varje ögonblick pågår förhandlingar om stora leveranser till olika delar av världen.

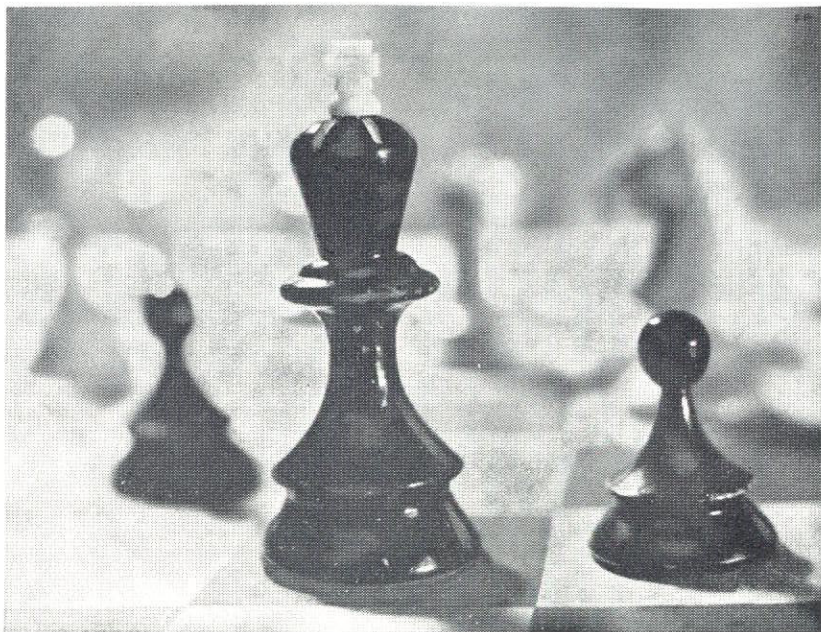
# ASEA

STRÅNGNÄS TRYCKERI AB



NUMMER 3 ARGANG 7 • MARS 1964

AFFÄRSFLYGUTREDNINGEN SID 100



...då problemet  
gäller  
försäkring  
tala med  
**TRYGG-FYLGIA**

---

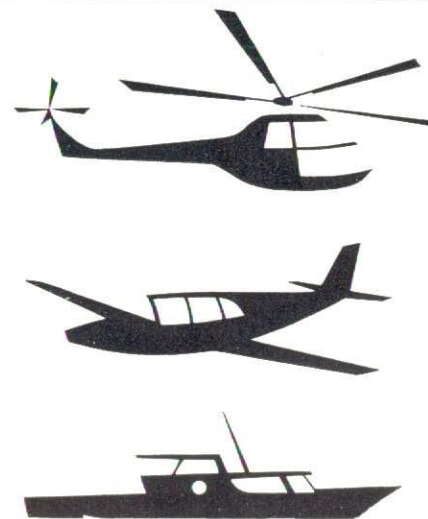
Omslaget:

## Nils Söderberg – en epok

Generalmajor Nils Söderberg, KSAK:s generalsekreterare sedan 1954, lämnar sin post i samband med årsmötet 4 april.

Man skriver ju inte betyg åt sin chef. Låt mig ändå tacka Dig för de gångna tio årens inspirerande ledning, för Din aldrig sinande idériakedom, för Din ändlösa optimism, för Din improvisationsförmåga som så många gånger hjälpt både Dig och Dina medarbetare på fötter, för Din vänskap och för Ditt ovärderliga stöd åt **KSAK-NYTT** som under Din regering kunnat utvecklas till en aktad och uppskattad flygtidskrift.

Tack, Nils Söderberg!



Med PT6 turbomotor om 500–700 hk kommer nu Pratt & Whitney's erkända tillförlitlighet och driftsekonomi även allmänflyget tillgodo.

Speciella varianter av motorn finns för flygplan, helikoptrar, fartyg och industriella applikationer.

## AUTO-PRODUCTS AB

Linnégatan 18, Stockholm

Generalagent för United Aircraft International, East Hartford 8, Conn



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.

Redaktör och utgivare: Georg H Dérantz.

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

Prenumerationspris: 8 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: 50 per ex.

#### Annonsformat och annonspriser:

Omslagets baksida, 2-färgs ....	750: -
Omslagets innersidor, 2-färgs ...	600: -
D:o, svart .....	500: -
1/1-sida (130x185 mm) .....	350: -
1/2-sida (130x 90 mm) .....	230: -
1/2-sida ( 62x185 mm) .....	230: -
1/4-sida (130x 45 mm) .....	125: -
1/4-sida ( 62x 90 mm) .....	125: -

Radannonser (spaltbredd 62 mm) 1: 70 per mm. (Anslutna flygklubbar, deras medlemmar och KSAK:s direktanslutna medlemmar får 35 % rabatt på icke kommersiella radannonser.

Klichéer: raster 120 linjer/tum.

Tryckt hos Strängnäs Tryckeri AB 1964

## Nytt från LFS

### Korrosions-skador på flygplan som ej blivit korrosionsbehandlade

Vid efterbesiktningar av inom landet registrerade flygplan av skalkonstruktion har i flera fall konstaterats allvarliga skador till följd av korrosionsangrepp. Skadorna har iakttagits överallt i konstruktionerna men mest utsatta har vingarna varit där spryglarna, vingbalkarna och skalplåtarnas insidor i en del fall uppvisat angrepp av betänklig utbredning och intensitet. Vid de aktuella fallen har det visat sig att de angripna konstruktionsdetaljerna saknat varje synligt tecken på korrosionsskyddande ytbehandling.

Då det här rör sig om mer eller mindre slutna skalkonstruktioner kan ifrågavarande skador vara svåra att upptäcka, vilket gör att luftfartsstyrelsen betraktar detta som en flygsäkerhetsfråga av allvarlig karaktär, dessutom kan inga effektiva motåtgärder vidtagas med mindre än att de nitade skalplåtarna avlägsnas, varför de ekonomiska konsekvenserna av eventuella reparationer i de flesta fall blir mycket omfattande för flygplanägaren.

Med anledning härav får luftfartsstyrelsen framhålla att sådana icke korrosionsskyddsbehandlade flygplan i skalkonstruktion äro för svenska klimatförhållanden olämpliga.

Köpare och importörer av dylika flygplan får räkna med en skärpt övervakning från myndighetens sida, vilket med största sannolikhet kommer att resultera i krav på tätare tillsynsintervall och efter relativt kort tids nyttjande i en kostsam korrosionsskyddsbehandling. Styrelsen rekommenderar därför bestämt att vid import av flygplan endast införa sådana som äro korrosionsskyddsbehandlade.

(INFO 13/1964)

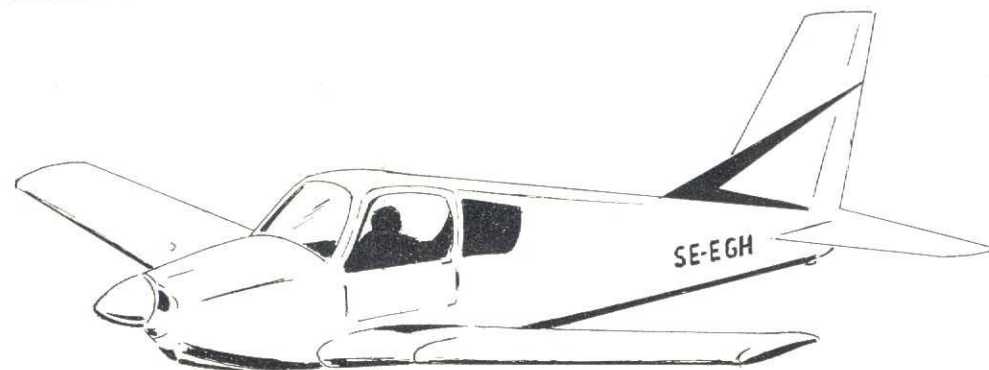
### Haverier

1963 års "dåligt väder"-haverier, 5 stycken, har av Luftfartsstyrelsen sammanställts i ett nyutkommet INFO som rekommenderas till ingående studium. Ur detta INFO har vi alla mycket att lära.

(INFO 14/1964)

### Passage av territorialgränser

På förekommen anledning erinras om bestämmelsen att färdplan skall ingivas före all flygning, som innebär passage av gränsen till svenskt territorium (se AIP-SVERIGE, sida



## BYGGD FÖR ALLA KLIMAT

GARDAN HORIZON KORROSIONSSKYDDSBHANDLAS SOM STANDARD i samband med tillverkningen enligt samma metoder som trafikflygplanet CARAVELLE.

### Lättmetalldelarna

har tre skyddsöverdrag invändigt och fyra utvändigt. Skyddet anbringas dels på plåten före bearbetningen, dels på de färdiga detaljerna och dels efter hopsättningen. Maskinbearbetade lättmetalldelar är anodoxiderade.

### Ståldelarna

– både invändiga och utvändiga – är målade med Epoxyfärg, en syntetisk färg motståndskraftig mot såväl mekanisk som kemisk åverkan. Maskinbearbetade ståldelar är antingen kadmierade eller förkromade.

### GARDAN HORIZON

kostar med 160 hk Lycomingmotor, fast metallpropeller, fullständig belysning, VFR-instrumentering jämte känslig höjdmätare och svängindikator ..... **Kr 72.275: -**  
Med 150 hk motor och VFR-instrumentering ..... **Kr 67.840: -**

Begär broschyr och demonstration!

**FCA** → **FLYGCENTRUM AB**

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



# NORRKÖPING

## i nyttoflygets tjänst

SAAB i Norrköping har utvecklats till ett centrum för svenskt nytto- och privatflyg. Här ligger försäljning, reparations- och serviceverkstad och ett fullständigt reservdelslager för SAABs försäljningsprogram ifråga om lätta flygplan och helikoptrar. Här finns folk, som kan flyg och gärna ger alla upplysningar Ni kan behöva för att välja just den flygmateriel, som motsvarar Era anspråk och behov. SAAB representerar helikoptertyperna Hughes 269A och Alouette II och III samt flygplanen Pilatus Porter och Morane-Saulnier Rallye.

Reparations- och serviceverkstäderna är utrustade med alla moderna hjälpmedel. Yrkeskickliga flyg- och motortekniker med mångårig erfarenhet kompletterar bilden av en noggrann och kvalitetsmedveten flygverkstad.

*När SAAB väljer privat- och nyttoflygplan för den svenska marknaden är det många års erfarenhet som avgör!*

SVENSKA  
AEROPLAN  
AKTIEBOLAGET  
*Helikopteravdelningen*  
Kungsängens Flygplats,  
Norrköping  
Tel. 011/600 42

Sänd mig närmare upplysningar om

.....

Namn: .....

Adress: .....

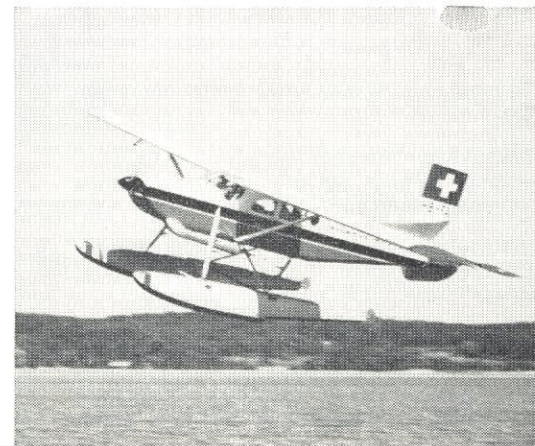
Postadress: .....

### PILATUS PORTER

Ett högvingat STOL-plan med antingen Lycoming GSO-480 B1A6 förbränningsmotor eller Turboméca Astazou II turbomotor. Pilatus Porter är det första schweiziskbyggda flygplan, som köpts av ett amerikanskt flygbolag. Planet har redan efter en kort tid fått mycket beröm för sina goda egenskaper och sin stora användbarhet.

#### DATA OCH PRESTANDA:

Startsträcka: 130 m  
Landningssträcka: 100 m  
Marchfart: 200 km/tim  
Last: 425 kg eller 5-7 passagerare  
Aktionsradie: 1200 km



### HUGHES 269A

Hughes 269A är den verkliga ekonomihelikoptern. Den tillhör en helt ny storleksklass och är särskilt billig i drift och underhåll. Grundskolning för privatcertifikat kostar med denna helikopter ca 7.000 kronor. En finess är att motorn kan köras utan att rotorn är inkopplad, vilket är värdefullt vid varmkörning och korta uppehåll.

#### DATA OCH PRESTANDA:

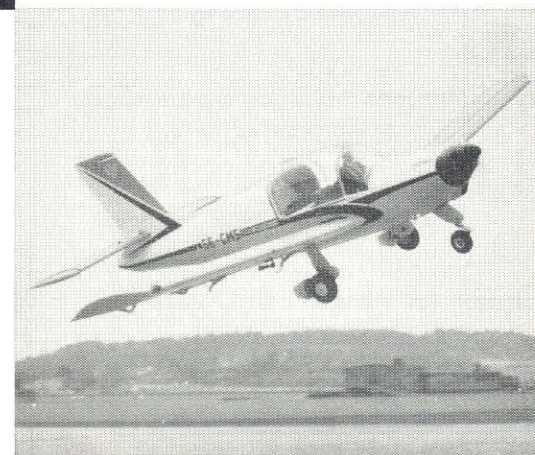
Motor: 4-cylindrig Lycoming 180 hkr  
Marchfart: 130 km/tim  
Aktionsradie: 400 km  
Tomvikt: 400 kg



### MORANE-SAULNIER RALLYE

Super Rallye är ett synnerligen ekonomiskt tresitsigt rese- och skolflygplan, som är mycket lättfluget och säkert. Planet, som är helt i metall, är midvingat med fribärande vinge och medger genom sin korta konstruktion verkligen god sikt. Super Rallye är godkänd för segelflygbogsering. En version med mindre motor finns, Rallye Club.

DATA OCH PRESTANDA:	RALLYE CLUB	SUPER RALLYE
Motor:	100 hkr	145 hkr
Startvikt:	775 kg	850 kg
Marchfart:	185 km/tim	210 km/tim
Stighastighet:	3,0 m/s	5,4 m/s
Max räckvidd:	800 km	1100 km



RAC 1—1, punkt 1.5.). Detta gäller exempelvis även vid flygning mellan svenska fastlandet och Gotland.

Motsvarande bestämmelser gäller även för grannländerna enligt nedan.

**DANMARK:** Färdplan skall vara ACC Köpenhamn tillhanda innan luftfartyget passerar gränsen till danskt territorium.

**FINLAND:** Färdplan skall vara vederbörande ACC tillhanda senast 30 min innan luftfartyget passerar gränsen till finskt territorium.

*Anm* — Vid passage över finska gränsen vid flygning från, till eller över Rovaniemi FIR skall särskilt tillstånd inhämtas från Luftfartsbyrån, antingen direkt eller genom Rovaniemi ACC, minst 3 timmar före beräknad gränspassage.

**NORGE:** Färdplan skall vara vederbörande ACC tillhanda senast 60 min innan luftfartyget passerar gränsen till norskt territorium.

*Anm* — För flygning inom norskt territorium öster om longitud 20°30' E gälla särskilda bestämmelser.

(INFO 18/1964)

## VHF-plan för Sverige

En ny frekvensplan för VHF har just utkommit. Den anger de frekvenser som f.n. används eller kommer att användas för civil luftfart i Sverige. I frekvenstabellen anges även de högsta höjder på vilka respektive frekvenser får användas för att störningar ej skall uppkomma för andra stationer på samma frekvens.

(INFO 19/1964)

## Flygskolor med gällande skoltillstånd

En ny komplett adresslista har utgivits av Lfs. Där återfinns numera även linkrainer-skolor, däribland KSAK:s.

(INFO 20/1964)

## Varning för Vägsö och Örebro

I förra numret av KSAK NYTT meddelades att rubr flygplatser skulle hållas snöröjda.

Luftfartsstyrelsen har nu upphävt Notam nr 2008 och 2009, det vill säga man tar tillbaka alltihop och påstår motsatsen.

74 — Mars 1964

## Nya utbildningsplaner för A-cert och mörkerflygning

Från 1 april tillämpas en ny *Utbildningsplan för privatflygare: Praktisk utbildning* (SB 127).

Den gäller för all utbildning av privatflygare som påbörjas efter 1 april 1964 och innefattar en fordran på en total flygtid av minst 35 tim (tidigare 30 tim).

\*

Enligt en ny SB, gällande *Flygning under mörker för privatflygare* (SB 128), även denna giltig från 1 april, fordras utöver tidigare utbildning bl.a. 5 tim instrumentflygning (därav högst 2 tim i linkrainer) samt 8 tim mörkerflygning.

## Överflygning av pälsfarmer

Vid överflygning av pälsdjursfarmer på lägre höjder (i allmänhet under 300 m) föreligger under tiden *mars—juni* risk för skadegörelse därigenom att honorna på grund av skrämme kastar eller bita ihjäl sina ungar. I dylika fall kan åtal ske mot föraren och krav på skadeersättning resas.

Särskild försiktighet bör iakttagas, då rundflygverksamhet o.d. företages annorstädes än vid trafikflygplatserna, när ev. därvarande farmlers djur kunna vara särskilt känsliga för störande motorbuller.

(INFO 25/1964)

Motorflygcheferna inom flygklubbarna uppmanas att iordningställa en karta omfattande aktuellt övningsområde med pälsdjursfarmer inprickade. Förarpersonal skall uppmanas taga del av denna karta och detta INFO före flygning.

I samband med förflyttningssflygning inom landet bör vederbörande förare skaffa sig kännedom om aktuella pälsdjursfarmer utefter färdvägen.

Uppgift på pälsdjursfarmer inom Sverige erhålles genom hänvändelse till Sveriges Pälsdjursuppfödare Riksförbund, Torsgatan 4, Stockholm C, tel. 23 35 35 eller till närmaste civila eller militära flygtrafikledning.

Generalsekreteraren  
KSAK



## Styrelsens verksamhets- och förvaltningsberättelse 1963

*Föreliggande redogörelse omfattande verksamhetsåret 1963 har i vissa fall där så ansetts påkallat utsträckt fram mot årsmötet 1964.*

## Organisation

### Medlemmar och klubbar

Till hedersledamot har under det gångna året kallats generalmajoren Karl Silfverberg, som efter ett mångårigt högt kvalificerat ledamotskap av styrelse, verkställande utskott och kommittéer lämnat KSAK:s styrelse för att enligt egen önskan bereda plats för yngre krafter. KSAK har i hög grad generalmajor Silfverberg att tacka för statsmakternas välvilliga inställning till segelflyget.

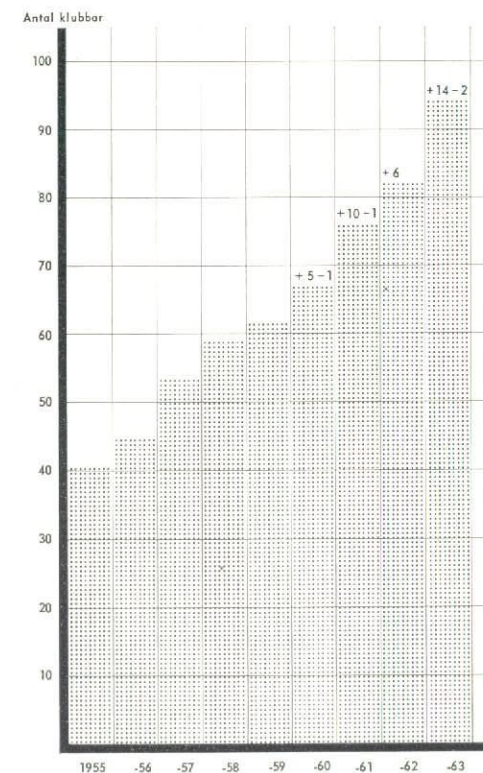
De direktanslutna medlemmarnas antal uppgick den 31.12.1963 till 1.152, en minskning med 38. Avgången under året var 128; tillkomsten var 90. Det är glädjande att konstatera att höjningen av årsavgifterna fr.o.m. 1963 ej medfört nämnvärt bortfall.

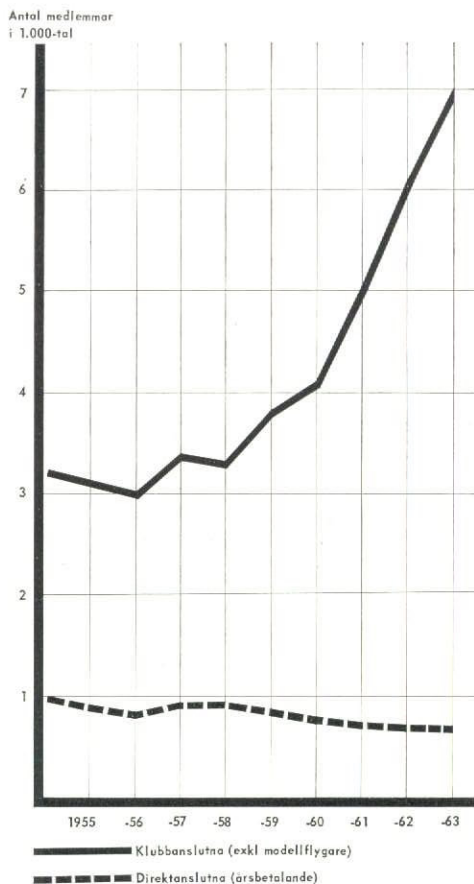
Riksorganisationen utökades med 14 lokala flygklubbar, nämligen Avesta, Arvika, Chalmers, Feringe, Haparanda-Torneå, Hälsingborgs, Karlsborgs, Lidköpings Motorflygklubb, Linjeflygs, Nässjö, Olofströms, Stockholms Flygsällskap, Sunne och Söderhamns Flygklubb.

Två flygklubbar har upphört, nämligen Buss- och Spårvägspersonalens Flygklubb och Vuollerims Flygklubb. Antalet anslutna organisationer har därmed stigit till 94, varav 47 bedriver segelflygverksamhet och 82 motorflygverksamhet. I de anslutna organisationerna ingår även 3 icke regionala organisationer, Sveriges Modellflygförbund med 96 anslutna modellflygklubbar, Svenska Fallskärmsklubben med lokalavdelningar i Skåne, Göteborg, Karlsborg, Stockholm och Östersund samt Svensk Flyghistorisk Förening med lokalavdelning i Malmö.

Antalet medlemmar i de anslutna organisationerna (exkl. modellflygklubbarnas medlemmar) uppgick vid årsskiftet till c:a 7.000 innebärande en ökning från föregående år med 11 procent.

Hela riksorganisationen exkl. modellflyget var sålunda vid årsskiftet drygt 8.000. Här ingår c:a 5.000 aktiva privatflygare, nämligen drygt 3.000 motorflygare och 2.100 segelflygare — en del av dessa aktiva i såväl motor- som segelflyget.





## Sammanträden

Årsmötet ägde rum den 30 mars 1963. Där deltog ombud och representanter för de direktanslutna medlemmarna och 36 anslutna organisationer. Vid årsmötet fattade beslut har till alla delar genomförts.

Styrelsen har sammanträtt tre gånger, verkställande utskottet fem gånger. Bland de åtgärder som företagits på grundval av styrelsens resp verkställande utskottets beslut må nämnas utbyggnad av verkstaden på Älleberg; anställande av chefsinstruktör för motorflyget; installation av linktraineranläggning i KSAK-huset; aktion för bidrag från enskilda intressenter till KSAK:s ungdomsutbildning- och flygsäkerhetsverksamhet.

## Kommittéer

Motorflygkommittén och dess utskott har sammanträtt 8 gånger och bl a behandlat frågor ang

utbildning och flygsäkerhet, flygtävlingar, link-trainerinstallation etc.

Segelflygkommittén har främst behandlat frågor ang standardhöjning för tävlingar, tävlingsbestämmelser och förberedelser för deltagande i VM.

Fallskärmskommittén har utarbetat förslag till grundläggande bestämmelser för fallskärmshoppning. I avvaktan på Lfs bestämmelser har arbetet dock ej kunnat slutföras.

Modellflygkommittén har behandlat löpande regelfrågor, förberett den internationella representationen, behandlat svenska rekordärenden och förberedelser för VM Radio i Sverige 1965.

Affärsflygkommittén, tillfällig kommitté, tillsatt av styrelsen för utredning ang åtgärder för att främja affärsflyget har framlagt sin rapport (se sid 100).

## Nordiska Flygförbundet

Det år 1963 bildade förbundet är ett samarbetsorgan för de nationella aeroklubbarna i Danmark, Finland, Island, Norge och Sverige. Möten har hållits i Oslo 1963 och i Helsingfors 1964. Bl a har frågor behandlats och framställningar gjorts betr tullåttnader, likartade luftfartsbestämmelser och -taxor, återinförande av landningsårskortets giltighet i grannländerna, höjning av taxegränsen för lätta flygplan från 2.000 till 2.500 kg, slopande av krav på utförelsebevis vid flygning utomlands, samarbete i försäkringsfrågor etc ävensom gemensamma hänvändelser till FAI för främjande av allmänflyget.

Förbundets sekretariat förlägges till den aeroklubb som skall ordna nästkommande årsmöte — f n KSAK.

## Internationellt samarbete

KSAK har under året varit representerad i följande permanenta FAI-organ:

- Conseil d'Administration:* N Söderberg.
- Commission d'Aéronautique Sportive Internationale:* N Söderberg.
- Commission Internationale de l'Aviation Générale:* N Söderberg.
- Commission Internationale de Vol sans Moteur:* S A Hansson.
- Commission Médico Physiologique:* L Laurell.
- Commission Internationale d'Aéromodelisme:* G H Déranz.
- Commission Internationale d'Education Aéronautique:* G H Déranz.
- Commission Internationale de Giraviation:* B Bjernekuull.
- Commission Internationale d'Astronautique:* Å Hjertstrand.

KSAK har sedan flera år inom FAI kraftigt hävdad nödvändigheten av noggranna förberedelser för och representation vid de ICAO-möten som behandlar för allmänflyget livsviktiga frågor. Huvudsakligen baserade på KSAK:s förberedelsearbete har FAI framlagt förslag som behandlats av ICAO enl nedan.

Vid RAC/OPS mötet i Montreal april/maj 1963, där FAI var företrädare av KSAK:s representant, JO Ohlsson, avhandlades ett flertal för allmänflygets fortsatta utveckling mycket viktiga frågor. Bland de mest betydelsefulla kan nämnas ändrade gränsvärden för VMC, kontroll av flygning i VMC, nytt system för val av marschhöjder samt organisationen av lufrum.

FAI:s deltagande i diskussionerna bidrog i hög grad till att ge problemen en allsidig belysning och torde i många fall verksamt ha bidragit till att för allmänflyget ogynnsamma förslag ej antogs som mötets rekommendationer. Detta gäller särskilt kontroll av flygning i VMC, system för val av marschhöjder och organisation av lufrum, där KSAK:s och FAI:s förslag praktiskt taget helt accepterades.

Genom KSAK:s medverkan hade FAI:s arbetspapper förberetts och utkommit i så god tid före mötet att ICAOPA fick tillfälle att presentera praktiskt taget identiska förslag.

Vid MET/OPS mötet i Paris, uppskjutet till jan/febr 1964, föreslog FAI bl a rundradioutsändning av väderinformationer för allmänflyget, direktförbindelse till lämplig väderlekstation från sådana in- och utflygningsflygplatser, där ifrågakvarande information ej kan erhållas, tillhandahållande av väderinformation för låghöjdsflygning samt bättre möjligheter att få personlig eller telefonledes briefing. ICAO-mötet antog en rekommendation att utreda allmänflygets operativa krav inkl vädertjänsten.

Av FAI upprättad särskild byrå (med säte i Amsterdam) för allmänflyget har stängts. Av byråns uppgifter att dels tillvarata allmänflygets intressen på det internationella planet, dels lämna service har den förstnämnda uppgiften lagts på FAI sekretariat. Den innebär bl a bevakning av frågor som berör allmänflyget, utformning av en FAI Policy samt förberedelse och presentation av förslag till ICAO (och motsvarande). KSAK har på uppdrag utarbetat en plan för behandling av dessa frågor inom FAI.

För bevakning av dessa frågor ävensom andra KSAK-förslag såsom utvidgning av Air Tourist Card-systemet, IATA-rabatter, höjning av viktsgränsen för lätta flygplan etc har KSAK varit representerad vid fem FAI möten med General Aviation Committee, Administrative Council och General Conference.

Vad beträffar den service som den ovannämnda byrån var avsedd att tillhandahålla genom hjälp med förberedelser för utlandsflygning och dylikt, får denna verksamhet även i fortsättningen åvila de nationella aeroklubbarna, som

måste vara beredda att efterhand utöka sina resurser härför.

KSAK har deltagit i den första flygfilmfestivalen i Deauville med filmer från flygvapnet. Andra pris i kategorin tekniska och militära flygfilmer erövrades av filmen om J 35 Draken, medan filmen om J 32 Lansen kom på tredje plats i samma kategori.

## Motorflyg

Under senare år har antalet gällande A-certifikat, antalet flygplan och flygtimmar årligen kraftigt ökat. Detta har gällt även för 1963. Antalet gällande A-certifikat var vid året slut 3288.

Under året har 37 flygskolor varit verksamma, varav 10 kommersiella och 27 vid flygklubbar. De kommersiella skolorna har i stor utsträckning samarbetat med lokala flygklubbar, ofta genom ambulerande verksamhet.

### Under 1963 nyregistrerade flygplan under 2.500 kg flygvikt

Flygplanbeståndet genomgår en stadig förbättring. Landet har under året tillförts 76 lätta flygplan, med få undantag fabriksnya. Avgången utgjorde ett 10-tal flygplan, varibland en del äldre och nerslitna.

Flygplantyp	Antal
Beechcraft Travel Air 3, Musketeer 2	5
Cessna Ce 150	2
Ce 172, 175, 182, 185, 210	18
MFI Junior	11
Morane Saulnier MS 855 Rallye	2
Piper PA 18 Super Cub	11
PA 20, 22, 30	4
PA 23 Aztec	4
PA 28 Cherokee	10
Enstaka flygplan	9
	76

Vid årsskiftet fanns 540 flygplan under 2.500 kg flygvikt, uppdelade på följande kategorier av ägare:

Ägare	1961	1962	1963
Flygklubbar	114	138	157
Privatpersoner och ej yrkesmässiga företag	138	163	219
Yrkesmässiga flygföretag	153	183	164
	405	484	540

## Flygklubbarnas flygplanbestånd 1 januari 1964

Flygplantyp	Antal
Auster	5
Beechcraft Musketeer	2
Cessna Ce 150	8
Ce 172, 175, 210	11
DH Tiger Moth	17
Focke Wulf Stieglitz (Sk 12)	13
Piper J3 L4 Cub	21
PA-18 Super Cub	27
PA-22 108/150 Colt	19
PA-20, 22-135, 150, 160	18
PA-28 Cherokee	3
Enstaka flygplan (1 à 2 av varje)	13
<b>Summa</b>	<b>157</b>

Förutom ovan angivna 157 flygplan har flygklubbarna för sin verksamhet disponerat ett 50-tal privat- eller företagsägda flygplan eller sammanlagt drygt 200 flygplan.

Av de klubbägda flygplanen har DH Tiger Moth och FW Stieglitz huvudsakligen och Super Cub till betydande del använts för bogsering av segelflygplan.

Det är en väl känd sak att ett riktigt val av flygplantyp och ett rätt bedömande av flygplanets utnyttjande är av väsentlig betydelse för en klubbs ekonomi. För att få en uppfattning om flygplanens utnyttjande har KSAK infordrat uppgifter från klubbarna. De uppgifter som inkommit ang 111 klubbägda flygplan visar en sammanlagd flygtid av 39.600 flygtimmar, vilket motsvarar en genomsnittlig flygtid av 305 timmar per flygplan. Detta kan anses vara ett gott medelvärde med tanke på att många flygplan blir dåligt utnyttjade bl.a beroende på dålig tillgång på service. En förutsättning för ett effektivt utnyttjande är att det inom landet finns god reparations- och reservdelsservice för flygplantypen ifråga. Detta bör vara en av de avgörande faktorerna vid val av flygplantyp.

För det 25-tal av klubbarnas flygplan som utnyttjades bäst var genomsnittet 563 timmar.

Dessa var

	Medeltal
9 Super Cub (992, 734, 716, 600, 600, 552, 470, 433, 418 tim) .....	613
7 Colt (682, 579, 509, 494, 442, 440, 412 tim) .....	508
5 Cessna 150 (936, 589, 585, 550, 505 tim) .....	633
4 Cessna 172 (648, 611, 558, 408 tim) ..	556
3 Caribbean (453, 420, 410 tim) .....	428
1 MS 885 (532 tim)	
1 Cub L4 (606 tim)	

I flertalet fall har de bäst utnyttjade flygplanen använts i skolverksamhet.

### Klubbar med mer än 1.000 flygtimmar

Linköpings FK .....	4.024	flygtimmar
AK i Malmö .....	3.002	„
AK i Göteborg .....	2.164	„
Ljungbyheds FK .....	1.907	„
Tekn Högskolans FK .....	1.830	„
Uppsala FK .....	1.619	„
Skövde FK .....	1.551	„
Kronobergs FK .....	1.483	„
Örebro BFK .....	1.398	„
Borlänge-Domnarvets FK ..	1.379	„
Gävlebygdens FK .....	1.348	„
SAS FK .....	1.341	„
Västerås FK .....	1.323	„
Östra Sörmlands FK .....	1.233	„
Luleå-Bodens FK .....	1.165	„
NV Skånes FK .....	1.012	„

Den sammanlagda rapporterade flygtiden för samtliga klubbar uppgår till 52.000 flygtim, antalet innehavare av A-certifikat till 2.850, vilket utgör 85,5 procent av samtliga gällande A-certifikat, som vid årets slut var 3.288. Flygtid per aktiv förare kan ur tillgängliga uppgifter beräknas till i genomsnitt 18 flygtim. I flygtidsuppgiften ingår av flygklubbarna ägda resp disponerade flygplan men ej av privata flygplanägare vid klubbarna använd flygtid.

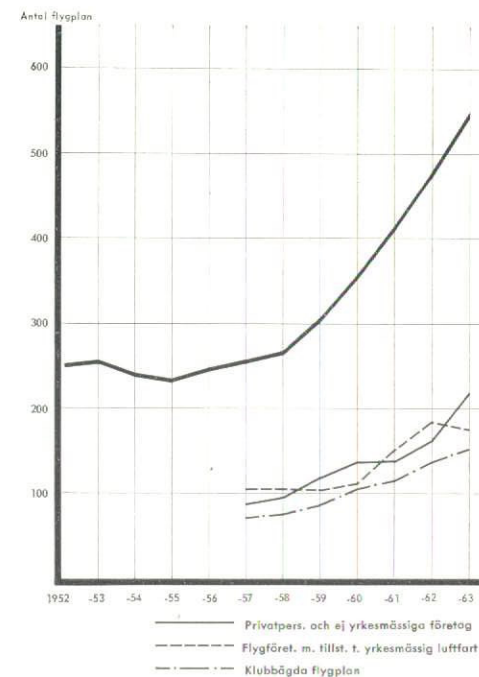
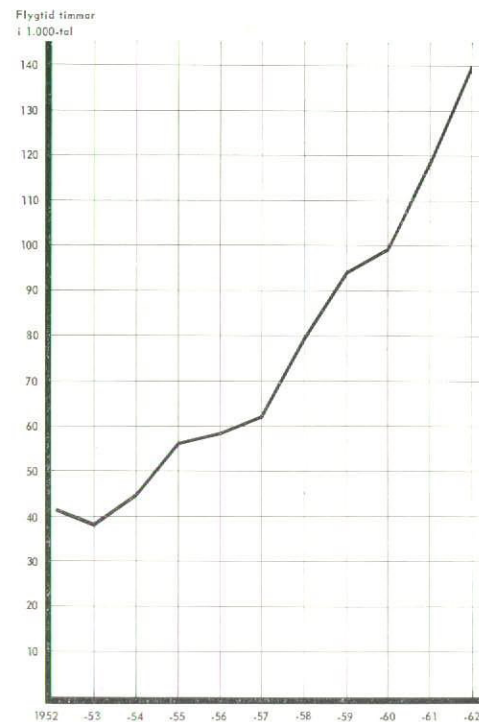
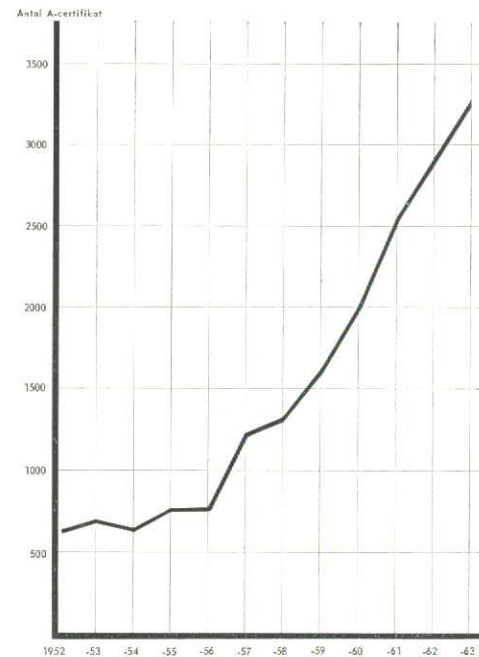
### Utbildning

Vid av flygklubbarna bedrivna 27 flygskolor har avlagts 319 A-certifikat, varjämte 349 elever var under utbildning vid årets slut. Uppgifterna är emellertid något osäkra. I något fall kan det röra sig om inom en klubb av kommersiell flygskola bedriven verksamhet.

Vidareutbildning vid inom klubbarna ordnade kurser har fått en ökad omfattning. Vid 20 klubbar, varibland särskilt märkes aeroklubbar i Göteborg och Malmö samt Kronobergs, Ljungbyheds och Västerås FK, har enligt inkomna rapporter ordnats kurser med sammanlagt deltagarantal enl följande:

Allmän flygträning .....	4	deltagare
Linkstrainer kurs .....	34	„
Mörkerflygutbildning .....	90	„
Instrumentflygkurs (grundl) ..	28	„
Radionavigering .....	26	„
Radiotelefoni .....	124	„
därav med flygengelska ....	49	„
Reseflyg .....	20	„
Sjöflygskolning .....	20	„

## Allmänflygets expansion 1952-1963



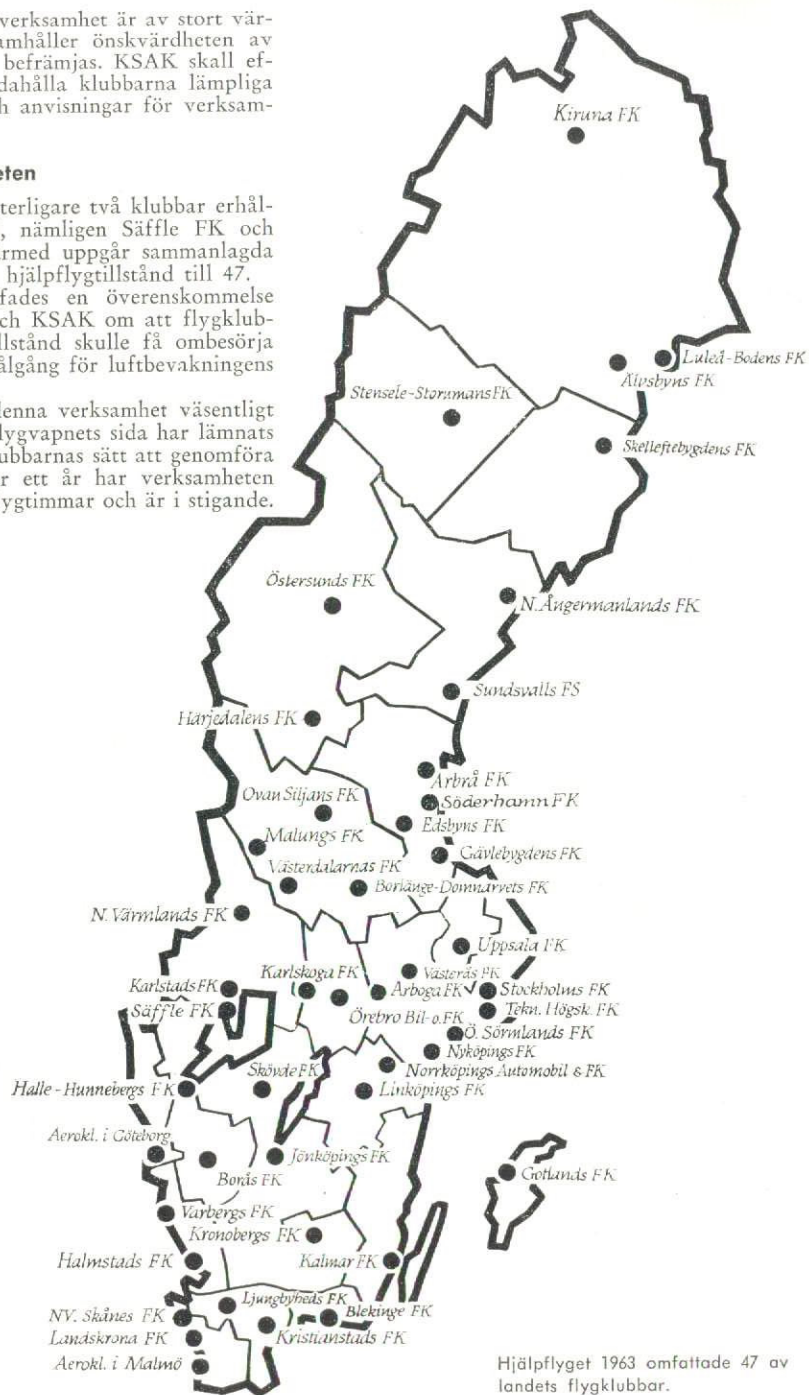
Denna utbildningsverksamhet är av stort värde och styrelsen framhåller önskvärdheten av att den på allt sätt befrämjas. KSAK skall eftersträva att tillhandahålla klubbarna lämpliga utbildningsplaner och anvisningar för verksamheten.

### Hjälpflygverksamheten

Under året har ytterligare två klubbar erhållit hjälpflygtillstånd, nämligen Säffle FK och Söderhamns FK. Därmed uppgår sammanlagda antalet klubbar med hjälpflygtillstånd till 47.

Under 1962 träffades en överenskommelse mellan flygvapnet och KSAK om att flygklubbar med hjälpflygtillstånd skulle få ombesörja viss okvalificerad målgång för luftbevakningens räkning.

Under 1963 har denna verksamhet väsentligt utvidgats och från flygvapnets sida har lämnats goda vitsord över klubbarnas sätt att genomföra sina uppdrag. Under ett år har verksamheten omfattat c:a 1.000 flygtimmar och är i stigande.



Hjälpflyget 1963 omfattade 47 av landets flygklubbar.

### Skogsbrandbevakningen

Den mest omfattande delen av hjälpflygverksamheten är skogsbrandbevakningen och under året har det område, som bevakas från luften, utökats med Örebro län och östra delen av Västerbottens län och uppgår till 78 procent av hela landets areal. Därmed omfattar klubbarnas flygbrandbevakning all skog norr om linjen Väner—Hjälmaren—Mälaren med undantag av Uppsala län. Önskemål om att västra delen av detta län skall ingå bland bevakningsuppgifterna har väckts och möjligheten av ett samgående mellan Uppsala län och Västmanlands län är icke otänkbar. Under året har 18 bevakningsgrupper med 17 flygklubbar som direkt ansvariga varit organiserade. Dessutom har 7 flygklubbar medverkat med personal och flygplan. Sammanlagt har alltså 24 flygklubbar med cirka 250 förare och ett 60-tal flygplan tagit aktiv del i denna samhällsnyttiga verksamhet.

På grund av den torra försommaren med hög brandrisk blev flygtiden under säsongen avsevärd och uppgick till inte mindre än i runt tal 5.000 timmar fördelade på länen enligt nedanstående:

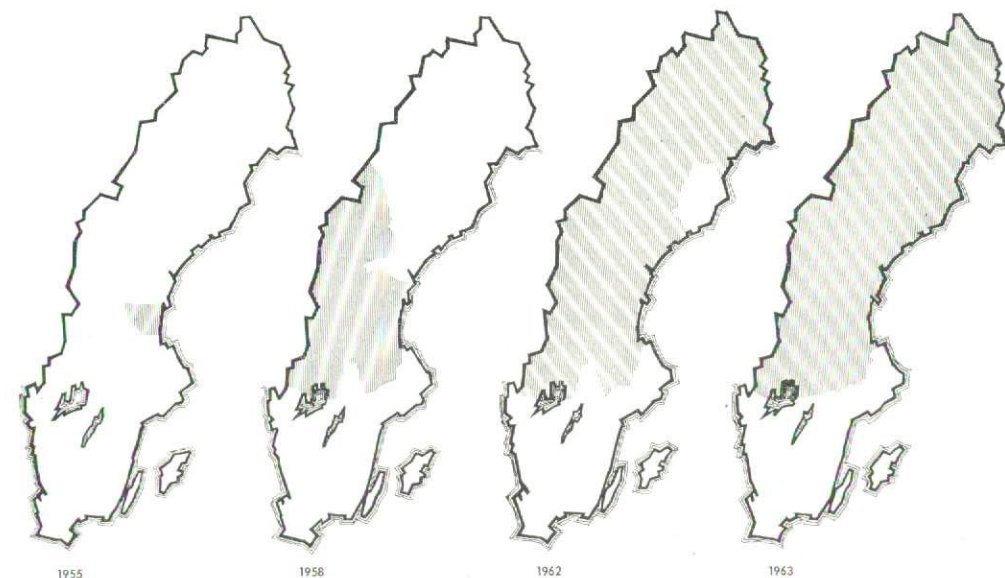
Värmlands och Älvsborgs län	2 slingor	558 tim
Örebro län	1 slinga	234 tim
Västmanlands län	1 slinga	283 tim
Kopparbergs län	3 slingor	885 tim
Gävleborgs län	2 slingor	606 tim

Västernorrlands län	2 slingor	574 tim
Jämtlands län	2 slingor	564 tim
Västerbottens län	2 slingor	558 tim
Norrbottnens län	3 slingor	757 tim

Resultatet av årets bevakning synes ha varit fullt tillfredsställande. Trots ett stort antal bränder har inga skogsbränder av större omfattning ägt rum under året beroende på att bränderna snabbt upptäckts och lokaliserats. Från myndighetshåll är man numera väl medveten om flygbevakningens fördelar och har nu tagit steget fullt ut genom att påbörja avveckling av de brandtorn, från vilka bevakningen tidigare skedde.

SKOGSBRANDSBEVAKNINGEN FRÅN LUFTEN HAR DÄRMED KOMMIT FÖR ATT STANNA. Styrelsen uttalar sin uppskattning av det sätt på vilket flygklubbarna skött denna verksamhet men understryker samtidigt att såväl KSAK:s ledning som de klubbar som taga aktiv del i denna verksamhet måste väl besinna sitt ansvar och väl bemöda sig om att på allt sätt motsvara det förtroende som myndigheterna visat vår organisation. Flygbevakningen har även stort värde för standarden. Förutom den flygtid som klubbarnas kvalificerade medlemmar erhåller, vinnes god träning för uppgifter inom frivilliga flygkårens ram samt sist men icke minst en goodwill hos befolkning och myndigheter som vid många tillfällen visat sig vara en ovärderlig tillgång.

### Skogsbrandsbevakningens utbredning







## Frivilliga flygkåren

Kårledningen har nu besökt samtliga län och därvid lämnat orienteringar till länsstyrelserna om FFK:s organisation och uppgifter, samrätt angående tillsättandet av länsflygchefer samt i samband med dessa besök samlat och orienterat flygklubbar inom länen. Kårledningen har härvid mötts av stor samarbetsvilja och förståelse för uppgifterna hos berörda myndigheter och flygklubbar. Lokalpressen har alltid visat stort intresse och på framträdande plats refererat det väsentliga vid dessa uppvaktningar och klubbmöten.

Antalet län med utsedda länsflygchefer har under året utökats med Uppsala och Blekinge län. I Stockholms stad och län fortsätter uppbyggnadsarbetet under kårchefens ledning på grund av svårigheten hittills att få fram en lämplig och villig länsflygchef. Frågan torde dock vara på god väg att lösas även i detta område.

Uppskovsfrågan för de utsedda länsflygcheferna är i några fall endast preliminärt ordnad, men samtliga utnämnda har förklarat sig villiga att utföra organisationsarbete i fredstid.

Uttagning av ställföreträdande länsflygchefer pågår.

### Utnämnda länsflygchefer och ställföreträdare

**Uppsala län:** Bankkamrer Bo Högberg, Uppsala  
Stf Fil mag Carl-Göran Sundstedt, Uppsala  
**Södermanlands län:** Disponent Göte Johansson, Nyköping

**Östergötlands län:** Fabrikör Holger Blomstedt, Vreta Kloster

Stf Köpman Sixten Johansson, Norrköping  
**Jönköpings län:** Disponent Nils Fredholm, Jönköping

**Kronobergs län:** Distriktschef Allan Nilsson, Växjö

**Kalmar län:** Källarmästare Bengt Olof Malmberg, Kalmar

**Gotlands län:** Rektor Bertil Nordlander, Roma Kloster

**Blekinge län:** Trädgårdsmästare Evert Svensson, Asarum

**Kristianstads län:** Kapten Dettmar Wollin, Tollarp

**Malmöhus län:** 1. trafikledare Carl Ahlbom, Malmö

Stf Disponent Ossian Feuk, Landskrona

**Hallands län:** Stadsfiskal Anders Vanäs, Halmstad

**Göteborgs- och Bohus län:** Överstelöjtnant Sven Liljhagen, Göteborg

**Älvsborgs län:** Direktör Folke Lindhoff, Borås

**Skaraborgs län:** Direktör Reine Sörmark, Skövde  
Stf Ingenjör Tore Sjöman, Hjo

**Värmlands län:** Arkitekt Olof Håkansson, Karlstad

**Örebro län:** Direktör Jan Hagenfeldt, Örebro

**Västmanlands län:** Ingenjör Rune Domås, Västerås

**Kopparbergs län:** Gruvdirektör Sven Sjöberg, Falun  
Stf Fabrikör Evert Lundin, Orsa

**Gävleborgs län:** Ingenjör Stig Kernell, Sandviken

**Västernorrlands län:** Jägmästare Karl-Gustav Vannby, Sundsvall (ersätter Björn Lagerström, som under året avlidit).

**Jämtlands län:** Direktör Carl Hållstedt, Östersund

**Västerbottens län:** Distriktschef Olof Sandberg, Umeå

Stf Direktör Sixten Jonsson, Umeå

**Norrbottnens län:** Landsfiskal Carl Gerdin, Luleå.

Klubbarnas representanter i länsflygnämnderna samt representanter för respektive länsstyrelser är utsedda i samtliga län och i regel har ett flertal sammanträden hållits. Uttagning av personal har framskridit långt; i en del län är grupperna fulltaligt bemannade.

Tillgången på kvalificerade flygare är bättre än vad som från början kunde antagas; den ökande flygaktiviteten i landet har möjliggjort för allt flera att fylla de högre kompetenskraven. Hjälpflygverksamheten med skogsbrandflygningar och målgång för krigsmakten har härvid haft stor betydelse. Flyguppdragen i avslutning till de egna länen samt den ökade lokalkännedom som dessa uppdrag medför skapar en god grund för uppsättandet av väl kvalificerade FFK-grupper.

Flygplanbeståndets fortgående modernisering och utökning medför att allt bättre, för uppgifterna väl lämpade flygplan kan tagas i anspråk.

Arbetet med utrustningslistor och packningsplaner för flygruppernas mobiliseringsbehov upptagande personlig utrustning, stationsutrustning, fordon m m pågår inom civilförsvartsstyrelsen. Modernare för installation i flygplan

bättre lämpad radioapparat för förbindelse inom civilförsvaret håller på att framtagas; prov med fältbelysning och motoruppvärmare m m pågår. Civilförsvartsstyrelsen har anvisats anslag till dylik materiel för FFK:s räkning.

Utarbetande av anvisningar för den taktiska verksamheten, för mobiliseringsarbetet, för drivmedelstjänsten och för övrig underhållstjänst pågår vid civilförsvartsstyrelsen i samarbete med KSAK.

Under juni anordnades ny kurs för länsflygchefer vid Statens Civilförsvarskola, Rosersbergs slott. I kursen ingick föreläsningar av representanter för civilförsvartsstyrelsen, flygvapnet m fl och kursen avslutades med ett FFK-spel, omfattande verksamheten vid länsflygchefens uppehållsplat i krig samt åtgärder vid flyggruppernas baser. Civilförsvarskolans resurser är en stor tillgång och bidrar i hög grad till ett gott resultat av dylika kurser. För samarbetet i den framtida verksamheten är det mycket fördelaktigt att kunna förlägga kursverksamheten till civilförsvarets egen miljö.

Under året har inga civilförsvarsövningar ägt rum i de olika länen. Detta sammanhänger bl a med att långsiktplaner för övningsverksamheten ännu icke blivit fastställda.

De framställningar som kårledningen gjort beträffande länsvisa gruppövningar har nu lett till att medel ställts till förfogande för försöksvisa övningar under våren och försommaren 1964. Sådana övningar avses äga rum inom Stockholms stad och län, Södermanlands län, Östergötlands län, Malmöhus län, Göteborgs och Bohus län, Älvsborgs län samt Gävleborgs län. Planer för dessa övningar håller för närvarande på att utarbetas.

I statsverkspropositionen (inrikesdept) framhåller departementschefen ifråga om övningsanslag till civilförsvaret för budgetåret 1964/65 att i dessa anslag även skall finnas utrymme för fortsatta länsvisa gruppövningar. Avsikten är alltså att hösten 1964 och våren och försommaren 1965 fortsätta med övningar inom de övriga länen.

Styrelsen har genom kårledningens rapporter fått många bevis på länsflygchefers och klubbmedlemmars oppoffrande arbete samt på den positiva inställningen från civilförsvartsstyrelsen och andra myndigheter. Tack vare detta kan FFK — i vissa län betydligt tidigare än vad som från början planerats — övergå från uppbyggnadsskedet till de samövningar som är nödvändiga förberedelser för att kåren på bästa sätt skall lösa anvisade uppgifter inom totalförsvaret.

## Besök vid motorflygklubbar

I olika sammanhang har under året ett trettio-tal motorflygklubbar besökts, varvid ömsesidiga informationer och erfarenheter utväxlats. Vid

några tillfällen har KSAK:s representanter tillsammans med klubbmedlemmar uppvaktat kommunala myndigheter i flygfälts- och anslagsfrågor. Det börjar även bli allt vanligare att klubbarna i samband med dessa besök inbjuder kommunala representanter till informationsmöten, där särskilt allmän- och klubbflygets samhällsnyttiga insatser behandlats. I en del fall har dessa informationer medfört att den lokala klubben beviljats ekonomiskt stöd eller andra förmåner, exempelvis mark till flygfält eller hjälp med flygfältsarbeten, förmånliga villkor för uppförande av hangar- och klubblokaler eller för anskaffning av flygplan etc.

Genom tillkomsten av befattningen chefsinstruktör för motorflyget är det KSAK:s förhoppning att kunna öka besöken vid flygklubbar för behandling av bl a utbildnings- och flygsäkerhetsfrågor.

## Årets motorflygtävlingar

Nedanstående tävlingar har utförligt refererats i KSAK NYTT nr 5/1963 (septembernumret), varför här endast erinras om

att i SM deltog 34 tävlande, vilket är nytt rekord samt

att Sverige segrade både individuellt och i lag i Nordiska Motorflygtävlingen i Finland.

Kort utdrag ur prislistorna följer:

*Svenska Mästerskapen*, 17—18 augusti

Vid Norrtälje flygplats

Svensk mästare: Björn Åhblom, SAS FK  
Lagseger: Linköpings FK, lag 2 (Petersén och Danielsson)

*Nordiska Motorflygtävlingen*, 31 augusti—1 september

Vid Räyskälä flygplats i Finland

Individuell segrare (Nordiska Flygpokalen): Carl Danielsson, Linköping  
Lagseger: Sveriges lag (Petersén och Danielsson)

## Haverier

Efter en förbättring under 1962 ökades åter haverifrekvensen under 1963. Framförallt är det haverierna med dödlig utgång eller med mer eller mindre allvarliga personskador som gör 1963 till ett mörkt år. Vid 6 haverier har 16 personer dödats. Sammanlagt har 57 haverier inrapporterats.

Den i klubbarnas regi bedrivna flygverksamheten har varit förskonad från haverier med dödlig utgång och relativt sett mindre drabbad än den övriga delen av privatflyget. I nedan återgiven haveristatistik har emellertid alla haverier inom privatflyget medtagits. KSAK:s ansträngningar för flygsäkerhetens främjande måste inriktas på hela privatflygets område.

### Haverier fördelade efter graden av personskador

	1961	1962	1963	
			Tot	Därv Fk
Med dödlig utgång .....	5	0	6	0
Allvarliga personskador	5	2	3	3
Mindre personskador ...	5	3	3	3
Inga personskador .....	48	43	45	18
	63	48	57	24

### Materielskador på grund av haverier

	Genomsnittlig skada i procent	1961	1962	1963	
				Tot	Därv Fk
Totalhaverier ....	100	9	2	11	4
Stora skador .....	62,5	7	11	3	0
Medelstora skador	35	15	17	16	10
Mindre skador ...	7,5	32	18	27	10

Uppskattade totala skador uttryckt i antal förlorade flygplan .....

Antal flygtimmar .....

Antal flygtimmar för ett totalhaveri enl ovanst beräkning .....

\*) Uppskattade värden

Analys av haveriorsaker införes på annan plats i KSAK NYTT.

### Åtgärder för främjande av flygsäkerheten

KSAK medverkar i luftfartsstyrelsens program för flygsäkerhetens främjande men har dessutom genom klubborganisationen möjligheter att vidtaga ytterligare åtgärder för en allmän standardhöjning. De åtgärder KSAK vidtagit i detta syfte gäller flygläroarbete, motorflygchefsutbildning och anställning av chefsinstruktör för motorflyget.

Under april 1963 ordnade KSAK en fyraveckors central flygläroarbete i Rinkaby från vilken 11 elever utexaminerades.

Chefsinstruktör för motorflyget med främsta uppgift att svara för utbildnings- och flygsäkerhetsfrågor anställdes 1 sept 1963.

Motorflygchefs kurs anordnades vid F16/20 under tre dagar i februari 1964. I denna deltog 71 representanter för 60 flygklubbar jämte fyra inbjudna representanter för aeroklubbarna i Danmark, Finland och Norge.

Förberedelser för kompletterande flygläroarbete enligt samma mönster som den 1962 av KSAK anordnade kursen pågår.

Efter förslag av KSAK och upprepade framställningar av luftfartsstyrelsen har Kungl Maj:t medgivit att bidrag å 33.000 kr innevarande budgetår utgår ur luftfartsfonden för ovannäm-

da motorflygchefs- och kompletterande flygläroarbete. Styrelsen har tacksamt bemärkt det förtroende som härvid visats KSAK från luftfartsstyrelsen och 1963 års luftfartsutredning.

Av vad som tidigare anförts framgår att nästan alla privatflygare tillhör KSAK och anslutna flygklubbar. Genom en fortsatt utbyggnad av motorflygchefs systemet kommer en allt större del av privatflygarna in i en organiserad flygtjänst med möjligheter till ordnad vidareutbildning, vilket tillsammans med höjd standard av grundskolningen torde vara bästa vägen till ökad flygsäkerhet.

### Segelflyg

Aktiviteten inom segelflyget, som ständigt stegrats sedan 1952, ökade ytterligare under 1963. Antalet flygtimmar ökade med 11 procent till 16.300. Härav var en tredjedel utbildningstid för C- och S-skolning med 25.000 starter och i genomsnitt 13 min flygtid per start. Två tredjedelar av totala flygtiden utgjordes av F-flygning, d v s fortsatt flygtränning och tävlingsflygning — sport, nöje och rekreation. Denna del av verksamheten omfattade 20.000 starter med i genomsnitt 30 min flygtid.

Trots den livliga verksamheten blev antalet C-diplom och certifikat något lägre än rekordåret 1962 beroende på att höstens dåliga väder tvingade många elever (138 st) att avbryta sin utbildning.

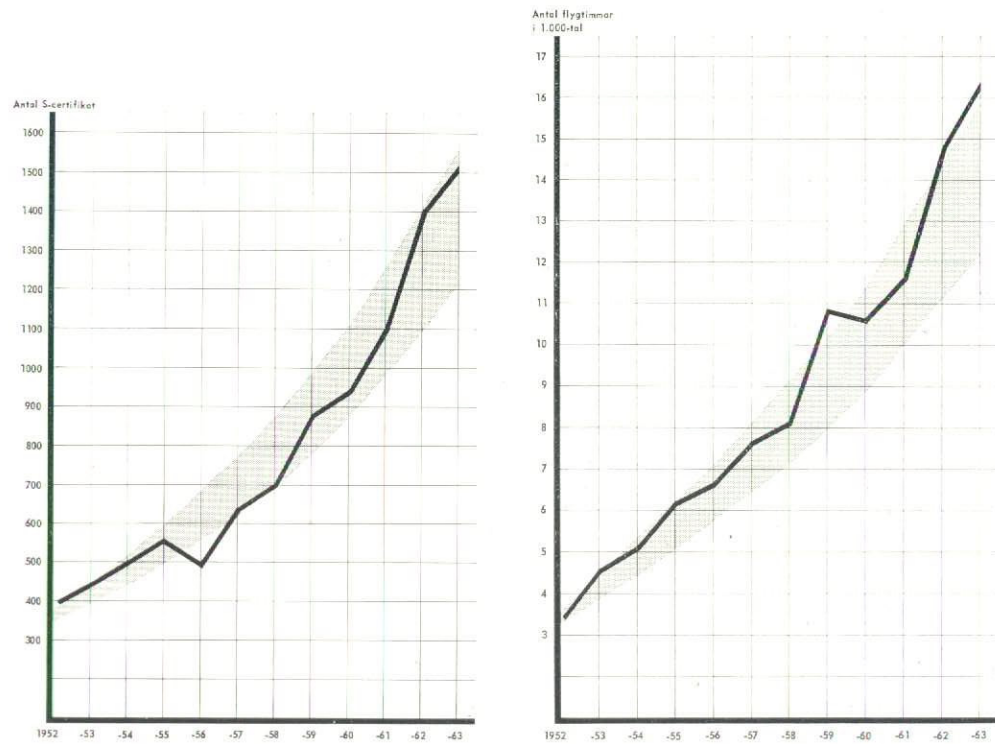
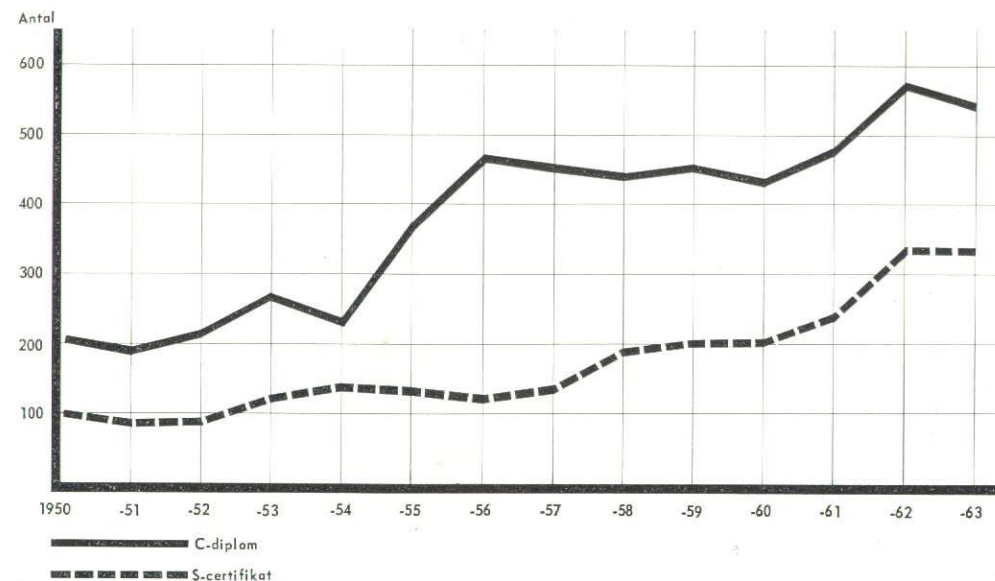
Årsresultat	1961	1962	1963
Antal C-diplom .....	481	565	544
Silver C .....	18	54	38
Guld C .....	1	5	5
Diamant C .....	—	1	1
S-certifikat .....	240	329	328

Utbildning har bedrivits vid 42 klubbar. Den genomsnittliga flygtiden per flygklubb blir sålunda 388 flygtimmar.

### De under året mest aktiva klubbarnas resultat

Flygklubb	C-diplom	S-cert
Stockholms SFK .....	38	26
Örebro BFK .....	41	16
Västerås FK .....	27	13
Norrköpings AFK .....	18	18
Ljungbyheds FK .....	25	10
Ö Sörmlands FK .....	18	16
Uppsala FK .....	22	9
Borl-Donnarvets FK .....	15	10
Linköpings FK .....	17	12
SFK i Karlstad .....	18	10
Östersunds FK .....	17	10

### Segelflygets utveckling



Flygklubb	Flygtim	Ant starter
Örebro BFK	1.264	2.577
Eskilstuna FK	770	1.437
Stockholms SFK	767	2.240
Uppsala FK	699	1.701
Linköpings FK	689	1.817
Norrköpings AFK	662	1.829
Arboga FK	628	1.345
Borl-Domnarvets FK	627	1.457
Västerås FK	620	1.565
AK i Malmö	581	1.017
Östersunds FK	580	1.194

Det goda resultatet flygklubbarna uppnår är en följd av ett effektivt utnyttjande av materien tack vare en god planering samt i övrigt uppoffrande insatser från klubbarnas funktionärer. Styrelsen uttrycker sitt erkännande för vad som här utträttas av frivilliga krafter. Segelflyget har utan ökning av bidraget från staten nått en omfattning och aktivitet som överskrider det som eftersträvades då statsmakerna för tjugo år sedan fattade beslutet att med statsbidrag stödja segelflygverksamheten. Det är styrelsens övertygelse att vår verksamhet väl svarar upp mot syftet med statsbidraget — ungdomens fostran i flygets anda till bätnad för flygvapnets rekrytering — tack vare frivilliga krafters medverkan.

### Vinterflygläger 1963

Aktiviteten inom segelflyget begränsas ej längre till sommarhalvåret. Utbildning har visserligen även tidigare ägt rum vintertid, särskilt vid de nordliga klubbarna; på senare år har emellertid vågsegelflygning fått ökad omfattning. Under 1963 ordnades vinterflygläger på fyra platser. Redogörelse härför har lämnats i KSAK NYTT maj 1963. Det utmärkta sätt på vilket dessa läger varit ordnade har säkerställt en fortsättning av verksamheten.

### Tävlingar

Sverige deltog med två lag i VM i Argentina. Lagledaren J.G. Karlsson gav i sin rapport (KSAK NYTT mars 1963) följande slutomdöme.

”Utän att nedvärdera de svenska representanternas insatser måste konstateras att VM-tävlingarna gett ett klart belägg för att det svenska segelflyget trots sin imponerande bredd har en bedrövligt svag topp. Det behövs ingen ingående analys för att fastslå, att anledningen härtill är brister i utbildning och rutin.

Skall vi fortsätta att deltaga i internationella tävlingar måste dessa brister rättas till. Utbildning, främst i instrument- och navigeringsflygning, måste ordnas. Träningen måste bedrivas tävlingsmässigt på fastställda banor och även under dåliga segelflygförhållanden. Tävlingar måste ordnas även inom klubbarna.

Segelflyget skulle vidare ha mycket att vinna på att få tillbaka en del av de många militär-

och trafikflygare som fått sin första flygutbildning inom segelflygklubbarna. I det tävlingsmässiga segelflyget torde de flygentusiaster, som väl ännu finns inom militär- och trafikflyg, få ett lämpligt komplement till den alltmera automatiserade och markdirigerade ordinarie flygverksamheten.”

Segelflygkommittén som erhållit uppdrag att med beaktande av dessa iakttagelser förbereda nästkommande VM (England 1965) har igångsatt arbetet.

Rikssegelflygtävlingen NIKE tilldrog sig stort intresse och många deltagare. Sammanlagt inrapporterades 623 tävlingsresultat från 27 klubbar. Vandringspriset erövrades liksom 1962 av Borlänge-Domnarvets FK (KSAK NYTT nov 1963). Den stora fördelen med denna tävlingsform är att envar kan deltaga med minsta möjliga kostnad. Genom att den tävlande själv får välja tävlingstillfälle erhålles dock inte den träning och tävlingsrutin som krävs för deltagande i stortävlingar. Detta förhållande understryker omdömena i J.G. Karlssons ovan citerade rapport. Glädjande är därför att SM i segelflyg får en allt större bredd. I årets SM deltog 25 lag. Svensk mästare blev Irve Silemo för tredje gången (KSAK NYTT sept 1963).

Sveriges första damtävling i segelflyg ordnades av Norrköpings AFK i augusti och samlade åtta deltagare. Tävlingen utgjorde ett första försök med enkla tävlingsmoment med syfte att skapa självförtroende och stegvis bygga upp rutinen. Segrare blev Margareta Ahlström, Norrköpings AFK.

### Tillkomst och avgång av flygplan

Tillkomst	Avgång	Byggår
8 Bergfalke	4 Kranich <sup>1)</sup>	1943-44
4 K 8	1 Weihe <sup>2)</sup>	1944
3 SF 26 Standard	2 Grunau Baby <sup>1) 2)</sup>	1944-45
2 Mucha Standard	1 Olympia <sup>1)</sup>	1945
2 Vasama	1 Moswey <sup>2)</sup>	1943
1 Ka 6	1 K 8 <sup>2)</sup>	1962
1 L-Spatz 55	1 Mucha Standard <sup>2)</sup>	1960
1 Slingsby T 50	2 Bergfalke <sup>2)</sup>	1956-60
22	13	

### Kassationsorsaker

- 1) Alder (1 Kranich, 1 Olympia sålda)
- 2) Totalhaveri

### Flygplanbeståndet 1963

	Moderna	Äldre	Totalt
DK-flygplan	84	1	85
EK-flygplan	42	59	101
	126	60	186

### Flygtidsuttag

Huvudparten av flygtid och starter kommer på Bergfalke. På denna typ har under året ut-

förts 35.958 starter under 11.122 flygtimmar. Medeltalet med denna typ utgjorde 428 starter resp 132 timmar per flygplan.

För övriga 102 flygplan (21 olika typer) var medeltalet 84 starter resp 50 flygtimmar.

De moderna segelflygplanen — tillverkade efter 1955 — utgör nu 68 % av hela segelflygplanparken. Flygtiden på dessa flygplan utgjorde under året 95 % av den totala.

### Haverier

Två haverier med dödlig utgång har inträffat under året.

Vid det ena av dessa haverier avled föraren på grund av skador ådragna vid landning efter fallskärmsutsprång.

Den sannolika anledningen till att fallskärmsutsprång företagits synes ha varit att föraren av segelflygplanet i samband med avbrytandet av en bogsering efter motorflygplan låtit sig skrämmas av vissa från det normala avvikande förhållanden. Landningen med fallskärmen har misslyckats, sannolikt därför att föraren trots erhållen sedvanlig utbildning icke kunnat behärska den förhållandevis svåra situation som uppstått vid landningen.

Det andra haveriet inträffade då två segelflygplan under termikflygning på låg höjd kolliderade. Föraren av det ena flygplanet avled vid nedslaget mot marken.

I övrigt har många haverier inträffat med stora sammanlagda materielskador. Vid de 28 inträffade haverierna har materielskador uppstått som sammanräknade motsvarar totalförlust av 10.26 flygplan med följande fördelning:

vid C- och S-skolning	....	5 haverier motsv.	0,77 flygpl
F-flygning	....	21	8,77
på marken (blåst)	....	2	0,72
Summa	....	28	10,26

Vid årets segelflygchefsmöte gjordes en grundlig genomgång och analys av inträffade haverier samt åtgärder för att minska haveririskerna. Det övervägande antalet haverier och de som förorsakar de största skadorna inträffar i samband med sträckflygning. De viktigaste åtgärderna är därför utbildning i landning under förhållanden som motsvarar uteländning, utbildning i rätta sättet att förbereda en sträckflygning samt kontroll att den som skall utföra sträckflygning har erforderlig utbildning och träning och på rätt sätt förberett flygningen.

### Flygklubbarnas Ömsesidiga Skaderegleringskassa

Under 1962 har 84 Bergfalke varit anslutna till skaderegleringskassan. Villkoren har varit

oförändrade d v s 450 kr årsavgift och 300 kr självrisk.

Av de inträffade haverierna har drygt hälften drabbat Bergfalke, som i allt större utsträckning användes för F-flygning. Kassans tillgångar räcker ej helt för att täcka härigenom uppkomna ersättningsanspråk. På grund av tidsförskjutningen mellan haverierna och reparationsarbetenas fullbordande kan dock alla anspråk uppfyllas.

För att förbättra kassans ställning höjde förvaltningsutskottet efter årsmötets hörande årsavgiften för 1964 till 550 kr och självriskens vid F-flygning till 600 kr.

Även om kassan sålunda blivit hårt ansträngd bör framhållas att tack vare att kassan finns blir nu alla skadade flygplan ersatta resp reparerade utan fördröjning, vilket annars säkerligen ej blivit fallet.

Samtliga Bergfalke har under året varit kollektivt ansvarighetsförsäkrade genom kassans försorg. Försäkringsbeloppen har varit följande

500.000 kr	— max belopp vid personskada
100.000 kr	— max belopp för varje skadad (dödad) person
100.000 kr	— egendomsskada

Årspremien har varit 65 kr per flygplan.

### Vinst- och förlusträkning 1963

#### Kostnader

Administrationskostnader	.....	1.000:—
Kostnader för hållande av reservflygplan	.....	1.125:—
Skaderegleringar <sup>1)</sup>	.....	21.751:03
Överskott för året <sup>2)</sup>	.....	14.046:65
		Kronor 37.922:68

#### Intäkter

Ränteinkomster	.....	1.022:68
Årsavgifter	.....	36.900:—
		Kronor 37.922:68

<sup>1)</sup> Härav belöper sig 3.500 kr på 1962. Skadeersättningar för under 1963 inträffade haverier beräknas till 64.000 kr.

<sup>2)</sup> Detta är det bokföringsmässiga beloppet. Det verkliga resultatet blir ett underskott, som utgör skillnaden mellan inbetalda avgifter och beräknade skadeersättningar jämte administrationskostnader m m och beräknas till omkr 16.000 kr.

### Balansräkning per den 31 december 1963

#### Tillgångar

Postgiro	.....	2.817:51
Bank	.....	22.292:50
Interimsfordringar	.....	5.460:—
Diverste debitorer	.....	2.185:82
		Kronor 32.755:83

Skulder	
Interimsskulder	2.845:—
Vinst- och förlust	29.910:83
	<u>Kronor 32.755:83</u>

## Modellflyg

Sveriges Modellflygförbund rapporterar:

Antalet registrerade modellflygklubbar har minskat med 17 till 96.

	Tävlings- klubbar	Hobby- klubbar	Totalt registrer.
1960	71	26	97
1961	76	29	105
1962	72	41	113
1963	71	25	96

Antalet tävlingslicenser:

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

Årets 579 licenser innehas av sammanlagt 463 modellflygare. (Motsvarande antal utgjorde 1960 288 man, 1961 419 man och 1962 485 man.)

Avsaknaden av instruktörsutbildning inom modellflyget, sedan statsanslaget härför indrogs 1959, inger oro.

En instruktörskurs har genom ekonomiskt stöd från studieförbundet Medborgarskolan kunnat ordnas under året. Kursen arrangerades i Norrköping 4—10 augusti för 20 elever. Nya kurser planeras för 1964, men resurserna står icke i proportion till det aktuella behovet.

Styrelsen har sin uppmärksamhet riktad på att åtgärder från KSAK:s sida bör vidtagas för att lösa detta problem.

Följande svenska mästare har korats under året:

### Friflygning

Senior klass A 2: Anders Hermansson, Gamen, Norrköping.

Seniorer klass C 2: Anders Håkansson, Aero-klubben i Malmö.

Seniorer klass D 2: Åke Löfvander, Skvadern, Sundsvall.

Seniorer lagtävling: Aeroklubben i Malmö.

Juniorer klass A 2: Svante Jansson, Köpings flygklubb.

Juniorer klass C 2: Ingemar Johannson, Gamen, Norrköping.

Juniorer klass D 2: Morgan Zetterdahl, Aero-klubben i Göteborg.

### Radioflygning

Klass RC-I: Rolf Dilot, Aeroklubben i Malmö.

Klass RC-III: Niilo Thulander, Aeroklubben i Malmö.

### Linstyrning

Klass speed: Måns Hagberg, Nimbus, Stockholm.

Klass stunt: Ove Öster, Orion, Stortorp.

Klass team-racing: Ove Öster, Orion, Stortorp.

Klass combat: Peter Evers, Nimbus, Stockholm.

Livligt utländskt tävlingsdeltagande har noterats.

Vid Nordiska Landskampen för linstyrda modeller gav Combatklassen en trippelseger för Sverige. 1: Gerhard Håkansson, Orion, 2: Peter Evers, Nimbus, 3: Sture Langemar, Nimbus.

I Stunt-klassen blev Ove Öster, Orion 2:a och Birger Qvenild, Aerospeed 3:a.

Vid Nordiska Landskampen för friflygande modeller vannan Sverige lagsegern i klass A 2, där Rolf Hagel, Aeroklubben i Malmö segrade individuellt.

Vid VM för friflygande modeller i Österrike, där Sverige deltog med fullt lag, placerade sig i klass A 2 Anders Håkansson, Aeroklubben i Malmö som 2:a och Bo Modéer, Vingarna, Stockholm som 3:a.

## Fallskärmssport

Svenska Fallskärmsklubben rapporterar:

För andra gången har internationella fallskärmstävlingar arrangerats i Sverige. 1963 års tävlingar avhölls å Johannisbergs flygfält och arrangerades av Svenska Fallskärmsklubben och Västerås Flygklubb. I tävlingarna deltog 32 hoppare från 7 nationer med bl a så långväga resenärer som från Amerika, Australien och Syd-Afrika. Tävlingarna genomfördes trots dåligt väder enligt tävlingsprogrammet. Under tävlingarna utfördes 324 manuella tävlingshopp.

Förutom denna tävling har målet för SFK under 1963 varit, att anordna en andra central lägerkurs samt föra fram de mera avancerade hopparna mot ett deltagande i 1964 års VM.

SFK har engagerats för 8 uppvisningar, varav 6 har fullföljts. Under uppvisningarna har 19 uppvisningshopp utförts, varav 4 såsom vattenhopp. Vidare har vid två uppvisningsdagar s k stafettväxling under det fria fallet utförts för första gången inom landet.

Förutom vid den egna tävlingen har SFK representerats av ett lag vid de öppna engelska fallskärmsmästerskapen. Laget bestod av B Liljedahl, H Magnusson och S Hellberg. Även om någon topp-placering ej uppnåddes, gav denna tävling värdefulla erfarenheter som visade sig vid Västeråstävlingarna, där de bästa placeringarna blev H Magnusson 3:a och B Liljedahl 6:a.

## Tränings- och utbildningsverksamheten

Förutom den vid lokalavdelningarna i Skåne, Göteborg, Karlsborg, Stockholm och Östersund bedrivna verksamheten avhölls de planlagda lägerkurserna på Gryttjomsfältet. Första veckan trimmades nybörjare och mindre avancerade hoppare medan under den följande de mer erfarna genomförde kontinuerlig träning. För andra året i följd hade SFK nöjet att hälsa tre blivande hoppare från den Kgl Danske Aeroklubben välkomna till nybörjarkursen.

Under år 1963 har i SFK regi utförts 879 fallskärmshopp fördelade på:

Nybörjare- och övningshopp	122 automatiska
Träningshopp	433 manuella
Tävlingshopp	324 manuella

Under dessa hopp har tre felfunktioner på fallskärmarna noterats innebärande 0,340/0.

Personskadorna inskränker sig till ett benbrott, en vristskada samt en stukad axel.

Följande nya certifikat har erövrats:

A-certifikat	13 st
B- ”	6 ”
C- ”	4 ”
D- ”	2 ”

## Försäkringsfrågor

Kollektiva försäkringar ordnas för klubbar och medlemmar innefattande kasko-, ansvarighets- och sittplatsförsäkring, frivillig yrkesskadeförsäkring samt flygpasagerarförsäkring.

## Försäkringspaket för flygklubbar

Genom tillkomsten av motorflygchefssystemet har det varit möjligt att ordna en speciell försäkringsform på gynnsamma villkor för flygklubbar, som har av KSAK godkänd motorflygchef och i övrigt godkänd organisation. Avtal har sålunda från april 1963 ordnats med Fylgia innebärande i huvudsak följande villkor.

Kaskoförsäkring — årspremie 80/0

Ansvarighetsförsäkring 600.000/200.000/200.000 — årspremie 150 kr

## Flygolycksfalls (sittplats) försäkring

Pilotplats 20.000/40.000/20 — årspremie 248 kr  
Passagerarplats 10.000/20.000/10 — 94—298 kr för 1—4 passagerare

Se KSAK NYTT 3/1963.

Under de gångna 10 månaderna av försäkringsåret har ett 80-tal flygplan anslutits.

Enskilda flygplanägare som ställer flygplan till klubbns förfogande och följer motorflygchefs anvisningar kan erhålla försäkring på samma villkor.

Denna försäkringsform har medfört betydligt minskade försäkringskostnader. KSAK vill därvid framhålla att förutsättningen härför har varit och är att klubbarnas flygtjänst är ordnad på överenskommen sätt.

## Kaskoförsäkring för enskilda flygplanägare

Enligt samtidigt avtal med Fylgia har dylik försäkring ordnats för KSAK:s medlemmar på gynnsamma villkor — se KSAK NYTT 3/1963.

## Kollektiv yrkesskadeförsäkring

Årspremien för denna försäkring som nu omfattar ett mycket stort antal förare är redan sedan några år tillbaka nere i 1: — kr per flygtimme, vilket är ett minimum.

## Flygpasagerarförsäkring

(s k blockförsäkring)

Denna försäkringsform utnyttjas av blott ett fåtal klubbar, vilket synes bero på otillräcklig kännedom om försäkringsformen.

## Ekonomi

Den årliga lönestegringen och höjningen av pensionsavgifter, den vidgade verksamheten och nödvändigheten att vidtaga åtgärder för höjning av standarden och flygsäkerhetens främjande i övrigt medför en ständig utgiftsökning som kräver särskilda åtgärder för medelanskaffning.

För 1963 har de ökade utgifterna täckts genom ökade intäkter av medlemsavgifter, behållning av flygloteri och särskilda bidrag från personer och företag, som visar intresse för KSAK:s ideella verksamhet.

För det uppdrag som anförtrots KSAK att utöva ledningen av segelflygverksamheten utgår särskilt statsbidrag för instruktörlöner och administrationskostnader. Kompensation för lönestegringar och obligatoriska pensionsavgifter har dock ej erhållits för de senaste sex åren.

För uppdraget att leda verksamheten för frivilliga flygkåren utgår likaledes statsbidrag, vilket inkluderar kompensation för lönestegringar.

I den för 1963 fastställda budgeten hade in-

komst från flygdag och flyglotteri ej beräknats. Bl a till följd härav visade budgeten ett betydande underskott.

Anordnande av en flygdag medför en betydande arbetsbelastning på sekretariatet. Senare års erfarenheter har visat att det föreligger stor risk för att ej få valuta för nedlagt arbete. Det är även fara värt att viktigare arbetsuppgifter får stå tillbaka. För framtiden synes frågan ang anordnande av flygdag böra göras beroende av möjligheten att engagera frivilliga krafter utanför sekretariatet.

Betr flyglotteri har resultatet under årens lopp blivit allt sämre. På grund av de relativt höga

administrationskostnaderna undersökte KSAK 1962 möjligheten att ordna lotteriet i egen regi. Då detta ansågs för vanskligt i samband med flyttningen avstod KSAK från lotteri nämnda år, särskilt sedan det visat sig att vissa rikslotterier gått med förlust. Under 1963 har emellertid efter ingående undersökningar flyglotteri anordnats. Administrationsomkostnaderna är mycket små och det preliminära resultatet mycket gott.

Som resultat av ovan angivna förhållanden visar årets resultat en tämligen god balans mellan utgifter och inkomster med ett mindre överskott om 3.100 kronor.

#### Sammandrag av vinst- och förlusträkning 1963 Kostnader

Löner, arvoden, pensionsavgifter .	326.478:79
Skatter .....	13.162:—
Allm omkostn för sekretariatet ..	63.835:61
Medlemservice, klubbverksamhet och propaganda .....	47.425:14
Internationellt samarbete .....	15.951:99
Segelflygskolan Älleberg .....	11.968:19
Bidrag till övrig flygverksamhet .	29.073:40
Till Dispositionsfonden .....	3.137:75
<b>Kronor</b>	<b>511.032:87</b>

#### Balansräkning per den 31.12.1963 Tillgångar

Bank och postgiro .....	99.673:38
Aktier .....	112.916:20
Fordringar .....	98.294:62
Inventarier .....	25.928:—
Fastigheter .....	958.100:—
Segelflygskolan Älleberg .....	39.910:62
<b>Kronor</b>	<b>1.334.822:82</b>

Styrelsen framför ett varmt tack till alla dem, som genom medlemskap, upppoffrande arbete och gåvor möjliggjort KSAK:s verksamhet. Styrelsen riktar sig härjämte till de bidragsgivare, som inte blott lämnat KSAK sitt stöd under det gångna året utan även ställt i utsikt att under kommande år stödja verksamheten.

Styrelsen framför sitt tack till Flygvapnet, Armén och Marinen för medverkan vid flygdagar.

I enlighet med tidigare uttalad önskan frånträder generalmajoren Nils Söderberg sin befattning som KSAK:s generalsekreterare vid årsmötet våren 1964. Söderberg tillträdde befattningen år 1954. Under Söderbergs säkra och vidsynta ledning har verksamheten inom alla områden undergått betydande utveckling. För sitt aldrig sinande intresse, sin okuvliga energi och sina många initiativ samt för det förnämliga sätt på

#### Intäkter

Statsbidrag till adm kostn och instruktörsarvoden .....	190.171:14
Statsbidrag FFK .....	65.000:—
Täckning av utg för skogsbrandbevakning .....	22.759:02
Inkomster fr medlemmar och klubbar .....	119.231:21
Ränteinkomster, aktieutdelningar .	11.787:01
Fastighetsförvaltning .....	13.429:49
Flyglotteriet 1963 .....	20.735:—
Gåvor .....	67.920:—
<b>Kronor</b>	<b>511.032:87</b>

#### Skulder och eget kapital

Kortfristiga skulder .....	174.103:41
Inteckningslån .....	653.184:30
Fria fonder .....	26.902:25
Bundna fonder .....	302.030:—
Dispositionsfonden .....	178.602:86
<b>Kronor</b>	<b>1.334.822:82</b>

Från Flygvapnet erhåller Aeroklubben och de anslutna flygklubbarna därutöver en ständig hjälp, för vilken styrelsen på KSAK:s egna och alla anslutna flygklubbers vägnar uttrycker ett varmt tack.

För styrelsen i mars 1964

C Ljungberg

B Nyström P A Norlin B Florman S A Hansson  
/N Söderberg

vilket Söderberg skött befattningen som generalsekreterare vill styrelsen å hela vår organisations vägnar framföra ett varmt och uppriktigt tack.

För styrelsen i mars 1964

C Ljungberg

B Nyström P A Norlin B Florman S A Hansson



## PIPER

# Cherokee 140

**NYTT** 2-sitsigt skol- och övningsflygplan med utomordentliga flygegenskaper.

CHEROKEE 140 är klassat i "utility category", vilket betyder att alla normala avancerade manövrer för skolflygning inkl. spin är tillåtna.

Piper säger, att CHEROKEE 140 är det mest lättmanövrerade och säkraste flygplan man någonsin producerat – inklusive den världsberömda J 3-Cub.

Toppfart .....	230 km/tim
Marschfart .....	210 km/tim
Fart vid skolflygning, 50 % effekt varvid bränsleförbrukn. är endast	170 km/tim 20 l/tim
Bränsle totalt .....	190 lit.
Längsta flygsträcka .....	1.550 km
Vid full tank och med två personer har man ännå c:a 75 kg över för bagage.	

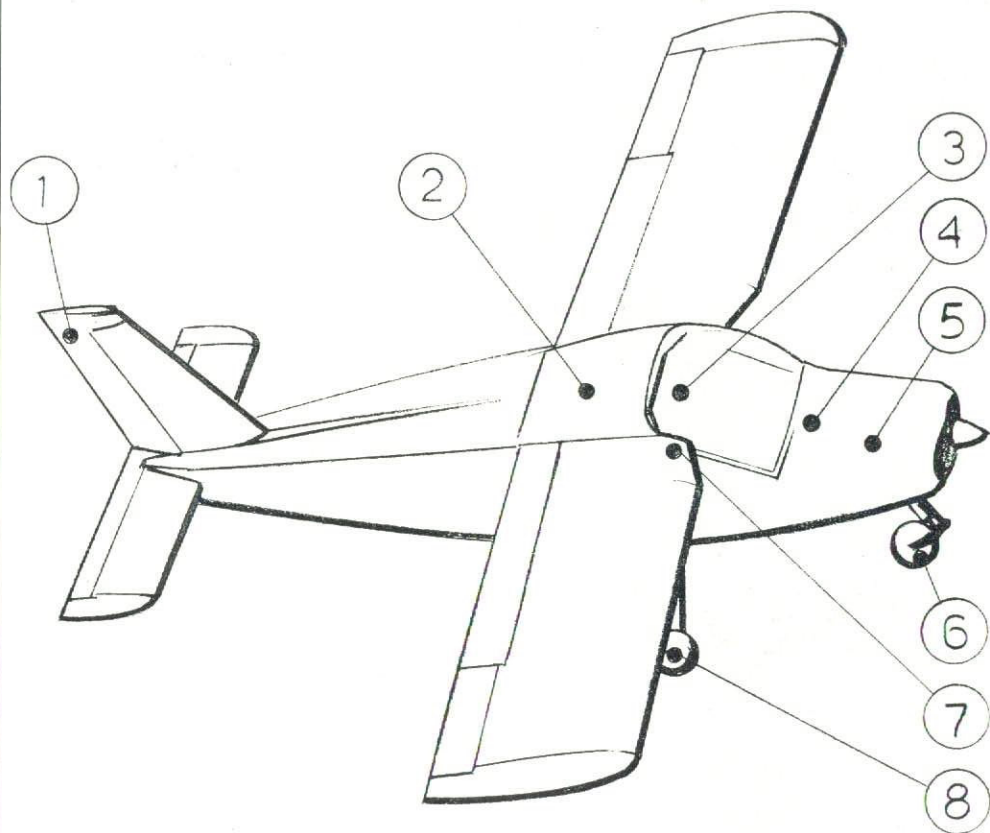
Generalagent för Piper i Skandinavien:

## NYGE-AERO/AB NYGEVERKEN

Box 31, NYKÖPING  
Tel. 0155/183 92, 173 40 (vx)

Box 32, GÖTEBORG-FLYG  
Tel. 031/62 00 89

# MFI-9 JUNIOR HAR NU BLIVIT



## AB MALMÖ FLYGINDUSTRI

BULLTOFTA FLYGPLATS

TEL. 040/93 47 10

# MFI-9B TRAINER

- 1 STÖRRE SIDRODER FÖR ÖKAD MANÖVRERBARHET
- 2 ELEKTRISKT DRIVEN LANDNINGSKLAFF
- 3 BETYDLIGT RYMLIGARE KABIN
- 4 EFFEKTIVT VÄRMESYSTEM MED DEFROSTER
- 5 ROLLS-ROYCE-BYGGD CONTINENTAL MOTOR
- 6 "HEAVY-DUTY" NOSSTALL MED KNÄLEDS-FJÄDRING
- 7 MODIFIERAD VINGROT FÖR LÄGRE STALLFART
- 8 5,00×5 HJUL MED SKIVBROMSAR

I standardutförandet (48.000:-) ingår dessutom:

FULLSTÄNDIG KORROSIONSBHANDLING

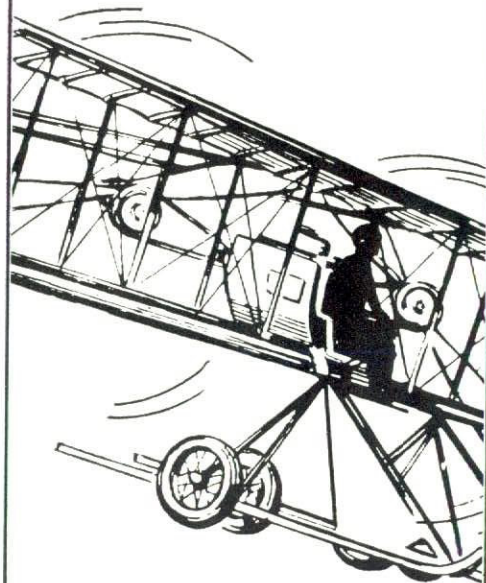
SKOLFLYGUTRUSTNING ENLIGT LFS NYA KRAV

UTILITY-KLASSNING FÖR BEGRÄNSAD KONSTFLYGNING

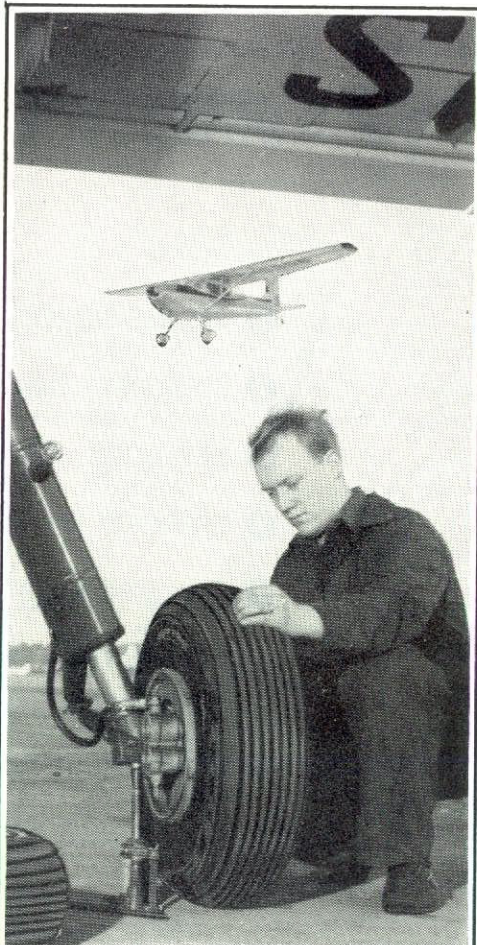
PLATS FÖR SITT- ELLER RYGGFALLSKÄRM

Dessutom kan MFI-9 B Trainer utrustas med bogseranordning, skidor, PEEKAY flottörer.

GOOD YEAR



1909 — Goodyear konstruerar sitt första flygplansdäck.



1964 — Aircraft Rib — rätt däck för modernt sportflyg. Kontakta Er Goodyear-leverantör som lämnar sakkunnig service och utför montering under ansvar.

## Med Goodyear genom flygets historia

För dagens sportflyg har Goodyear rätt sortiment av däck och slangar, testade för säkerhet och lång livslängd på alla typer av sportflygplan under de mest skiftande förutsättningarna.

**GOOD YEAR**

## Flygsäkerhetstjänsten

### Haverier inom privatflyget 1963

#### Haverier inom privatflyget 1963

Ett mörkt år för privatflyget — 16 personer dödade — 11 totalhaverier — haverikurvan går uppåt.

1961 ansågs ur haverisynpunkt som ett svart år för privatflyget. 1962 visade en glädjande förbättring och 1963 uppvisar en oroande tendens till ökning av allvarligare haverier. En jämförelse mellan de tre sista åren framgår av följande tabeller.

#### Haverier fördelade efter graden

	1961	1962	1963	
Med dödlig utgång . . . . .	5	0	6	( 0)
Allvarliga personskador . . . . .	5	2	3	( 3)
Mindre personskador . . . . .	5	3	3	( 3)
Inga personskador . . . . .	48	43	45	(18)
Totala antalet haverier . . . . .	63	48	57	(24)
	(31)	(23)	(24)	

Vid en jämförelse mellan de tre åren måste man givetvis taga hänsyn till det antal flygtimmar som förbrukats.

1961 flögs det 38.274 tim, 1962 56.354 tim och 1963 beräknas flygtimmarna ha ökat med 15—20% eller med c:a 10.000 tim till 66.000 tim.

Antal haverier per 10.000 flygtimmar blir för de tre åren

	1961	1962	1963
	17	9	9

År 1963 framstår sålunda icke på något sätt skrämmande ifråga om totala antalet haverier jämfört med uttagen flygtid. Ser man däremot på haverier med dödlig utgång mörknar bilden.

#### Antal dödade och skadade i haverier

(klubbhaverierna inom parentes)

	1961	1962	1963	
Antal haverier . . . . .	63	48	57	(24)
med dödlig utgång . . . . .	5	0	6	( 0)
Passagerare dödade . . . . .	8	0	9	( 0)
Passagerare allvarliga skador . . . . .	2	0	0	( 0)
Passagerare mindre skador . . . . .	4	7	3	( 3)
Besättning och annan person dödade . . . . .	5	0	7	( 0)
Besättning och annan person allvarliga skador . . . . .	6	2	4	( 4)
Besättning och annan person mindre skador . . . . .	4	1	1	( 1)

16 personer har dödats vid haverier.

• I Trinidad omkom 2 st vid haveri i samband med landning. Orsak ännu okänd.

- I samband med start från en fjällsjö har föraren sannolikt på grund av dåligt väder förlorat kontrollen över flygplanet och kolliderat med isen. Föraren som var ensam omkom.
- Vid flygning i höglänt terräng under mycket dåliga väderleksförhållanden kolliderade flygplanet med en bergssluttning. Föraren och två passagerare omkom.
- Under flygning i fjällterräng i dåligt väder kolliderade flygplanet med en bergstopp. Utredning pågår. Föraren och tre passagerare omkom.
- Vid start mot en landsväg på ett fält med lös markyta kolliderade flygplanet efter lättningen med en bil, varvid två personer omkom och en skadades i bilen.
- Under hemflygning från Tyskland mötte föraren dåligt väder, flyghöjden minskades mer och mer och flygplanet synes ha kolliderat med marken. Föraren och tre passagerare omkom.

I samband med dåligt väder har sålunda 12 personer vid 4 haverier fått sätta livet till. Detta vittnar om bristande respekt för dåligt väder.

#### Haverier fördelade efter graden

av materielskador

(klubbhaverier inom parentes)

	1961	1962	1963	
Totalhaveri . . . . .	9	2	11	( 4)
Stora skador . . . . .	7	11	3	( 0)
Medelstora skador . . . . .	15	17	16	(10)
Mindre skador . . . . .	32	18	27	(10)
Summa . . . . .	63	48	57	(24)

Här kan konstateras en avsevärd ökning på totalhaverier och en motsvarande minskning på haverier med stora skador allt i jämförelse med 1962.

#### Haverier fördelade efter flygsituation

(klubbhaverier inom parentes)

	1961	1962	1963	
Manöver på land . . . . .	12	11	14	( 7)
eller vatten . . . . .	10	6	12	( 3)
Start . . . . .	3	0	5	( 1)
Flygning . . . . .	18	23	22	(11)
Landning . . . . .	13	7	4	( 2)
Nödlandning . . . . .	4	0	0	( 0)
Kollision under flygning . . . . .	3	1	0	( 0)
Övriga fall . . . . .	3	1	0	( 0)
Summa . . . . .	63	48	57	(24)

Det mest anmärkningsvärda är att utförda nödlandningar har minskat avsevärt.

### Haverier fördelade efter orsak

(klubbhaverier inom parentes)

	1961	1962	1963	
Personfel .....	52	35	32	(16)
Förfel .....	50	35	30	(14)
Bristande omdöme ...	20	3	10	(6)
Bristande teknik .....	10	21	17	(7)
Brott mot bestämmelser	5	0	3	(1)
Vårdslöshet .....	0	5	0	
Övriga förfel .....	15	6	0	
Fel av annan person ..	2	0	2	(2)
Materiefel .....	8	3	11	(3)
Motorfel .....	6	0	5	(2)
Övriga materiefel ...	2	3	6	(1)
Instrumentfel .....	0	0	0	
Diverse orsaker .....	1	9	13	(5)
Väder .....	0	4	9	(3)
Mörker .....	0	0	0	
Landningsplatsens tillstånd .....	0	2	4	(2)
Övriga .....	1	3	0	
Ej fastställd orsak .....	2	1	0	
Under utredning .....			1	

Vid fördelning av haverier efter orsak kan jämförelsen mellan de tre åren vara missvisande beroende på olika bedömningsgrunder. Väderhaverierna exempelvis har ökat avsevärt. 5 av dessa kan emellertid lika väl klassificeras som förfel, bristande omdöme, men eftersom väderet är primärsorsaken har de upptagits som väderhaverier. Samma är förhållandet när landningsplatsens tillstånd orsakar ett haveri. Detta kan även delvis hänföras till förarens ouppmärksamhet eller bristande planläggning.

### Haverier på marken

Av de 14 haverierna har 6 berott på förfel, 3 st på materiefel, 3 st på väderförhållanden och 2 på markförhållanden. Alla 6 haverierna som uppkommit genom förfel måste rubriceras som onödiga. Ett orsakades av brott mot bestämmelser. Föraren startade sin motor utan att ha någon som passade gasreglaget och utan bromsklotsar. De haverier som berott på väder- och markförhållanden är även förarna i viss mån delaktiga i. Vid hård och byig vind måste man iakttaga stor försiktighet och kanske ibland försöka få en hjälpare i vingen. Om marken är gropig eller vattensjuk fordras skärpt uppmärksamhet av föraren.

### Haverier i samband med start

7 av de 12 haverierna beror på rent förfel, två på väderförhållande och 3 på materiefel. 2 haverier med dödlig utgång har tidigare rela-

terats. Ett anmärkningsvärt haveri, som kunde slutat mycket illa, inträffade när en förare startade med en felaktig dk-spak inmonterad, i starten läste denna höjdroderstyrningen, varvid föraren helt förlorade kontrollen över flygplanet. Besättningen undkom dock utan allvarligare skador. 2 starter har utförts helt felaktigt, i ena fallet förde föraren fram spaken för häftigt så att flygplanet gick på nosen, i det andra tog föraren upp flygplanet för tidigt så att flygplanet sjönk igenom och fältet räckte ej till. För kort uttagen startsträcka har varit orsaken till två haverier.

### Haverier under flygning

Av 5 haverier har 3 st inträffat på grund av dåligt väder, varvid sammanlagt 3 förare och 8 passagerare omkom. För haverierna har tidigare redogjorts. Ett annat allvarligt flyghaveri inträffade i samband med segelflygbogsering. Spaken lossnade och föraren förlorade kontrollen över flygplanet. Föraren erhöll allvarliga skador. Haveriet är under utredning.

### Haverier i samband med landning

Som tidigare om åren intar landningsmanövern den främsta platsen ifråga om antal haverier, 22 st. Större delen beror på förfel, 17 st, materiefel, 2 st, väderförhållanden 1 st, markbeskaffenhet 1 st och 1 st av okänd orsak (hände i Trinidad, varvid förare och en passagerare omkom). 5 haverier har inträffat genom att föraren felbedömt sin höjd vid landning på snötäckt fältyta. Vid 4 haverier har föraren satt flygplanet för långt in på fältet så att utrullningssträckan ej räckt till. 3 haverier har berott på för hög sättning. Vid 2 haverier har föraren ej rekognoscerat landningsområdet utan i planén kolliderat med kraftledning. En förare har brutit mot gällande bestämmelser genom att landa på en flygplats utan att taga reda på fältbeskaffenheten (vid tillfället var snödjupet 15–20 cm). Under utrullning och utflygning på vatten har flygplan vid 5 tillfällen genom byig vind och bristande teknik hos föraren kantrat över och slagit runt. Materiefelen har bestått i en brusten noshjulsgaffel och en brusten amortisör.

### Nödlandningar

Endast 4 nödlandningar har gjorts under året. 2 st på grund av motorstörningar och de 2 andra på grund av bränslebrist. Dessa sista två haverier är ännu under utredning.

### Flygklubbarnas haverier

Vid en jämförelse mellan haverier inom privatflyget i sin helhet och haverier som inträffat i samband med klubbverksamhet kan man konstatera, att hälften av alla haverier har in-

träffat i samband med klubbverksamhet, dock inget haveri med dödlig utgång.

4 av 11 totalhaverier kommer på flygklubbarna.

De flesta klubbhaverierna (18 av 24) har skett i samband med manöver på land eller vatten och vid landning.

2/3 av haverierna har berott på personfel.

Helhetsintrycket av haveristatistiken för klubbarnas del är ej direkt nedslående. Mycket kan dock säkerligen göras för att förbättra den. Här har motorflygcheferna en stor uppgift att fylla.

Sträva efter att minska antalet onödiga haverier genom noggrann uppföljning av förarpersonalen.

### Tre nya flygklubbar anslutna

Verkställande Utskottet anslöt vid sitt sammanträde den 2 mars följande flygklubbar: Villåttinge FK och Katrineholms FK, båda från Södermanlands län samt Siljansnäs FK, Kopparbergs län.

### De kungliga klubbarnas fest

blev en lysande tillställning för de 550 festklädda medlemmarna ur KAK, KMK, KSAK och KSSS som den 28 februari samlats på Royal.

Prinsessan Margaretha, som fick byta ut de Kungliga Klubbarnas Fest mot en förlovningsmiddag med familjen, replacerades av Prinsessan Desirée, vilken under kvällens lopp blev en högst förtjusande Lyckogudinna och fördelade de frikostiga gåvorna till lyckliga vinnare, Swissar-resan för två, Omega-uret och Hallbergs-smyckena.

Även Schweizerosten, Nestlé-chokladen och presentkartongerna från Pantheon uppskattades livligt.

Prinsessan Desirée anlände tillsammans med hovdamen fru Nyblæus och välkomnades av kommandören S Hermelin (KMK), aftonens värd.

Direktören Bertil Florman hade kring sig samlat prominent flygfolk, bl a SAS-direktörerna Karl Nilsson och Knut Hagrup, generaldirektören Henrik Winberg, luftfartsstyrelsen och generalmajoren Greger Falk, chef för Kungl. Flygförvaltningen.



## SEX FÖRETAG VÄLJER KVALITET

Så många tvåmotoriga Baron och Travel Air är nu sålda till svenska företag, som gjort ytterst noggranna utredningar och funnit att firmaflyg baserat på kvalitet är säkert, lönsamt och produktionsfrämjande. — Baron's marschfart är 360 km/h.

Följ experternas val – välj kvalitet och ekonomi – välj BEECHCRAFT

Beechcraft

Återförsäljare för Sverige:

AB FLYGLEVERANSER

BROMMA FLYGPLATS, BROMMA 10 • Tel 08/289190





**1947**

178 hk  
Max flygv.  
975 kg

När OSTERMANS började 1947 med helikoptrar fanns det inget val beträffande typ.

Världens ledande helikoptertillverkare

## **BELL HELICOPTER COMPANY**

var då den enda tillverkare som kunde erbjuda en helikopter godkänd och användbar för civilt bruk.

Mycket har sedan dess ändrats på helikopterfronten, men BELL står kvar som ledande företag med mer än 5.000 helikoptrar levererade och med över 3 miljoner flygtimmar; mer än alla övriga helikoptertillverkare tillsammans.

## **BELL 47**

var beteckningen på den helikopter som fick civilt godkännande i USA 1946.

## **BELL 47**

är fortfarande i produktion, väsentligt förbättrad, men samma grundkonstruktion.

## **POLISEN VALDE BELL 47G-2A-1**

Statspolisen introducerar helikoptern i polistjänst.

Statspolisen litar på BELLS kvalitet och prestanda och OSTERMANS SERVICE.

Helikoptern har fått en alltmer ökad användning som affärsflygplan; givetvis på grund av sin förmåga att flyga från dörr till dörr.

**För dyrt?** Det kanske är billigare än Ni tror. Kontakta oss för en närmare analys av vad en BELL-helikopter kan utträta för Er antingen Ni köper eller hyr den.

När Ni vänder Er till OSTERMANS ställs 17 års och över 100.000 flygtimmars helikoptererfarenhet till Ert förfogande.

**För liten?** Det finns BELL-helikoptrar för upp till 12 passagerare.

**För långsam?** Marschfarter upp till 200 km/tim.



**1964**

270 hk  
Max flygv.  
1.340 kg

**OSTERMANS AERO AB**  
STOCKHOLM-BROMMA 10 • TELEFON 08/28 28 40



## Affärsflygkommitténs utredning klar

KSAK:s affärsflygkommitté under ordförandeskap av direktör Per A. Norlin har i dagarna lagt fram sin utredning rörande svenskt affärsflyg och dess förväntade utveckling fram till 1975. I affärsflygkommittén har därjämte följande ledamöter ingått: professor Bo Björkman, civilekonom Bo Nilsson, Civilingenjör Carl O Olsson, förste trafikledaren Jan-Olov Ohlsson, generalmajor Nils Söderberg samt ombudsman Bengt Hellermark (sekreterare).

### Förutsättningar för en expansion

I utredningen konstateras att många tecken pekar på att affärsflyget liksom allmänflyget i dess helhet kommer att gå en mycket snabb utveckling till mötes. Detta kommer att ställa stora krav på ökade resurser när det gäller flygfält, teknisk utrustning och service.

Kraven stegras på transportmedlens snabbhet och flexibilitet och affärsflygplanet har här en given funktion att fylla. Näringslivets utveckling samt den ökade handeln över gränserna verkar befrämjande på affärsflygets utveckling.

### Lämpliga flygplaner

En inventering har gjorts över nu tillverkade jämte projekterade allmänflygplan. Dessa redovisas med data och prestanda i en till utredningen fogad bilaga.

Någon rekommendation av flygplaner särskilt lämpade för affärsflyget lämnas inte. Rent allmänt konstateras dock att ett bra affärsflygplan normalt bör kunna ta minst 4 personer jämte bagage samt ha en marschfart på över 300 km/tim och en räckvidd på minst 1.200 km.

En viss gränsdragning med hänsyn till kvalitet, kapacitet och därmed samhörande användbarhet och krav på flygplanbesättning görs mellan det enmotoriga, vanligen fyrsitsiga flygplanet och det tvåmotoriga, i regel av yrkespilot förda flygplanet med vanligen 5—8 platser och tekniskt sett samma regularitet som trafikflygplanet.

### Affärsflygets ekonomi

Kommittén slår fast att affärsflygets utveckling blir i hög grad beroende av dels kostnaderna för anskaffning och drift av flygplanet och dels den utnyttjning som man kan förväntas erhålla.

Beträffande utnyttjningen erinras om affärsflygplanets fördelar i förhållande till kollektiva transportmedel genom att man slipper olämpliga resvägar och avresetider, obekväma byten, väntetider och extra övernattnings på främmande ort.

Kostnadskalkyler har upprättats för några representativa flygplaner. Därav framgår det att beträffande ett flygplan för 5 personer jämte en förare, vilket inklusive extra utrustning betingar ett anskaffningspris av ca 360.000 kr, den totala kostnaden per flygtimme blir 413 kr vid 400 timmars årlig utnyttjning och 312 kr vid 600 timmars årlig utnyttjning, varav rörlig kostnad 111 kr. Den totala fasta kostnaden per år inklusive kostnaden för anställd pilot uppgår till ca 120.000 kr. Kostnaden per flugen kilometer blir vid 400 timmar per år 1:26 kr och kostnaden per platskilometer vid samma timantal 0:25 kr.

Ekonomiska jämförelser har gjorts mellan att resa med affärsflygplan och med reguljärt flyg och kommittén konstaterar att det ofta är både snabbare och billigare för ett företag att sända sina chefstjänstemän med det egna affärsflygplanet än att låta dem utnyttja reguljärt flyg vid resor inom Europa.

### Prognos för utvecklingen

Med utgångspunkt från den beräknade levnadstandardökningen har i utredningen gjorts en prognos över utvecklingen av antalet flygplan och flygtimmar inom allmänflyget i Sverige fram till 1975.

Enligt denna prognos har man att räkna med en högst avsevärd utveckling. Ökningen av det civila, privata flygplanbeståndet har beräknats till minst 8,5% per år eller, om man därjämte räknar med en successiv inhämtning av den relativa eftersläpning som vi faktiskt har i Sverige, åtminstone ca 13% per år. I siffror skulle utvecklingen se sålunda:

	Flygplan inom allmänflyget (under 2.500 kg)	Varav affärsflygplan
1960	380	25
1964 (1/1)	540	80
1965	650—800	90—100
1970	1.000—1.500	150—250
1975	1.500—2.500	250—500

Antalet flygtimmar inom allmänflyget kan väntas stiga från 93.500 timmar år 1960 till 350.000—500.000 timmar år 1975, varav inom affärsflyget från 5.500 till 62.000—100.000 timmar.

### Investeringsvolym

Denna kraftiga expansion kommer givetvis att medföra avsevärda investeringar. Enbart värdet av det kapital som väntas bli nedlagt direkt i flygplan med reservdelar och extra utrustning har i utredningen uppskattats till

70—90 Mkr	1965
125—195 Mkr	1970
195—350 Mkr	1975

Härtill kommer indirekta investeringar av olika slag såsom i flygplatser, hangarer, verkstäder och övriga anläggningar.

### Åtgärder för att möta utvecklingen

Våra nuvarande resurser med avseende på flygplatser och service är icke tillräckliga för att tillgodose de behov som kommer att uppstå genom den beräknade kraftiga expansionen av allmänflyget och i synnerhet affärsflyget. Kommittén har kartlagt dessa behov och avslutar sin utredning med en rad rekommendationer beträffande dels utbyggnad och upprustning av landets flygplatser, dels lättnader i vissa luftfartsbestämmelser och dels förbättrad service vid flygplatser.

Utredningen föreligger i offsettryck och kan beställas genom KSAK:s sekretariat. Pris 8:—.

## Motorflygchefskursen i Uppsala

Motorflygchefer och blivande motorflygchefer samlades 7/2—9/2 till kurs vid F16/F20 i Uppsala. 71 deltagare från 60 klubbar räknades in. Till kursen hade även inbjudits representanter från Danmark, Norge och Finland och från dessa länder deltog generalsekreterare Per Weishaupt KDA, och flygcheferna Bendt Bendtson Danmark, Harald Höimyr Norge och Jaakko Kaskia Finland. Från Luftfartsstyrelsen följde luftfartsinspektörerna Gunnar Larsson och Åke Gävert samt ingenjören Nils Stangenberg kursen. Kursledaren generalsekreterare N. Söderberg tog emot deltagarna i Flygkadettskolans stora ordersal där ett omfångsrikt program genomfördes under 3 dagar endast avbrutet av måltider, bastubad och kamratlig samvaro på kvällarna. Under söndagen den 9/2 demonstrerades 3 flygplaner som deltagarna hade möjlighet att prova i luften nämligen Gardan "Horizon", Piper "Cherokee" och Beechcraft "Musketee", den förstnämnda på svensk upprepning.

Kursen fyllde ett välbehövligt utbildningsbehov för många och ett allmänt önskemål framfördes att dylika kurser bör återkomma vartannat år.

I det omfångsrika programmet ingick bla genomgång av haverier, motorflygchefens instruktion, vidareutbildningsprogram och studieverksamhet, synpunkter på flygplananskaffning, radioutrustning i flygplan, mekanikerfrågor, flygfältsutrustning, hjälpflyg och försäkringsfrågor.

## SMÅTT OCH GOTT

85 nya flygcertifikat blev Stockholms Flygskolas årsresultat 1963.

Stockholms Segelflygklubb presenterar en del sommarkurser enligt följande program: Kvällskurser för C-diplom börjar den 1 juni och 10 juni. Vardera för 8 elever.

Dagkurser för C-diplom börjar den 15 juni, 22 juni och 13 juli. Vardera för 8 elever.

Kvällskurser för S-certifikat (2 parallellkurser) börjar den 11 maj. 6—8 elever i varje.

ASEA (Nicolin) skall nu spara tid. Företaget har köpt en Beechcraft "Baron" från USA, samma flygplan som SAAB sedan några år använder som direktionsflygplan.

Det 60 000:e Piper-flygplanet stod strax före årsskiftet färdigt för leverans. 37 olika versioner har Piper Aircraft Corporation och dess upphovsföretag Taylor Brothers Aircraft Corporation producerat under åren från Cub till Aztec och Twin Comanche.

I kollegan Vindstruten (Lfs' house organ) konstateras, att det statliga stödet till hemvärn och frivilligorganisationer stadigt ökar år från år, på ett enda undantag när. KSAK-anslaget är oförändrat. — Varför?

KSAK:s ständigt återkommande ansträngningar har många gånger omvittnats — och KSAK kommer sannerligen inte att förtrötts!

I Staffan Engströms insändare om vävplastkolor i februari nummer av KSAK-NYTT föreslogs att kulorna "svettas" fast. Måste bero på korrekturläsarens sommardrömmar. Alla insåg väl, att det var fråga om "svetsning".

På tal om tryckfel: I KSAK NYTT nr 2/64 på sid 42 presenteras de nya bestämmelserna för internationella segelflygdiplom — för Guld-C fordras 300 km fri distans, inte 330 km!

Franska aeroklubben har tillställt KSAK upplysningar om sommarkurserna för motorflygare vid Challes les Eaux och Carcassone, segelflygkurserna vid Saint-Auban sur Durance och Montagne Noir samt från fallskärmskolan Biscarosse.

Intresserade kan få ta del av programmen hos KSAK.



## När endast det bästa BEAGLE B 206 – ett högvärdigt med motorer från

Tvåmotorigt affärs-, transport- och sambandsflygplan. Kan förses med komplett IFR-utrustning och fullständig avisningsanordning varigenom planet flyger med samma säkerhet och regularitet som ett trafikflygplan. Planet kan även utrustas med autopilot och väderadar.

### Utrymme

Standard: 7 platser + separat bagageutrymme.

Alternativ inredning:

A. 8 platser + separat bagageutrymme.

B. 5 platser + separat toalett + separat bagageutrymme.

I samtliga fall finnes hydrauliskt manövrerad passagerartrappa och bagagelucka. Bagageutrymmets volym 0,60 m<sup>3</sup>.

### Byggnadssätt

Helmetallkonstruktion.

### Landningsställ

Hydrauliskt indragbart landställ av noshjulstyp. Hydrauliska bromsar med dubbla bromssystem.

### Motorer

Antal 2. – Fabrikat Rolls-Royce Continental GIO-470-A med bränsleinsprutning. – Effekt 2x310 hk. Total bränsleförbrukning 100 l/tim. – Gångtid per motor mellan grundöversyner 1.000 tim.

### Propellrar

Antal 2. – Fabrikat McCauley tvåbladiga constant-speedpropellrar, fullt flöjelbara. – Diameter 229 cm. Frigång till marken 18 cm.

### Bränslemängd

886 liter.

### Mått

Spännvidd 13,96 m. – Längd 10,29 m. – Höjd 3,43 m. Vingyta 19,88 m<sup>2</sup>. – Hjulbas 2,94 m. – Bredd mellan huvudhjulen 4,27 m.

### Vikter

Startvikt 3.232 kg. – Tomvikt 1.987 kg. – Tillsatsvikt 1.245 kg: 7 personer (525 kg), fulla tankar, 886 liter (629 kg), bagage (91 kg). – Vingbelastning 162,4 kg/m<sup>2</sup>. – Effektbelastning 5,21 kg/hk.

### KALKYL FÖR BEAGLE B 206

#### Anskaffningskostnad

Pris med komplett trafikflygutröstning ..... 730.000

#### A. Rörlig kostnad per flygtimme

1. Bränsle ..... 45  
2. Flygmaterielunderhåll ..... 50  
3. Flygplatsavgifter ..... 13  
4. Flygförarens traktamente ..... 7

Summa 115

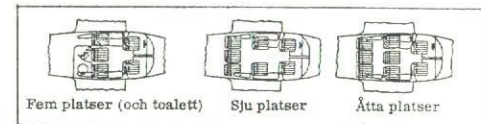
#### B. Fasta kostnader per år

1. Kapitalkostnad (10 års avskrivn., 6% ränta) 97.000  
2. Flygförarens lön inkl. sociala kostnader 43.200  
3. Flygförsäkring, 4% ..... 29.200  
4. Hangarhyra ..... 3.600  
5. Årlig besiktning ..... 1.000

Summa 174.000

#### C. Total kostnad per flygtimme

Utnyttjning per år tim	Kostnad per flygtimme		Total kostnad
	Rörlig kostnad	Fast kostnad	
400	115	435	550
500	115	348	463
600	115	290	405
700	115	249	364
800	115	218	333
900	115	193	308
1.000	115	174	289



Fem platser (och toalett) Sju platser Åtta platser

BEAGLE B 206 är normalt utrustad med 7 sittplatser men kan alternativt inredas med 8 bekväma platser eller 5 platser och separat toalett. Kabinen är ovanligt rymlig och bekväm. Cockpiten är till och med 3" bredare än på 4-motoriga trafikflygplanet Vickers Viscount.

BEAGLE B 206 kan förses med en extra utrustning som svarar mot Edra krav. – Låt oss göra ett förslag.

BEAGLE B 206 kostar i standardutförande 508.000 kronor.

## är gott nog affärsflygplan Rolls-Royce

### Prestanda

Uppgifterna avser prestanda vid full startvikt 3.232 kg.

Toppfart 362 km/tim. – Marschfart 338 km/tim.

Stallfart, flaps UP 138 km/tim. – Stallfart, flaps

DOWN 122 km/tim. – Stigfart, två motorer 7,62 m/sek.

Stigfart, 1 motor 1,85 m/sek. – Tophöjd, två motorer

6.210 m. – Toppfart, en motor 3.048 m. – Startsträcka

268 m. – Startsträcka över 15 m högt hinder

445 m. – Landningssträcka 283 m. – Landningssträcka

från 15 m högt hinder 448 m. – Max räckvidd med

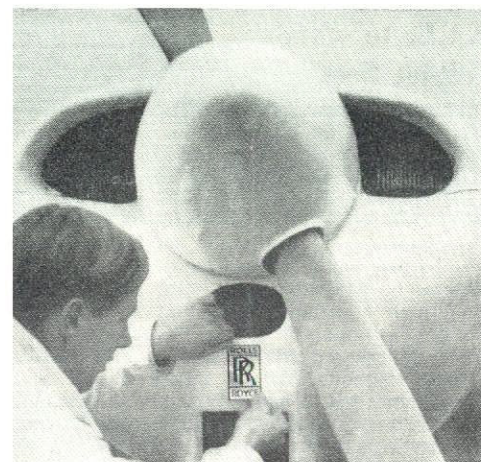
fulla tankar, 7 personer + bagage 3.000 km = 8,9 tim.

Tillverkare: Beagle Aircraft Ltd – ett dotterbolag till Pressed Steel Co Ltd

Generalagent för Beagle:

# SVERIGEFLYG AB

Ulvsundavägen 151 · Bromma Flygplats · STOCKHOLM-BROMMA · Tel: 08/29 11 00



THE FINAL TOUCH

Olle Håkansson:

## Lämpliga hangarer för allmänflyget

Hangarproblemet har under många år varit brännande, särskilt för det lätta flyget inom vårt land. Många gånger har man fått klara sig med små provisoriska hangarer, vars storlek av ekonomiska skäl avpassats till den flygplanpark, som var aktuell vid byggnadstillfället i fråga. Mycket snart visade det sig att man byggt för smått, och problemen blev akuta igen. Den "stuvning" av flygplanen som alltid följer med för små hangarer är en källa till ständig irritation, inte minst därför att den är tidskrävande och många gånger även kostsam på grund av onödiga hangarhaverier.

Klubbarna (det är i regel dem det i första hand gäller) har så börjat diskutera en tillbyggnad av den befintliga hangaren, för att råda bot på missförhållandena. Vid närmare eftertanke visar det sig emellertid att det i de allra flesta fall svårigen låter sig göras till rimliga kostnader, eftersom man från början valt fel typ av hangar. Enda vettiga lösningen blir alltså en helt ny hangar.

Med den alltmer accelererande utveckling som allmänflyget har är det därvidlag nödvändigt att ta sig en rejäl funderare på hur hangaren skall byggas, så att den fyller sitt ändamål för en överblickbar tid framåt, och att den sedan tillåter en utbyggnad på ett vettigt sätt. Även om kostnaderna vid första påseendet kan verka höga, får man inte glömma bort att våra kommuner nu på allvar börjar inse flygets betydelse och att man med ihärdig bearbetning har möjligheter att vinna genklang för en begäran om ekonomiskt stöd från det allmännas sida.

Jag får ofta förfrågningar angående hangarer från klubbar och enskilda och har därför gjort en utredning av problemet, inte minst med beaktande av de erfarenheter som 30 års aktivt klubbarbete har gett mig. Denna gång skall diskuteras en hangartyp, som visat sig mest ekonomisk ur allmängiltig synpunkt, en hangar av "bågtyp", populärt kallad "Törebodahangar" efter tillverkaren AB Fribärande Träkonstruktioner, Töreboda. Vid ett senare tillfälle skall återkommas till en hangartyp, som gör det möjligt att ta in och ut ett flygplan utan besväret att flytta på andra plan, alltså en hangar, typ "Kopplade T-hangarer" eller varianter därav.

### Törebodahangaren

Utredningen har skett i nära samarbete med tillverkaren varför vid ev förfrågningar hos denne lämpligen refereras till artikelförfattaren. Typen fyller bl a de båda elementära kraven: stor fri spännvidd till billigaste pris samt goda möj-

ligheter till framtida utbyggnad med ett minimum av ingrepp i den befintliga byggnaden.

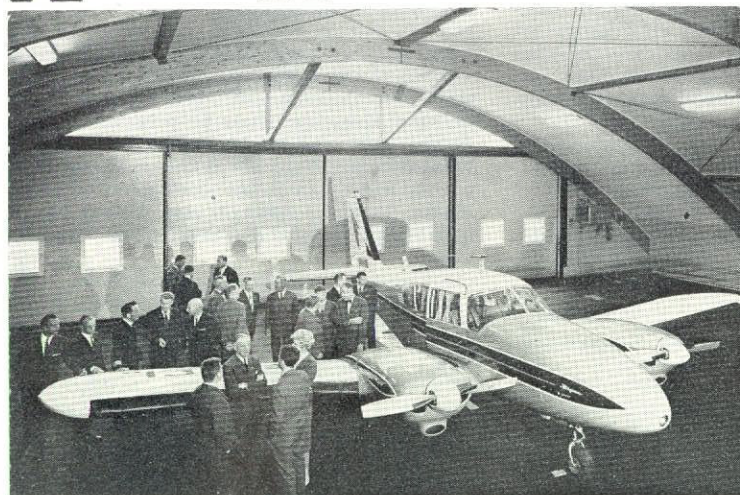
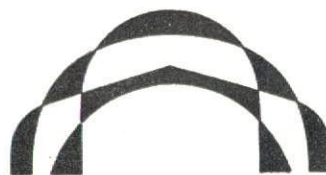
Särskilt önskvärt är, att så stor spännvidd som möjligt erhålles från början, så att man har något att växa i. Djupet är lätt att öka genom en framtida tillbyggnad bakåt. Ökad spännvidd ger även möjlighet till större fri portöppning och därmed utrymme för större flygplan. God tillgänglighet till hangaren kan erhållas om den förses med portar i båda ändar. Då portar emellertid är förhållandevis dyra har här endast räknats med en portöppning. Priset för ytterligare portöppning framgår av kostnads-sammansättningen.

Vidare har räknats med att hangaren skall utföras som kallhangar tills vidare. Önskar man utföra vissa utrymmen värmeisolerade, förläggas dessa lämpligen till samma sida som båg-fundamenten, för att ej omöjliggöra framtida utbyggnad av själva hangarutrymmet. Att bägarna går nästan ned till mark är i praktiken ingen nackdel, då man i alla fall har full ståhöjd en meter från fundamentens insida. Det är senare enkelt att värmeisolera hela hangaren medelst 10 cm mineralull+gles panel+11 mm gipsplatta (utifrån räknat). Väljes därvid gipsplatta med aluminiumfolie å ena sidan kan man spara målningen.

För att i möjligaste mån tillgodose de önskemål, som kan finnas inom allmänflyget har tre olika storlekar förutsetts i denna utredning, nämligen "Senior, Medium och Junior", med respektive 30, 24 och 18 meters spännvidd hos bägarna (övriga mått enligt skiss och sammansättning). Hangartyp "Senior" finns till beskådande i Torsby. "Medium" är till storleken lika den hangar som byggts för AB Löv-Eda Flygtjänst, Karlstad. Arvika Stad kommer att bygga en "Senior" med vinterbonade utrymmen längs ena sidan.

Givetvis erhåller en beställare även andra mått om så skulle önskas. En standardisering till nämnda spännvidder vore att föredra ur kostnadssynpunkt. Djupet på hangaren kan däremot göras större eller mindre genom att öka eller minska antalet fribärande bägar. Lämpligt avstånd mellan bägarna framgår av sammansättningen, där det är betecknat med M.

För att underlätta en framtida utbyggnad bakåt bör sista Törebodabågen utföras som normalbåge för att kunna använda hangaren ostört under tillbyggnadstiden samt att underlätta och förbilliga en ev utbyggnad. Om portar önskas i bakgaveln skall normalbåge även användas där.



Löv-Eda-hangaren, Karlstad



Några exempel på levererade hangarer:

ort	spännvidd	djup
MALMSLÄTT	66 m.	40 m.
KIRUNA	55 m.	38 m.
JONKOPING	42 m.	30 m.
TORSBY "SENIOR"	30 m.	22 m.
KARLSTAD "MEDIUM"	24 m.	19 m.

## AB FRIBÄRANDE TRÄKONSTRUKTIONER

TÖREBODA - Tel. 102

## Kommentarer och förtydligande till prissammanställningen

Priserna för de olika posterna, som ingår, har uppdelats på material och arbete. Härigenom är det lätt att avgöra vilka tjänster man vill köpa och vilka man ev kan få billigare på annat håll, ev utföra själv. Beträffande Törebodaleveranser baserar sig priserna på offert från AB Fribärande Träkonstruktioner. Törebodaleveransen omfattar även erforderliga arbetsritningar i vad som avser leverantörens åtaganden. Övriga priser är att betrakta som riktpriiser, normala för medelstora byggnadsfirmor.

### Törebodaleveranser innefattar:

A. Fribärande takbågar (normalbågar), bakgavelbåge, limmade stolpar i gavlar, vindförband,

portöverbyggnad, erforderliga beslag och bult (dock ej ankarbult för ingjutning).  
Undantag: Horisontella träregler samt 1"×5" lockpanel ingår ej i Törebodaleveransen. Se övriga arbeten.

B. Färdiga takåsar. Träåsar är kapade och försedda med påspikade skarvbräder, färdiga att läggas uppspikas ihop samt spikas till medlevererade stödklotsar.

C. Plaganplåt 1/0,5. Profil 1. Plåten är galvaniserad och målad med plastlack, som kan erhållas i vissa standardfärger. Blyertsgrå är en praktisk färg, som även är tilltalande. Erforderliga spik, plastbrickor samt tätningar med Kompri-band i längs och tvärskarvar ingår. Två vågors överlapp i sidled skall göras vid spikningen. Viss pop-nitning i längsskarvar kan bli nödvändig, särskilt om taket skall värmeisolerats.

D. Hangarportar. Antal = 4 st. Stomme i limmad träkonstruktion med liggande panel på förvandring å utsidan. 2 st fönster (utan glas) c:a 1,0×1,0 m i varje port. Erforderliga styrskenor upptill, hjul, styrullar, borsttätningar nedtill, gummitätningar upptill och i sida samt gummistöppar ingår. Ingjutna styrskenor i golv samt låsanordningar ingår ej här utan i övriga arbeten.

I "Senior" ingår förutom de fyra ordinarie portarna en fenport, bredd 2,0 m, som sträcker sig från överkant portar till underkant takbåge. Fenporten öppnar sig inåt. Portarna är synnerligen gediget utförda och funktionssäkra. De kan lätt värmeisoleras med mineralull om så skulle bli aktuellt senare. Kravet på goda hangarportar är stort. Med tanke på det relativt höga priset borde det dock diskuteras, om man på platsen kan tillverka en något enklare porttyp utan att därför förlora allför mycket i kvalitet.

De i sammanställningstabellen angivna bredderna å portöppningarna kan givetvis ökas, om man godtar en mindre höjd vid sidostolparna.

E. Gavelfönster exkl. glas ingår. Ett c:a 1,0 m högt fönsterband sträcker sig över huvuddelen av bakgaveln. Karmen är utformad så att den enkelt kan förses med dubbelt glas i framtiden. Glaslister för enkel glasing ingår men ej själva glasingen eller montering av karmar på byggnadsplatsen, vilket ingår i övriga arbeten.

F. Montering av A, B och C. Fabriken förutsätter att grunden är helt klar, samt golvet uppfyllt så att obehindrad körning kan ske med monteringskranen. I port F ingår således kostnader för fullt färdigställande av hangaren ovan grund och golv med undantag för inbrändning av gavlar, ev plätgarneringar, VVS- och El-installationer samt vad som redan nämnts som undantag i posterna A-E.

### Övriga arbeten innefattar:

Grunden utföres i betong med plintar till frostfritt djup för bägfundament och grundbalkar. Erforderlig urschaktning och återfyllning med icke tjälskjutande material under grundbalkar och järndragstag. Dränering med 2 strängar 3" tegelrör runt byggnaden. Mellan bägfundamenten ingjutas järndragstag i skydds-betong. Ev erforderlig utfyllnad och grovplanering intill 3 meter runt byggnad och upp till 20 cm under färdiga plushöjder.

Schakt och grusunderbyggnad för golv samt asfaltbeläggning 80 AB 16t. En golvbrunn med bensinavskiljare och avlopp i asfaltgolvet. Uppsättning av horisontella 2"×4" regler för lockpanel å gavlar. 1"×5" lockpanel med 3" mellan lockbräderna å gavlar. Utvändig målning av trä med 2 strykningar Exponyllaserande färg. Droppbleck, garneringar av tak-

### Hederstecken utdelade 1963

#### Guldmedalj

Direktör Trygve Holm

#### Carl August Wicandermedaljen i guld

Direktör Lars Brising

#### Gösta Fraenckel-Diplomet

Ingenjör Olof Esping

#### Förtjänstplakett i guld

Fanjunkare Harry Molander  
Fil Dr Hans Beskow  
Trafikflygare Rolf Hossinger  
Herr Lennart Andersson  
Ingenjör Olof Berrek  
Östra Sörmlands FK  
Halle-Hunnebergs FK  
Paret Pedersen (Fru Ingrid och 1. flygnavi-gator Hans Einar Pedersen)  
Ingenjör Karl-Erik Fernberg  
Ingenjör Sven-Erik Lundin

#### Förtjänstplakett i silver

Ingenjör R Cedervall  
Kapten Björn-Olof Sjögren  
Banktjänsteman Bo Carlsson  
Kamrer Elof Gustavsson  
Snickare Torsten Håkansson  
Herr Einar Levin-Andersson  
Verktysarbetare Svante Ljunggren  
Kommandörkapten Carl Skarin  
Motorprovare Konrad Olsson  
Överste Sören Tilly

#### Förtjänstplakett i brons

1. flygplanmästare Ingvar Johansson  
Flygtekniker A Pennander  
Aukt revisor Thorsten Brehmer

kanten vid gavlar med galvaniserad plåt, sparkplåt å hangarportar och dörrar etc inkl målning av plåt.

Diverse pålägg avser normalt förekommande sådana, såsom ATP, semesterersättning, försäkringar, administration etc. Reservationer göres för ändrade priser å material och arbetet, ev traktamenten etc.

Det har förutsatts att arbetet i tillämpliga delar skall utföras enligt Bygg AMA 1960 och övriga gällande bestämmelser.

Olle Håkansson står klubbarna till tjänst med närmare upplysningar per tel 054/500 70 (kontoret), 188 64 (bostaden).

Red

Plan och sektion av hangaren måste av utrymmeskäl stå över till nästa nr.

### Sammanställning

Mått	Törebodahangar typ		
	Senior	Medium	Junior
B = Takbågars spännvidd .....	30,00 m	24,00 m	18,00 m
D = Hangardjup .....	22,00 m	19,00 m	12,00 m
H = max. fri höjd .....	7,00 m	5,70 m	5,50 m
Pb = fri bredd, portöppning .....	20,00 m	16,00 m	12,00 m
Ph = fri höjd, portöppning utan fenport ....	4,00 m	4,00 m	3,50 m
M = lämplig modul för framtida tillbyggnad	5,00–6,00 m	5,00–6,00 m	5,00–6,00 m

Priser kr	Material		Arbete		Material		Arbete	

### Töreboda leveranser:

A. Bågar, gavalkonstruktioner .....	28.250:–	ingår	17.970:–	ingår	10.380:–	ingår
B. Färdiga takåsar .....	7.900:–	ingår	4.150:–	ingår	1.960:–	ingår
C. Plaganplåt 1/0,5 .....	11.360:–	–	7.720:–	–	4.090:–	–
D. Hangarportar .....	12.800:–	ingår	11.740:–	ingår	7.720:–	ingår
E. Gavelfönster exkl.glas .....	1.980:–	ingår	1.320:–	ingår	990:–	ingår
F. Montering av A, B, C och D .....	–	33.500:–	–	28.500:–	–	17.600:–
Törebodaleveranser summa .....	62.290:–	33.500:–	42.900:–	28.500:–	25.140:–	17.600:–

### Övriga arbeten:

Grund, dränering, regler+1"×5" lockpanel, grusgolv etc. ....	17.582:–	6.367:–	14.699:–	5.389:–	10.032:–	3.706:–
Asfaltbeläggning 80AB16t å golv .....	4.620:–	–	1.390:–	3.192:–	912:–	432:–
Div. pålägg å övriga arbeten .....	–	7.759:–	–	6.454:–	–	5.700:–

Törebodaleveranser+övriga arbeten, summa kronor .....	84.492:–	49.016:–	60.791:–	41.255:–	37.332:–	27.438:–
---	----------	----------	----------	----------	----------	----------

Totalsumma Kronor .....	133.508:–	–	102.046:–	–	64.770:–	–
-------------------------	-----------	---	-----------	---	----------	---

Tillägg för normalbåge i bakgavel (för framtida utbyggnad) .....	3.020:–	–	1.280:–	–	810:–	–
--	---------	---	---------	---	-------	---

# Stort intresse för KSAK-Resor

Vår nya medlemservice KSAK-Resor har fått ett mycket gynnsamt mottagande. Bland de specialarrangerade resorna har Amerikaresan i september med världsutställningen i New York som mål lockat de flesta förfrågningarna. Men även Turin, Bilbao och Farnborough har visat sig vara populära resmål. Många av våra långtidsplanerande medlemmar har också intresserat sig för nästa års resor, särskilt VM i segelflyg i England.

För att vi skall kunna utnyttja rese-möjligheterna som — framför allt genom tillmötesgående från Nyman & Schultz — blivit speciellt förmånliga, fordras emellertid som vi tidigare framhållit ett visst minimiantal deltagare. Ju större omfattning reseverksamheten får, dess bättre blir dessutom också våra möjligheter att ordna ytterligare trevliga och förmånliga resor.

Vi ber därför alla våra medlemmar, direkt- och klubbanslutna, som ännu inte svarat att överväga sina resplaner. Intressera om möjligt också vänner och bekanta!

## PRISTÄVLING

### med gratisresor till USA och Spanien

För att stimulera deltagandet i de speciellt intressanta och förmånliga resorna till Bilbao—Santander och New York har KSAK i samråd med Nyman & Schultz beslutat att uppsätta som pris en *gratisresa* av vardera till den klubb eller medlem som samlat de flesta bindande anmälningarna till resp resa (förutsatt att resan kommer till stånd). Det kan också vara t ex en släktförening eller bridgeklubb som reser gemensamt och på så sätt får en möjlighet att nedbringa kostnaderna ytterligare.

Fråga om resa nr 1 och 2 (Hannover—Berlin och Moskva—Leningrad) ser det ut som om tiden varit för kort för att samla tillräckligt antal deltagare. Beträffande Hannover kommer vi i så fall att föreslå dem som anmält intresse

härför en av Nyman & Schultz 4-dagarsresor med rabatt för våra medlemmar (minst 10 efterdras).

Förfrågningarna rörande ordinarie sällskapsresor visar så många skiftande intressen att vi för att få ihop det erforderliga antalet föreslår en koncentration på följande 4 Europaresor:

#### A Costa del Sol — Badsemester i Sydspanien 15 dagar, halvpension

Avresa den 5/9. Pris 920:— (ordinarie pris 1.025:—). Lägenhet om 2 rum, pentry, badrum och balkong. Kan även rymma 3—4 pers, då priset blir 795:—/person (ordinarie pris 870:—).

(Se Europaresors broschyr sid 50!)

#### B Athen—Rhodos 15 dagar, halvpension (Marmara/Soleil)

Avresa 23/5 och 3/10. Pris 1.155:— (ordinarie pris 1.285:—)

(Se Europaresors broschyr sid 92!)

#### C Mallorca 15 dagar, halvpension (El Pinar)

Avresa 15/5 och 4/9. Pris 650:— (ordinarie pris 725:—) (Se Europaresors broschyr sid 57!)

#### D Cattolica—Adriatiska kusten 15 dagar, halvpension (Hotel Otello)

Avresa 9/9. Pris 540:— (ordinarie pris 595:—) (Se Europaresors broschyr sid 27!)

Samtliga priser är beräknade med utgångspunkt Malmö. Anmälan jämte anmälningsavgift till KSAK-Resor, Skeppsbron 40, senast 6 veckor i förväg, men ju förr dess hellre eftersom det är risk att dessa populära resor blir fullbelagda.

KSAK charterresor nr 2—9 redovisas på nytt här nedan. Anmälan senast 4 veckor i förväg, men med hänsyn till vår planläggning ju förr dess hellre.

	Tid	Kr.	Antal dagar inkl. resd.
2 1. majparaden, sightseeing och museibesök i Moskva + turistresa (sightseeing och museibesök) till Leningrad ..... Flyg Arlanda—Moskva—Leningrad—Helsingfors—Arlanda. — Helinackordering på 1 klass hotell. Svensktalande rysk guide.	30/4—6/5	1.210:—	7
3 Luftfartsutställningen i Turin + badsemester på Italienska Rivieran (Laigueglia) ..... Flyg Malmö—Genua t o r. transfer till Laigueglia. — Inkvartering (Hotel Continental) med helpension. För 4-dagarsutflykt till Turin med hotell och frukost tillkommer .....	25/5—8/6	755:— 145:—	15
4 Världsmästerskapen i avancerad flygning i Bilbao (Spanien) + badsemester i Santander ..... Flyg Malmö—Bilbao t o r. Hotell klass I B och halvpension.	1/9—14/9	1.395:—	14
5 London i samband med flyguppvisningar och -utställning i Farnborough .. Flyg Malmö—London t o r. — Hotell och frukost.	8/9—14/9	840:—	7
6 Världsutställningen i New York m. m. .... Flyg Göteborg—Newyork t o r. — 1 vecka Hotell (Barbizon Plaza) m frukost. 2 sightseeingturer + arrangerat besök på världsutställningen. — Övrig tid till resenärernas eget förfogande.	sept. 1964	1.960:— endast resa 1.460:—	15
7 Lika med nr 6 .....	maj 1965		
8 VM i segelflyg i South Cerney nära Bristol .....	juni 1965	ej fastställt	14
9 Flygutställningen i Paris.....	juni 1965	ej fastställt	

Förfrågningar ställs till KSAK-Resor, Skeppsbron 40, tel 23 23 65.

## KSAK:s Linktrainer

### Enhetligt timpris från 1 april

Luftfartsstyrelsen har godkänt KSAK:s linktraineranläggning för sådan grundläggande instrumentflygning som ingår i kraven för tillstånd till flygning i moln för segelflygare, mörkerflygningstillstånd för innehavare av privatflygarcertifikat samt för erhållande av trafikflygarcertifikat av 3 klass (B-cert).

Kvälls- och helgdagspriset, som hittills utgjort 20:—/tim har från 1 april 1964 sänkts till 12:—/tim, samtidigt som det gamla "vardags"-priset (10:—/tim) justerats till samma belopp. Genom enhetspriset 12:—/tim hoppas man få en jämnare fördelning av nyttjandeti- den på anläggningen.

Linktrainern får i dagarna ett flygplanur och en ny telefoniutrustning.

## Nytt studiematerial för motorflyget

I samarbete med studieförbundet Medborgarskolan håller KSAK f n på med upplägning av nytt studiematerial för motorflyget. Sälunda presenterades vid Motorflygchefskursen i Uppsala två helt nya studieplaner, den ena hörande till den nya utgåvan av *Meteorologi för Krigsmakten*, för vilken KSAK handhar den civila

försäljningen, den andra till Lfs-kompndiet *Hur skall jag flyga?*

Just nu håller vi på med en välbehövlig studieplan, ett applikatoriskt exempel på en sträckflygning inom Sverige, vilken inom kort kan väntas bli kompletterad med en studieplan vilken har arbetsnamnet *Utomlands med eget Flygplan*.

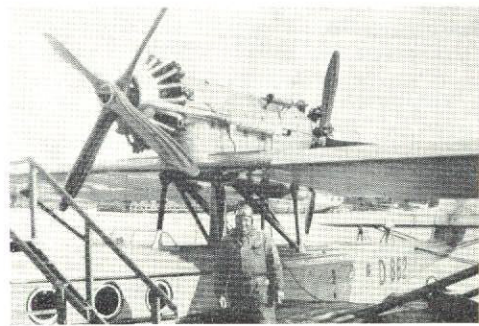
En ny *Elevhandbok i Flygtjänst* är just färdig. Den är avsedd för elever som utbildas till privatflygare och utgör ett komplement till flyglärorens instruktioner på marken och i luften. Den är ursprungligen utformad med tanke på Sk 50 men är omarbetad att i huvudsak gälla för Cub L-4.

## Plogat stråk i Vilhelmina

Vilhelmina flygklubb har plogat upp ett utmärkt stråk (1000×40 m) på Baksjön (341 m ö h) 500 m öster om Vilhelmina. Banan är ruskad på Ö sidan med granar och i början och slutet av banans V sida. Banriktning 330°—150°. Vid 330° finns rött hinderljus för ev mörkerflygning, vilket kompletteras med lyktor. Vid skolning finns vind-T utlagt. Snöval-larna är f n 40—50 cm höga. Tankningsmöjligheter och telefon. Telefon: kontorstid: 350 eller 75, övrig tid: 815 eller 475.

## Till Svensk Flyghistorisk Förening

har Dr Sölve Skerving Wester genom KSAK-NYTT överlämnat detta amatörfoto som gåva. Det är en Dornier Waal, fotograferad i Kalmar 1929 under en mellanlandning på linjen Stockholm—Kalmar—Stettin. Piloten hette Hermann Göring!



## Skandinaviskt Civilregister eller Vem äger kärnan?

Merseyside Society of Aviation Enthusiasts, SFF:s systerförening i Västengland, har utgivit en delvis illustrerad förteckning över civilregistrerade flygplan i Danmark, Finland, Norge och Sverige upptagande registrering, flygplantyp, tillverkningsnummer, ev tidigare registrering samt nuvarande ägare. De uppgifter man återfinner i häftet härrör i första hand från respektive lands luftfartsmyndighet och är aktuella till medio av 1963. Ansvarig för den del som berör Sverige är SFF-medlemmen L. E. Lundin.

Häftet, vilket kostar kr 3.25 inkl porto, kan rekvideras genom SFF:s sekreterare, ing Sven Y Carlstedt, Maltesholmsv 83, Vällingby.

## Från kust till kust med Piper Cherokee

En 23-dagars rundtur i USA kommer med FAI:s sanktion att anordnas av Chicago Tribune, Piper Aircraft Corporation, NAA (National Aviation Association) och FAA (Federal Aviation Agency) för europeiska privatflygare. Färden går New York — Lock Haven (Piperfabriken) — Niagarafallen — Chicago — Minneapolis — Rapid City — Salt Lake City —

Reno (100-års jubileum) — San Francisco — Los Angeles — Grand Canyon — Phoenix — El Paso — Dallas — New Orleans — Atlanta — Washington — New York.

Resan Paris — New York och åter sker med Air France.

Ett antal Piper Cherokee ställs till gästernas förfogande. Antalet är givetvis begränsat och av den anledningen kommer rundturen att dubblas. Sålunda startar första gruppen 8 juli och återvänder 31 juli, andra gruppen startar den 5 augusti och återvänder tidigt på morgonen den 28 augusti.

Program och detaljer om USA-kryssningen med Cherokee kan genom KSAK erhållas från FAI.

## Apropå filmfestivalen

Världens första flygfilmfestival som förra året hölls i Deauville blev som tidigare meddelats i denna tidskrift en betydande framgång för vårt svenska flygvapen, som fick Draken-filmen på 2:a och Lansensfilmen på 3:e plats i sin klass.

Nu har det kommit till Red:s kännedom, att en av förstapris-filmerna "Powered Flight" är identisk med den svensktextade filmen "50 års motorflyg", som distribueras av Svenska Shell.

KSAK-NYTT gratulerar till framgången, som sannerligen inte är mindre när man betänker att denna film inspelades för över 10 år sedan.

De flesta svenska flygklubbar och modellflygklubbar torde vid det här laget ha lånat den utmärkta flygrevyn från Svenska Shells filmarkiv.

## Sveriges Modellflygförbund utser grenchef för raketmodellflygning

Som grenchef för den av FAI antagna raketmodellflygningen har SMFF utsett Olle Olsson, Bokebergsgatan 19, Hässleholm. (Tel: 1451/157 20).

Olle Olsson har accepterat att intill 1964 års riksstämma dra upp riktlinjer och planera tävlingar m m för denna nya verksamhetsgren.

"Det mycket stora intresse som numera finns för raketmodellflygning", säger SMFF, "har gjort att vi funnit oss nödsakade starta en försöksverksamhet här i landet, trots att den av FAI under hösten 1962 tillsatta kommittén ännu ej slutfört sitt uppdrag. Det kan också sägas vara ett vitalt samhällsintresse, att SMFF, som ju under alla förhållanden kommer att få ta hand om även denna form av modellflyg, redan från början inriktar sig på att sprida kännedom om verksamheten för att förhindra en hel del livsfarliga "hembyggen."

Bland

## VÄRLDENS BÄSTA FLYGTIDNINGAR

nämner man i fackkretsar med speciell respekt den tyska flyglitteraturen, sedan Tyskland numera ekonomiskt ryckt fram som världens ledande stormakt efter USA och det tyska flyget inlett en rekordartad utveckling i samverkan med den fria världen.

## Tysklands ledande flygtidning

torde idag vara den tyska Aeroklubbens officiella organ, som gått från klarhet till klarhet, inkorporerat andra flygtidningar och nu presenteras under det nya samlingsnamnet

## DEUTSCHER AERO-KURIER!

Det är sällan man så helhjärtat kan rekommendera en utländsk facktidning för svensk publik som ifråga om Aero-Kurier. Den är modernt redigerad, elegant tryckt och i varje avseende väl värd sitt pris. Det är snarast förvånansvärt, att man lyckats skapa en så förstklassig tyskspråkig flygtidning till ett så lågt pris...

## "MAGNUM-FORMAT"

Aero-Kurier utkommer i verkligt jätteformat (240x325 mm) och omfattar genomsnittligt 60 sidor + färgomslag i läckert konsttryck. Varje månad behandlas verkligt intressanta flygfrågor, och bildmaterialet omfattar ofta hela sidor!

## 10 KRONORS RABATT VID ABONNEMENT!

Prenumerationspriset är ovanligt lågt i förhållande till kvaliteten, endast 39:50 kr inkl. porto och emballage. Trots detta lämnas vid direktabbonnement genom FLYG+MOTOR, Box 121, Falsterbo, en introduktionsrabatt av hela 10: - kronor! Nettopriset blir alltså endast 29:50 kr per helår, och varje prenumerant garanteras full valuta för pengarna. (Vill Ni inte "köpa grisen i säcken", beställ då senaste numret för 3:85 kr, gärna i frimärken, eller 4 olika provnummer för netto 10: - kr.)

**BESTÄLLNING** insändes till  
**FLYG+MOTOR**, Box 121, Falsterbo  
Härmed beställes

..... ex. helårsabbonnement å AERO-KURIER  
å netto 29:50 kr/år.

..... ex. aktuella lösnnummer å 3:85 kr  
(4 olika ex. 10: - kr).

Fraktfri leverans vid förskottslikvid, check,  
postgiro nr 63 01 99

deutscher  
**aerokurier**



Deutsche Kunstflug-  
Meisterschaften  
Europaflyg 1963  
Was ist Elektronik?

10 Nummer DM 2,50  
11 C 2011 E 7, Jahrgang - Oktober 1963

## UPPLAGA 45.000 EX.

Kvalitet föder framgång, och följaktligen är Aero-Kurier numera med sina 45.000 ex. (IVW kontroll!) även till upplagan världens största tyskspråkiga flygtidning och ett av de ledande fackorganen inom all världens flyg.

Namn: .....

Bostadsadress .....

Poststation .....

KSAK

## FAI-kalender

I februariumret av KSAK-NYTT nr 2/64, sid 50 publicerades första halvårets av FAI sanktionerade internationella flygevenemang. Här följer senare inkomna rättelser och tillägg.

I aprilnumret hoppas vi kunna återkomma med kalendern för 2:a halvåret.

Några klubbar, men långtifrån alla, sänder KSAK utan anmaning broschyrer över sina arrangemang. Svenska flygare som är intresserade av något speciellt evenemang, angivet i kalendern, bör på ett tidigt stadium anmäla detta till KSAK. Vi skall då rekvirera de önskade handlingarna från arrangören.

### Motorflyg

7 maj: Italien, Internationellt rally, Salerno.

3—7 juni: Danmark, 2:a Internationella Mässan för Lätta Flygplan, Skovlunde, Köpenhamn.

### Fallskärm

28—30 mars: Frankrike, Internationella tävlingar, Courchevel.

15—23 juni: Frankrike, Första internationella militära fallskärmsmästerskapen, Pau.

### Ballong

14 juni: Västtyskland, Internationell tävling för särskilt inbjudna, Ottobeuren.

### Dutch Air Tour 1964 11—14 juni

Rallyt, som även i år innefattar ett tävlingsmoment, avser att stärka banden mellan Europas privatflygare och att under angenäma former ge dem ett gott intryck av Nederländerna.

Rallyt startar den 11 juni på Teuge flygplats och slutar på Eelde flygplats (Groningen) den 13 juni, där en flyguppvisning äger rum för deltagarna.

Antalet deltagande ekipage är begränsat till 35. Avgiften, 125 holländska Floriner per person, täcker alla kostnader för förläggning, måltider, transporter, flygplatsavgifter etc från torsdag kväll till söndag morgon.

Sista anmälningsdag är 1 maj 1964.

### Nordiska Friflygmästerskapen 1964

Årets NM för friflygande modeller kommer som redan nämnts att arrangeras av Finlands Flygförbund den 12 juli.

Tävlingsplatsen blir Kauhava flygplats ca 100 km Ö Vasa.

112 — Mars 1964

## KSAK-guld till Gagarin och Bukovskij

Vid en mottagning på KSAK den 2 mars, anordnad tillsammans med Svenska Interplanetariska Sällskapet tilldelades de sovjetiska astronauterna Jurii Gagarin och Valerii Bukovskij KSAK:s guldplakett.

Som alla vet företog den dåvarande majoren Gagarin den första bemannade kretsningen i rymden kring jorden den 12 april 1961.

Starten ägde rum på morgonen från Bajkonarkosmodromen på ca: 47 $\frac{1}{2}$ ° nordlig latitud, 65 $\frac{1}{2}$ ° östlig longitud, och banans storcirkelplan i rymden låg nära 65° vinkel mot ekvatorplanet. Övriga element för den elliptiska banan var perigéum på 181 km höjd, apogéum på 317 km, mot vilket svarar en varvtid kring jorden på 89,34 minuter.

Denna första rymdfärd avbröts emellertid programenligt till att omfatta endast 1 varv, och landningen ägde rum i Saratovregionen ungefär 51°N, 46°O efter en färd på 108 minuter och en distans av ca: 41 000 km, eller drygt ett storcirkelvarv kring jorden. Tidsskillnaden mellan rymdvarvtid och verklig tid är naturligtvis beroende på den proportionellt stora andelen uppfarts- och nedfartstid för ett enda varv totalt.

Den 15 april 1961 underskrev major Gagarin sin färdrapport, ett av de dokument som av Sovjet överlämnats till Fédération Aéronautique Internationale som underlag för historiens första rymdrekordnotering. Redan 1960 upplinjades vid ett FAI-möte i Barcelona grundstommen till regler för bemannade rymdrekordnoteringar, och den i början av 1961 tillsatta Internationella Astronautiska Kommittén kunde den 18 juli 1961 i Paris fastställa rekordnoteringen.

Den första bemannade rymdflygningen bevisade vad man med säkerhet antagit men ej kunnat på jorden experimentellt efterlikna mer än några ögonblick — människan kan fungera i tyngdlöst tillstånd. Arbetet har gått vidare och forskningen framåt — främst i de stora rymdländerna Sovjet och USA. Till dags dato har 4 amerikanska och 6 sovjetiska rymdpiloter kretsat kring jorden. En av dessa var den kvinnliga kosmonauten Valentina Teresjkova, vars Vostok 6 hade en "Sputnik" i rymden, överstelöjtnant Valerij Bukovskij i Vostok 5 som den 14—19 juni 1963 tillryggalade 81 varv under 119 timmar mellan start och landning, den längsta tid som hittills noterats i rymden.

## MOTOIMPORT IMPORT- OCH EXPORT

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

Telegram: MOTORIM Warszawa



## KOPPLA AV I LUFTEN — BÖRJA SEGELFLYGA



*Polskbyggda segelflygplan för sport eller avkoppling är oöverträffade*

- BOCIAN** — högvärdigt tvåsitsigt segelflygplan
- FOKA** — högvärdigt ensitsigt segelflygplan för standardklassen
- ZEFIR** — ensitsigt segelflygplan med höga prestanda för allmänna klassen

### Utrustning för segelflygbogsering:

- TUR** — motoriserad startvinsch
  - RYS** — motoriserad återhämtare av startlina
  - STRZALA** — transportvagn
- Flyg- och navigeringsinstrument, flygreservdelar





## T I L L S A L U

### Piper Colt Custom 1962

utr. m. plastskidor Landes L-1650 och noskida L-2000, extratank för 6 tim aktionstid, klocka och axelremmar. Tot. gångtid 630 tim. Säljes billigt m. el. utan skidor. Kjell Granlund, Vilhelmina, tel: 811.

### Champion 7 EC

2 sits. utmärkt skolflygplan. Total gångtid 1.470 tim. Motorer C90-12F med 730 tim till grundöversyn. Säljes eller uthyres. Ch Petersson tel: 0512/100 69 el. 105 64.

### Auster V

med skidor och extra tank, motor Cirrus Minor II utgången, säljes till högstbjudande. Ring tel 060/760 53 el. 0611/155 26.

### Cessna 140

grundöversedd, i skick som ny.

### Piper Cub L-4

grundöversedd, även motorn. Helt som ny.

### Tiger Moth

med bogserkoppling, i bra skick. FLYGVERKSTADERNA NORRTÄLJE AB  
Tel: 0176/134 80.

### PIPER CUB för omg. leverans

Flygplan Piper Cub, 65 hkr motor Continental SE-CLR med gällande luftvärdighetsbevis. Total gångtid den 5/3 1964 ca 352 timmar.

Närmare upplysningar lämnas per tel. 033/274 00, Rune Gustafsson.

## NY KSAK-HANDBOK

En Elevhandbok i flygtjänst har ställts i ordning av KSAK, avsedd för elever som utbildas till privatflygare. Den utgör ett komplement till flyglärarens instruktioner på marken och i luften.

Handboken, stencilerad i A 4-format, 36 sidor plus omslag, kostar 6:— för KSAK-medlemmar. Säljes endast hos KSAK.

## "Handbok i radiotelefonering och navigering"

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

### Rallye MS 880

Nyöversedd, nybesiktigad. Total gångtid 900 tim, motor 10 tim. Lear radio o VOR. Tel: 0756/400 64, Wallén.

## BEGAGNADE FLYGPLAN

### Cessna 172,

fullt utrustad m radio. Gångtid 450 tim.

### Cessna 175,

fullt utrustad m radio samt ADF och VOR.

Gångtid 360 tim.

### Cessna 180,

fullt utrustad m bl a Mark X och Mark V, VOR, ADF, autopilot, extratankar m m. Gångtid 380 tim.

Samliga för omg leverans.

Disponert Bo Jacobson, Box 74, Ängelholm.

Tel: 0431/135 65 (kontorstid).

### Piper Pa-16 Clipper

4-sitsig, nybesiktigad och i mycket gott skick. Tot. gångtid motor och flygplan 900 tim. Säljes förmånligt.

Tel: Lidköping 0510/216 23.

### Tri Pacer Pa-22-160

Vid försäljning av 2 MFI Junior till SAS Flygklubb har deras välskötta Pa-22 blivit till salu. Fpl. är utr. m. full gyropanel samt VHF, VOR och MF.

AB Malmö Flygindustri, Bulltofta, tel: 040/93 47 10.

## Ö N S K A S K Ö P A

### Cirrus Minor II

med gångtid kvar köpes.

Ring tel. 060/760 53 el. 0611/155 26.

## Ö N S K A S H Y R A

### Piper Cub eller Cessna på flottörer

1 vecka under första hälften av juni

Svar till: 031/20 80 88 (efter 18.00).

## U T H Y R E S

### Piper Colt

instrumenterad för märkerflygning samt med radiokompass. Extratank för 6 tim. aktionstid. Uthyres för längre eller kortare tid. Ing. Hans Renström, Hälsingborg.

Tel. 042/358 00.

## F L Y G P L A T S E R

### Frölunda Flygstråk

500×300 m, 2,5 mil NV Stockholms centrum. Fri flygning under 300 m. Hangarer, uppställningsplatser, bensin och olja. 0758/520 63.

## P E R S O N A L

### KSAK anställer

#### 1. instruktör för tekniska detaljen

Tjänsten (på KSAK:s segelflygavdelning) avser besiktning av flygklubbarnas segelflygmateriel, lärartjänst vid KSAK:s centrala bygglärdarkurser m. m. Anst. skall tillträdas omkr. 1 juli. Sökande skall ha avlagt ingenjörs-examen vid tekn. läroverk eller institut, maskintekn. fackavd., och skall inneha S-certifikat och ev. motorflygcertifikat. Gärna praktik från flygverkstad. Svar med meritförteckning, betygsavskrifter, referenser och löneanspråk till KSAK, Skeppsbron 40, Stockholm C.

### Mekaniker

Linköpings Flygklubb söker yngre segelflygintresserad mekaniker för översyns- och reparationsverksamheten på klubbens segelflygmateriel samt för att biträda ordinarie flygmekaniker i arbetet på motorflygmaterielen. Sökanden skall ha intresse för att senare genomgå segelflyglärover utbildning.

Svar till Linköpings Flygklubb, Saab, Linköping.

### Segelflyglärare

önskas till Alleberg för sommarsäsongen.

Kontakta chefsinstruktören Lennart Ståhlfors, KSAK, tel. 08/23 23 65.

### Flygverkstad i Landskrona

Vi söker kontakt med flygmekaniker intresserad öppna egen tillsynsverkstad på Thulinfältet i Landskrona, där goda lokaler, viss grundsysselsättning samt bensinför-säljning kan garanteras av flygklubben.

Kontakta dess ordf. Disp. Ossian Feuk, tel: 0418/144 67, Stora Strandgatan 1, Landskrona.

## D I V E R S E

### Vem flög den 2 augusti över Tranås?

För en pågående utredning över ett åskvädersfenomen söker professor D. Hildebrandt vid Askforskningslaboratoriet i Uppsala kontakt med den pilot som den 2 augusti 1963 omkring kl 23.00 passerade Tranås på väg söderut och vände framför en åskfront för att därefter återvända i nordlig riktning.

Titta efter i loggböckerna. Saken har vetenskapligt intresse och professor Hildebrandt är angelägen att nå kontakt med piloten.

Ring KSAK-NYTT (08/23 23 65) eller prof. Hildebrandt (018/13 08 30), om Du har något positivt att rapportera!

## Min syn på saken

Under denna rubrik tar KSAK-NYTT i mån av utrymme emot debattinlägg i aktuella flygfrågor. — Korta, koncisa insändare har största chansen att bli publicerade.

## Vätternhanget I

I februari numret av KSAK NYTT beskrev Olle Berg i en trevlig artikel Vätternhanget och dess möjligheter till intressanta och roande flygningar. Han avslutade artikeln med en framtidsversion som på mig verkar häresande. Jag citerar; "Jag väntar mig mycket av Vätternhanget och ser med spänning fram mot den dag då svärmar av segelplan med trimmen i framläge pilar fram och tillbaka på hangsträckan för att undan för undan höja hastighetsnoteringarna i Rikssegelflygtävlingen till 70—80—90, ja kanske rent av 100 km/t osv."

Nu tror jag emellertid att vår vän Olle Berg, som är en hängiven segelflygare, mest avsett att få igång en diskussion kring en tivelaktig punkt i RST bestämmelserna. Antag att någon eller några förare utnyttjar hanget tävlingsmässigt vid lämpliga vindförhållanden. (Vilket i rättvisans namn kanske högst inträffar några dagar per år.) De kommer naturligtvis att få topplaceringar i både hastighets- och distansmomentet. Segelflygkunnandet, vilket onekligen krävs vid exvis hastighetsflygning på triangelbana under termikförhållande, är här av underordnad betydelse. Vi vet att ju mer det blåser och ju lägre man flyger desto högre blir färdhastigheten. Vinnare blir den som vågar släpa ut kärran i full storm och som samtidigt vågar, att i byig luft på nollhöjd, pressa kärran till hastigheter, som betydligt överskrider de för fpl tillåtna.

Rent sportsligt tycker jag segelflygkunnandet skall premieras och inte något som lätt kan urarta till dumdrighet.

Hur skall man komma åt denna lucka i RST bestämmelserna? Förbjuda hastighets och distansflyg på hang? Slopa tur och returflygningarna enbart i klass 1 eller i både klass 1 och 2?

Många kanhända drar en parallell med höjdmomentet, där det förekommer både vågflygning och molnflygning. Man får väl dock säga, att hastighets- och distansmomenten mer än höjdmomentet visar vad en förare rent tävlings-

mässigt går för. Detta är av betydelse bla för klubbarnas val av SM-aspiranter. Om återväxten inom segelflygsporten skall tryggas, fordras att reglerna så långt det nu är praktiskt möjligt överensstämmer med de internationella tävlingsbestämmelserna.

En diskussion i saken nu borde ge en del matnyttigt till 1964 års segelflygchefsmöte.

Bo Sjödin

## Vätternhanget II

Jag vill först och främst tacka Ing. Olle Berg, för hans mycket intressanta artikel om "Vätternhanget". Det är med stor glädje jag, och säkert många med mig, tar del av andra piloters erfarenheter vid flygningar de utfört.

Jag vill protestera i allra högsta grad mot en av Olle Bergs synpunkter. Det gäller hans spekulationer, att vid hangflygning öka hastighetsnoteringarna och distanspoängen i Rikssegelflygtävlingen.

Må så vara, att hangflygning i sådana sammanhang kräver sin man både i fråga om rutin och teori, men det finns dock ett aber. Skall inte alla tävlingsdeltagare ha samma möjligheter att kunna placera sig i ett tävlingsmoment? "Jo", svarar säkerligen Olle Berg och några likasinnade, "det står var och en fritt att ta flygplanet på en vagn och åka till ett lämpligt hang för att uppnå ett hyfsat resultat". Om det framledes visar sig att teorierna stämmer, blir tävlingsdeltagarna som vill vara med i toppstriderna tvungna att söka sig till hanget. Det är ofrånkomligt, att det måste vara betydligt lättare för en rutinerad hangflygare att göra ett bra resultat på ett hang, som han känner till än på en triangelbana.

Man måste ifrågasätta, om majoriteten har resurser ifråga om tid och framförallt ekonomi, för att skaffa sig den rutin och göra de förberedelser som behövs.

Jag har inget emot att resultat gjorda på hanget skall godkännas i Rikssegelflygtävlingen, men då skall det vara i ett moment för sig. Samma sak gäller de resultat, som görs vid vågsegelflygning. Vi ser ju, att toppnoteringarna görs i fjällen. Det är inte rätt, att vi i södra Sverige skall behöva åka 100-tals mil för att skaffa oss konkurrenskraftig höjdpöäng. Att matematiskt räkna fram koefficienter, för att utjämna de olika resultaten till rättvisa sådana, ter sig mycket svårt.

Kort sagt: "Vi måste få fram en differentiering av de olika tävlingsmomenten, för att stimulera tävlingsintresset och för att få fram rättvisa resultat."

Jag hoppas, dels att mina synpunkter väcker de björnar som sover, dels att Rikssegelflygtävlingens ansvariga tar sig en funderare redan nu, innan protesterna mot gjorda resultat blir en realitet.

Lars Hedenbergh, Växjö

Nedanstående skrivelse har tillställts luftfartsstyrelsen samt KSAK för kännedom. Frågan har stort intresse och vi publicerar den under "Min syn på saken" för debatt.

## Flygtid "block to block"

Då det från våra medlemmar (Blekinge flygklubb) kommit klagomål på att flygtiden för privatflygning och skolflygning räknas från utkörning — inkörning och parkering, har vi under en tid noggrant bokfört mark och flygtider för att få en uppfattning om i vilken utsträckning man förlorar tid vid markkörning och väntning före start.

Det resultat vi kommit fram till är att man i genomsnitt förlorar 15—40% av flygtiden genom markrörelser m m. Med hänsyn härtill anser vi att bestämmelsen är orimlig. Det kan ju inte vara avsikten att nära en tredjedel av ett övningspass skall gå bort för markkörning, väntning och kortare kritik på marken under passets gång. Medlemmarna reagerar starkt mot att behöva betala uthyrningspris för tid som inte kan hänföras till effektiv flygtid och som därför inte befrämjar deras säkerhet och träning i luften. Helt säkert har Kungl Luftfartsstyrelsen högre aspekter på denna bestämmelse, men vi anse att det är tillräckligt dyrt att i dagens läge vara privatflygare utan att vi också skall nödgas betala flygpris när flygplanet befinner sig på marken.

## Uppföljning av blocktider

Plats	Åtgärder	Tid	% flygtimme	Anm.
Frankfurt	Utkörning			
	kontroller			
	väntetid	0 t 27 min	40,5%	Affärsflyg
Kastrup	Utkörning			
	kontroller			
	väntetid	0 t 22 min	37,0%	"
Kastrup	"	0 t 21 min	35,0%	"
Kastrup	"	0 t 22 min	37,0%	"
Malmö	"	0 t 19 min	31,5%	"
Malmö	"	0 t 17 min	28,5%	"
Ronneby	"	0 t 16 min	27,0%	Skolflygning
Ronneby	Utkörning			
	kontroller	0 t 13 min	22,0%	"
Ronneby	Utkörning			
	kontroller	0 t 11 min	18,0%	Privatflygning
Ronneby	Utkörning			
	kontroller	0 t 09 min	15,0%	"

Ronneby 14/2 1964

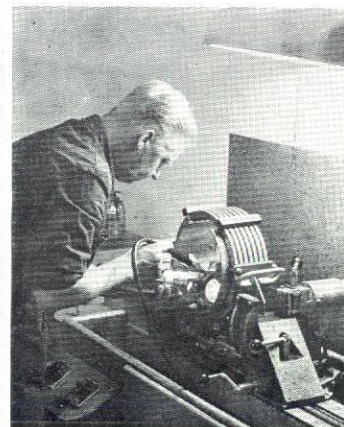
Ulf Wiberg  
Trafikflygare



# Översyn av flygplanmotorer



Uppmätning av vevhus



Sprickindikering av stötdetalj

Ett arbete där noggrannhet är av största betydelse. Kontakta vår verkstad för planering av motoröversyner eller andra flygplanarbeten.

# OSTERMANNS AERO AB

BROMMA FLYGPLATS, BROMMA 10

GODSADRESS: SUNDBYBERG - TELEFON 08/28 28 40