



## SAAB NORRKÖPING

### HELIKOPTRAR och FLYGPLAN

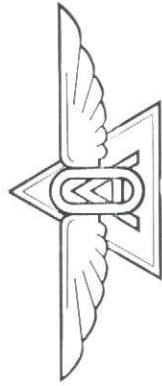
- Försäljning
- Reservdelslager
- Helikopterskola
- Utför specialuppdrag för helikoptrar
- Reparations- och underhållsverkstäder

### SAAB AKTIEBOLAG

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

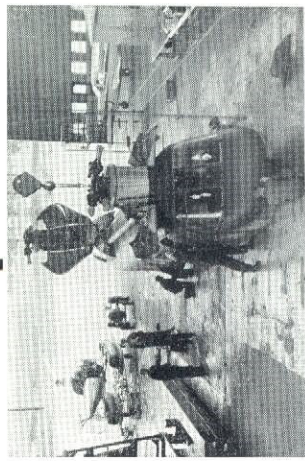
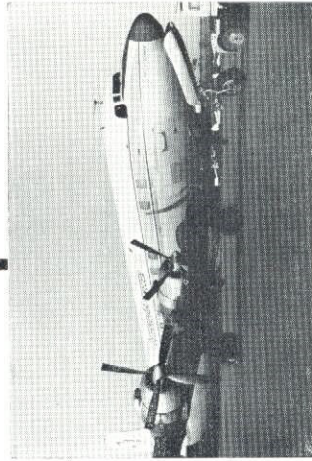


NUMMER 4 · ÅRGÅNG 9 · MAJ 1966



## 6000 m<sup>2</sup> VERKSTÄDER på BROMMA flygplats

Närmare 200.000 arbetstimmar per år  
utföres på



TEKNISK SERVICE

ÖVERSYNER

TILLSYNER

REPARATIONER

Dessutom FÖRSÄLJNING av

HELIKOPTRAR

FLYGPLAN och

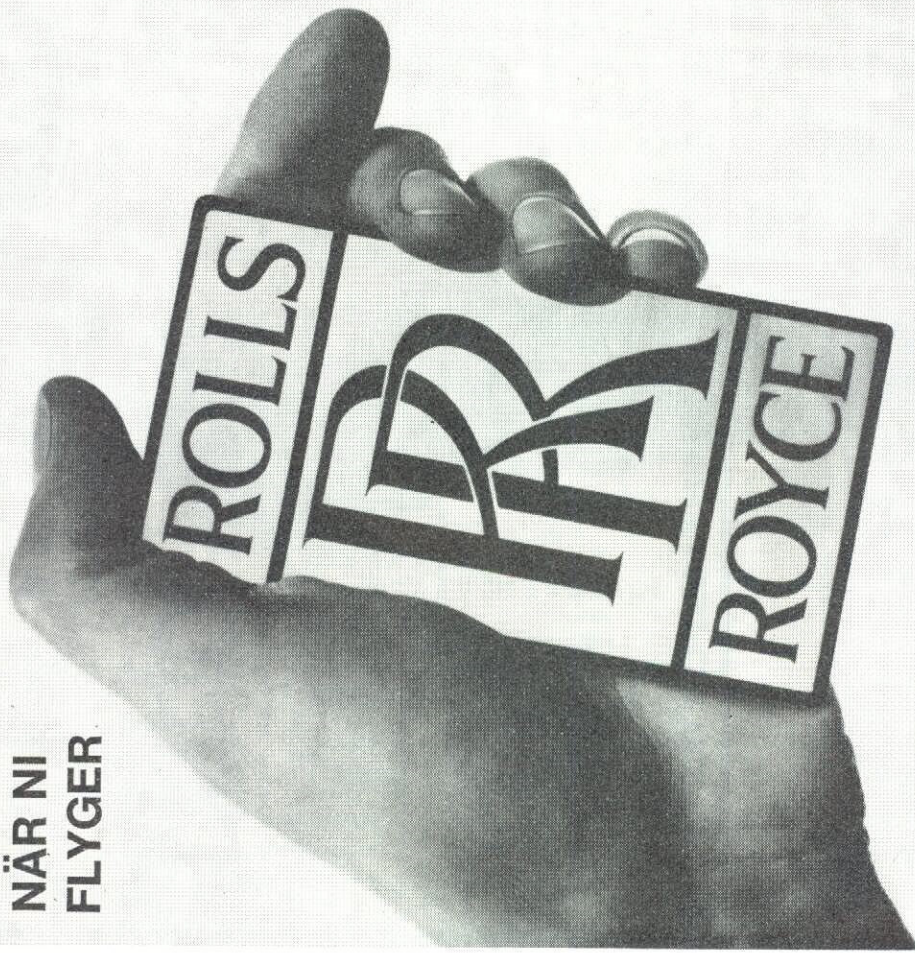
RESERVDELAR

# OSTERMANNS AERO AB

BROMMA FLYGPLATS, BROMMA 10

GODSADRESS: SUNDBYBERG - TELEFON 08/28 28 40

VARFÖR INTE  
VÄLJA DET  
BÄSTA OCKSÅ  
NÄR NI  
FLYGER



Motorerna från Rolls-Royce är med rätta världsbekända för sin mjuka gång och driftsäkerhet. Och det gäller inte bara i bilistkretsar. Rolls-Royce Continental-motorer för affärs- och privatflyg har samma höga kvalitet. Det är en av anledningarna till att det finns fler affärs- och privatflygplan utrustade med Continental-motorer än

med någon annan motortyp. De stora tekniska och personella resurserna hos Rolls-Royce och Continental Motors Corporation bildar tillsammans en ojämförligt stark serviceorganisation. Rolls-Royce tekniker, Rolls-Royce service och snabba reservdelsleveranser gör att Ni kan utnyttja Er Rolls-Royce Continental-motor maximalt.

Rolls-Royce/Continental Motors Corporation - Representant i Sverige:

DUELLS AERO · FRIGGAGATAN 10 · GÖTEBORG C · TELEFON 1921 05



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

**Utgivningsdag** omkr den 15 i utgivningsmånaden.

**Konuskript** till text och annonser skall vara KSAAK-NYTT tillkomna senast den 15, månaden före utgivningsmånaden.

**Redaktör och utgivare:** Birger Gripsted.

**Adress:** Skeppsbron 40, 3 tr, Stockholm C. Tel. 08/23 23 65, Postgö: KSAAK 555 70.

**Prenumerationspris:** 10 kronor per helår.

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

**Annonsformat och annonspriser:**

- Omslagets baksida, 2-färgs (130X165 mm)..... 800: -
  - Omslagets innersidor, 2-färgs (130X185 mm)..... 650: -
  - D-o, svart ..... 600: -
  - 1/1-sida (130X185 mm) .. 425: -
  - 1/2-sida (130X 90 mm) .. 275: -
  - 1/2-sida ( 62X185 mm) .. 275: -
  - 1/4-sida (130X 45 mm) .. 150: -
  - 1/4-sida ( 62X 90 mm) .. 150: -
  - Radannonser (spaltbredd 62 mm) 2: - per mm. (Anslutna flygklubbar, deras medlemmar och KSAAK:s direktanslutna medlemmar får 35 % rabatt på icke kommersiella radannonser).
- Klichéer:** raster 120 linjer/tum.



**Organ för**  
Kungl. Svenska Aeroklubben och  
Frivilliga Flygkåren

## NYTT FRÅN LFS

### UTBILDNING AV PRIVATFLYGARE PÅ NY FLYGPLANTYP

I samband med haveriutredningar har det kunnat konstaterats att privatflygare ofta haft bristfälliga kunskaper om den flygplantyp de fört vid haveritillfället. Det har också visat sig vid granskningen av de protokoll, som flygläraren insänder till luftfartsstyrelsen efter genomförd utbildning på ny flygplantyp, att flygutiden under utbildningen i vissa fall varit alltför kort.

Luftfartsstyrelsen har hittills icke velat fastställa någon minimiflygtid för här aktuell utbildning, utan har överlåtit åt flyglärarna att bedöma erforderlig flygtid med hänsyn till vederbörande förares förmåga och tidigare flygerfarenhet samt med hänsyn till svårighetsgraden hos den aktuella flygplantypen. Om tendensen till alltför kort utbildningstid fortsätter kommer dock luftfartsstyrelsen att överväga att fastställa viss minimitid för utbildning på ny flygplantyp.

Bestämmelserna angående utbildning på ny flygplantyp återfinnas i BCL U 3.1. Där anges bl a att utbildningen skall följa särskilt fastställt "Protokoll över utbildning av privatflygare på ny flygplantyp".

Vissa möjligheter att tillämpa förkortad utbildning medges enligt föreskrifterna i SB 117. I sådana fall skall dock på baksidan av protokollet flygläraren ange anledningen till att förkortad utbildning tillämpas. Av protokollet skall härvid framgå vilka övningar som utesluts.

Särskild vikt bör fästas vid skiljaktigheterna i vinkningsfart mellan ett lätt lastat flygplan och ett flygplan lastat till max flygvikt samt den avsevärt högre vinkningsfarten i samband med den ökade vingbelastningen under sväng.

På ett försiktigt flygplan kan skillnaden i vinkningsfart mellan lätt lasterat alternativt och fulllastat flygplan uppgå till c:a 20 %. Vid

(Forts på sid 27)

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Nytt från LFS .....	4
KSAAK, SFSF och RK .....	7
Ordförandeskifte i KSAAK .....	8
KSAAKs styrelse från årsmötet 1966 .....	9
1218 allmänflygplan registrerade i Skandinavien .....	11
Distriktsövningar i segelflygning .....	12
Sportflygare "tester" SAAB 105 .....	14
Fjällsegelflyg 1966 .....	16
Flygplantest: Cessna Super Skymaster .....	21
Segelflyg-, motorflyg- och radolager i Gällivare .....	23
Nytt från FFK: Samverkansövningar med civilförsvaret .....	24
Fälliskärmsport .....	26
Från klubbarna .....	28
Affärsflyg .....	29
Flygdagar på F4 .....	30
Deltagare i SM .....	30
Hatten .....	34
Nytt från FFK .....	36

### OMSLAGSBILDEN

Fyra basar kring en fjällkarta. Från höger: lägerbasen Sven Mattson, flygplatsansvarige Kjell Bergman, stationsmaterianlansvarige Olle Bröms och inflygningsbasen Gunnar Carle. Plats: Grövelsjön. Foto Harald Millgård.



# "Därför flyger jag SAS"

"När jag i en fjärran världsdöel kliver in i ett SAS-plan är det för mig en fläkt från Sverige, industrilandet, en erinran om vad duglig svensk företagsamhet skapat under skilda horisonter".

GUDMUND SILFVERSTOLPE, vice verkst, direktör i AGA

# NYGE-AERO

inbjuder bärmed

## alla flygintresserade

till

# "FLY IN"

på Nyge flygplats i Nyköping

*tisdagen den 11 juni kl. 10.00-19.00*

*söndagen den 12 juni kl. 10.00-19.00*

**FLY-EXPO** med PIPERS hela linje av **PRISER** utdelas till äldsta manliga och kvinnliga pilot **JÄTTEREA** på begagnade flygplan samt yngste pilot som flyger till "FLY IN"  
**UTSTÄLLNING** av flygradio (King, ARC, Narco)  
**DEMONSTRATION** av ABSTRACTA-hangarer för äldsta besökande PIPER-flygplan  
**LOPPMARKNAD** på beg flygplandelar, tillbehör, radiodelar etc.  
**FRI TANKNING** (max 40 l) för varje ankommande flygplan  
Tag med familj, vänner och bekanta — flygande, bilande eller gående

**CAMPING · SERVERING · FILM · MUSIK**

**SM-FLYGARE!** Avsluta SM-dagarna med att besöka Nyges "FLY IN"

Generalagent för PIPER i Skandinavien:

**NYGE AERO / AB NYGEVERKEN**

Box 31 Nyköping · Tel 0155/82 520

# KSAK, SFSF och RF

*KSAKs årsmöte hade samlat 95 deltagare från styrelsen och klubbarna. Den viktigaste frågan förutom skiftet på ordförande-posten gällde ärendet om anslutning till Riksidrottsförbundet (RF).*

Årsmötet uttalade sig i stort sett positivt för förslaget angående KSAKs anslutning till RF. Dock ansåg man att en ytterligare orientering måste lämnas klubbarna samt att flera frågor krävde en närmare utredning. Årsmötet beslöt överlämna ärendet till styrelsen för skyndsamt vidare behandling. Klubbarna skulle få tillfälle yttra sig och avge sin röst genom extra sammanträde eller cirkulationsbeslut.

Styrelsen beslöt vid sitt sammanträde efter årsmötet att hänskjuta frågan till VU att snarast möjligt verkställa den begärda utredningen. Styrelsen skulle även få tillfälle att fatta definitivt beslut i frågan. Med hänsyn till ärendets vikt och brädska har KSAK NYTT funnit det angeläget att ge en sammanfattning av den orientering som lämnades vid mötet. Efter förberedande handlingar med RFs verkställande direktör Bo Bengtson har KSAK gjort upp ett propositionsförslag för anslutning till RF. I RF ingår ett antal specialförbund — f n 46 — med ett medlemsantal på något över 1 miljon. En anslutning till RF förutsätter ett direkt lydandsförhållande, varvid RF övertar och svarar för utgående statsanslag. En direktanslutning av KSAK har därför inte bedömts lämplig, eftersom KSAK är en riksorganisation med ett stort antal allmännyttiga funktioner, för vilka särskilda statsanslag utgår. Dessa statsanslag avser dock inte flygsport. KSAK hade därför i sitt förslag tänkt sig ett särskilt tavlingsförbund — Svenska Flygsportförbundet (SFSF) — direkt lydande under RF, men

sidoordnat KSAK genom att KSAKs styrelse även skulle vara styrelse för SFSF. Organisationformen har förelagts dir Bengtson, som i princip inte haft något att erinra däremot.

För att RF vid sitt årsmöte (i november) skall kunna behandla en eventuell ansökan om anslutning av SFSF fordras alla handlingar till RF senast i början av september. Någon garanti för att SFSF vinner anslutning kunde direktör Bengtson av naturliga skäl inte lämna. Men om SFSF vinner anslutning till RF betyder detta ökade utgifter för RF, för vilka RF i sin tur måste ha en återförsäkring.

Beträffande de ekonomiska konsekvenserna för KSAK och SFSF kan nämnas, att SFSFs årsavgift kommer att motsvara 1 röst i RF, dvs 400 kronor. Någon avgift för klubbarna till RF blir det inte, utan klubbarnas avgift till KSAK i hushållsavgift skall kunna täcka medlemskap i SFSF och att någon större avgift från klubbarna till SFSF inte skall bli nödvändig. Vissa administrationsbidrag kan påräknas från RF och torde huvudsakligen uppväga de extra utgifter som organiserandet av SFSF kan medföra. På längre sikt får SFSF samma möjligheter till anslag av RF som övriga specialförbunds, allt beroende på den flygsportverksamhet som SFSF kommer att bedriva. I detta sammanhang bör nämnas att klubbarnas anslutning till SFSF givetvis inte är obligatorisk. Tvärtom måste varje klubb — som så önskar — söka med-

slutning till RF är.

Slutligen har med detta velat orientera alla sina läsare och därmed alla KSAKs klubbar och medlemmar om det betydelsefulla ärendet som en anslutning till RF är.

Slutligen har med detta velat orientera alla sina läsare och därmed alla KSAKs klubbar och medlemmar om det betydelsefulla ärendet som en anslutning till RF är.

# Revisionsberättelse

Undertecknade, som utsetts att granska Kungl Svenska Aero-klubbens räkenskaper och förvaltning, får efter verkställd revision för år 1965 avgiva följande berättelse.

För fullgörande av våra uppdrag har vi tagit del av klubbens räkenskaper, styrelsens berättelse, ekonomisk rapport, styrelsens och verkställande utskottets protokoll, även om andra handlingar, som lämna upplysning om verksamheten. Vi har jämväl inventerat klubbens värdehandlingar och kontrollerat gällande försäkringar.

Räkenskaperna har före revisionen siffergranskats genom undertecknad Holmbergs försorg, varvid kontant kassabehållning och bankräkningar kontrollerats.

Beträffande klubbens ekonomiska ställning den 31 december 1965 samt resultatet av verksamheten jämte förändringarna i fondställningen under räkenskapsåret hänvisar vi till ovannämnda ekonomiska rapport jämte i styrelsens årsberättelse intagna sifferuppgifter och vid samma berättelse fogade Balans- och Vinst- och Förlusträkningar, vilka överensstämmer med räkenskaperna.

Revisionen har jämväl omfattat räkenskaperna för Svenska Flygares Riksförbunds Hjälpfond jämte inventering av denna fonds tillgångar.

På grund av vad vi vid revisionen iakttagit får vi tillstyrka, att årsmötet beviljar styrelsen ansvarsfrihet för förvaltningen av klubbens angelägenheter under den tid redovisningen omfattar.

Stockholm den 16 april 1966

Lennart Landegren

Representant

B Holmberg

Aukt revisor



Vid årsmötet den 25 april överlämnade Carl Ljungberg KSAKs ordförande-klubba till nyvalde Harry Hjalmarson.

## Ordförandeskifte i KSAK

Carl Ljungberg, som av familjeskäl ämnar lämna landet, har efter sex år som KSAKs ordförande nedlagt klubban. Det torde för medlemmarna vara bekant vad Carl Ljungberg under dessa år betydligt för vår organisation och för allmänflygvet, för vilket hans vederhäftighet, omutslagenhet och klarhet förmått skapa respekt, förtroende och stöd hos både myndigheter och enskilda. Hans utomordentliga intresse och osparad nit ifråga om allt som rör KSAK har för alltid förvärvat honom vår tacksamhet. För dem som haft förmånen att närmare samarbeta med honom har han varit en livgivande inspirationskälla och vi skall alltid med uppskattning minnas

hans både bildligt och lekamlingen högresta gestalt.

Det är en stor glädje att kunna konstatera, att den avgående ordföranden kunnat överlämna klubban i händerna på direktör Harry Hjalmarson, som med akklamation valts till ny ordförande. Harry Hjalmarsons namn är så känt i vårt land, att någon ytterligare presentation inte torde erfordras. KSAK kan endast uttrycka sin glädje och tacksamhet över att han, utöver sina maktfullgånade uppgifter som direktör för Kooperativa Förbundet och ordförande i Stockholmskonsum, velat äta sig ledningen av aeroklubbens verksamhet, för vilken han redan visat ett stort och glädjande intresse.

# KSAKs styrelse från årsmötet 1966

**Hedersordförande**  
H K H Prins Bertil

**Ordförande:**  
Hjalmarson H direktör

**Vice ordförande:**  
Norlin P A direktör  
Florman B direktör  
Hansson S A civilingenjör  
Dahl S tandläkare

**Övriga ledamöter:**  
Dahlgren G kapten  
Domås R byggnadsingenjör  
Hasselrot G A major  
Holmberg B gymnastikdirektör  
Huzell B direktör

Karleby O generaldirektör  
Månsson T jägmästare  
Rydellius C G kapten  
Vigre J ingenjör

Ericson W polismästare  
von der Esch H-U advokat  
Liljhagen S H överstelöjtnant  
Magnusson C-M kyrkoherde  
Olow B överingenjör

Rehnberg Å överste  
Söderberg N generalmajor  
Uggla B drätselintendent  
Åhlén G direktör

**Suppleanter:**

Malmberg B O källarmästare  
Svanberg S-E direktör  
Ahlberg T verkställare  
Sundberg K A ingenjör

**Föresvarsstabens representanter:**

Liljestrand B överste  
Hökmark A G överstelöjtnant (suppl)

**Flygvapnets representanter:**  
Neij H överste  
Lenard B T kapten (suppl)

**Kungl Civilföresvarsstyrelsens representanter:**

Müller I byråchef  
Rune N byrådirektör (suppl)

**Kungl Luftfartsstyrelsens representanter:**  
Ljunger E överingenjör

Gävert Å luftfartsinspektör (suppl)

**De ständiga kommittéernas ordförande och vice ordförande (suppl):**

**Motorflygkommittén**

Andersson B J professor (ordf)  
Byrquist T civilingenjör (v ordf)

**Segelflygkommittén**

Magnusson C-M kyrkoherde (ordf)  
Aigotson R förs.inspektör (v ordf)

**Modellflygkommittén**

Stark S flygdirektör (ordf)  
Ordföranden i Sveriges Modellflygförbund (v ordf)  
F n Persson S förlagschef

**Fallsämskommittén**

Einerth S ingenjör (ordf)  
Ordföranden i Svenska Fall-

Till dem som Carl Ljungberg hade nöjet överlämna förlämnatredan år inför årsmötet var bankdirektör Marcus Wallenberg (KSAKs guldmeddell) . . .



. . . och fyra välkända flygjournalister (KSAKs guldklaret). Fr v Nils Horney (aktiv i gamla Morgontidningen), C E Holmquist (signaturen Hqt i DN) samt Harald Millgård (nu i Borlänge Tidning och flitig medarbetare i KSAK-Nytt). K A Larsson (i St Tidn) fick också utmärkelsen, men kunde inte komma till årsmötet.



skärmsklubb (v ordf)  
f n von Boisman G överste

**Affärsflygkommittén**  
Ahlberg K flygkapten (ordf)  
Karlbom G civilingenjör  
(v ordf)

**Juridiska kommittén**  
Elmström A advokat (ordf)  
Nylund E avelningsdirektör  
(v ordf)

**Verkställande Utskott:**  
Florman B direktör (ordf)  
Hansson S A civilingenjör  
(v ordf)

Andersson B J professor  
Domås byggmadsingenjör  
Stark S flygdirektör  
Vigre J ingenjör  
Magnusson C-M kyrkoherde  
(suppl)

Olow B överingenjör (suppl)  
Liljestrand B överste (Fst)  
Högmark A G överstelöjtnant  
(Fst-suppl)  
Neij H överste (FV)

Lenard B T kapten (FV-suppl)  
Müller I byråchef (Cfs)  
Rune N byrådirektör (Cfs-  
suppl)

Ljung E överingenjör (Lfs)  
Gävert A luftfartsinspektör  
(Lfs-suppl)

**Revisorer:**  
Holmberg B aukt revisor  
Landegren L föreståndare  
Gäfvert O aukt revisor (suppl)  
Sjögren B I trafikledare  
(suppl)

**Valberedningen:**  
Ordförande är VU ordförande  
(v ordf)

**Ordinarie ledamöter:**  
Algotson R försäkrings-  
inspektör  
Gråhn L posttjänsteman  
Svansson K avelningsdirektör  
..... (vakant)

**Suppleanter:**  
Kernell S chefsingenjör  
Lindstrand S kallarmästare  
Olsson G flyglärare

## KSAKs ständiga kommittéer

### Motorflygkommittén

**Ordförande:**

Andersson B J professor

**Vice ordförande:**

Byquist T civilingenjör

**Övriga ledamöter:**

Antvik G civilingenjör  
Behrns T E kapten  
Holmström L civilingenjör  
Jansson A ingenjör  
Olsson G flyglärare  
Ringstrand O trafikflygare  
Sandberg S kapten  
af Ugglas C etviljämästare

### Segelflygkommittén

**Ordförande:**

Magnusson C-M kyrkoherde

### Övriga ledamöter:

Alseby B ingenjör  
Beckman B direktör  
Larsson L ingenjör  
Schmiterlöw H ingenjör  
Grenchefer för friflygande  
modeller i SMFF  
f n Kalén G kemigraf  
Grenchefer för linstyrda  
modeller i SMFF  
f n Söderberg C teknolog  
Grenchefer för radiostyrda  
modeller i SMFF  
f n Hofmann G ingenjör  
Grenchefer för raketmodeller  
i SMFF  
f n Olsson O ingenjör

### Fallskärmskommittén

**Ordförande:**

Einerth S ingenjör

**Vice ordförande:**

Ordf i Svenska Fallskärms-  
klubben

f n von Boisman G överste

**Övriga ledamöter:**

Hellberg S kamrer  
Juhlin G civilingenjör  
Kindberg L herr  
Liljedahl B platsättare  
Srud U byrådirektör  
Åstrand H arméingenjör

### Affärsflygkommittén

**Ordförande:**

Ahlberg K flygkapten

**Vice ordförande:**

Karlbohm G civilingenjör

**Övriga ledamöter:**

Andersson B J professor  
Bjernerkuull B kapten  
Krönby B direktör  
Olsson G flyglärare  
..... (vakant)

### Juridiska kommittén

**Ordförande:**

Elmström A advokat

**Vice ordförande:**

Nylund E avelningsdirektör

**Övriga ledamöter:**

von der Esch H U advokat  
Hedenstierna C advokat

# 1218 "allmänflygplan" registrerade i Skandinavien

Allmänflyget går framåt med stormsteg i Norden att döma av de senaste registreringsiffrorna — från årsskiftet 1965/66. Inte minst gäller denna frammarsch Sverige. Trots att luftfartsstyrelsen särskilt under de senaste åren visat stor restriktivitet, då det gällt luftvärdighetsbevis för äldre flygplan, går kurvan över registrerade flygplan lika brant uppåt som tidigare.

För hela Norden är registreringsiffran över 1- och 2-motoriga flygplan med bruttovikt upp till 3500 kg nu uppe i 1218, vilket innebär en ökning under år 1965 med 126 flygplan.

Sverige ligger alljämt avsevärt före sina grannländer **och kunde vid senaste årsskiftet redovisa 650 registrerade flygplan i klassen. Antalet överskrider som synes de tre övriga ländernas sammanlagda registreringsiffror och innebär dessutom en ökning under den senaste 10-årsperioden med in- te mindre än 122,8 procent. Efter Sverige följer Danmark med 252, Norge med 185 och Finland med 125 registreringar.**

Enbart i Sverige är sammanlagt över 40-talet olika flygplanmärken representerade. Dominerande är Piper, som genom sina 30 olika flygplan-typer svarar för 35,8 procent av den nordiska flygplanparken och 43,7 procent av den svenska.

Med 119 registreringar täcker Cessna 18,2 procent i Sverige och på tredje plats följer sedan Auster med 48 svenska registreringar.

Av de över 150 olika flygplan-typerna tronar alljämt högst upp i toppen gamla hederliga Piper Cub, Enbart i Sverige finns f n 113 Cubar och totalt i hela Norden 164 med luftvärdighetsbevis.

Antal flygplan upp till 3 500 kg bruttovikt registrerade i Skandinavien den 1 januari 1966.

PIPER	Sverige	Danmark	Norge	Finland	Totalt
J3 och L4 Cub	54	7	22	5	88
PA-12 Cruiser	3			1	4
PA-18 Super Cub	59	4	8	5	76
PA-20 Pacer	6	1		1	8
PA-22 Tri-Pacer	38	13	11		62
PA-22 Colt	32	10	16	1	59
PA-23 Aztec-Apache	14	14	2		30
PA-24 Comanche	4	1			5
PA-25 Pawnee	16	5			21
PA-28 Cherokee	56	13	7	1	77
PA-30 Twin Comanche	4	1			5
PA-32 Cherokee Six	1				1
Piper totalt	287	69	66	14	436
Procent	43,7	27,4	35,7	11,0	35,8

CESSNA	Sverige	Danmark	Norge	Finland	Totalt
140/150	18	8	11	6	43
170/172/175	27	22	19	12	114
180/182/185/195	21	4	34	8	73
206/205/210	10	2	3		15
Twin	3	1	2		6
Cessna totalt	119	37	69	26	251
Procent	18,2	14,7	37,3	20,5	20,6

ÖVRIGA	Sverige	Danmark	Norge	Finland	Totalt
Aero Comander	8	2		1	11
Auster	48	10	9	8	75
Beach, singel eng.	12	6	1	2	21
Beach twin eng.	11	6	2	2	21
DH Moth	17		1		19
Dornier	6	3			9
Fairchild	5	1	4	6	16
Focke Wulf	8			11	19
Gardan Horizon	7	8	4	2	24
Jodel	10			3	13
Klemm	4			3	7
KZ	6	63		4	73
Luscombe Silvaire	3		7		10
Mooney	1	4		4	9
Morane Saulnier	7	3	2	1	13
MFI Junior	29	1	4		34
Republic Sea-Bee	12		3	1	16
Saab Safir	7				7
Stinson	8		1		9
Övriga	41	39	12	39	131
Övriga totalt	280	146	50	85	531
Procent	38,1	57,9	27,0	68,5	43,6
Sammanlagt	656	252	185	125	1 218

# Distriktstävlingar i segelflygning

*I sommar börjar man med distriktstävlingar inom segelflyget, dels för att skapa nya tävlingsmöjligheter, dels för att få en kvalificering för nästa SM.*

*Harald Millgård redogör här för tävlingsformen och för de regelökter som förekommer inom de olika distriktet.*

Distriktstävlingar är nog en av de snillrikaste idéer som kläckts i det svenska segelflyget. Det har anats inflationstendenser kring SM. Dit har kommit tävlande som haft för mycket av spary över sig i den tränedans som åtminstone toppförarna bjudit på. Men det är förklarligt att även genomtrötta vingar lat pröva sina vingar och när ingen annan i tävlingsväg än SM funnits så har även de små fåglarna dragit sig dit med den i och för sig ingalunda orimliga tanken — det här är nämligen bättre upp än gamle H C Andersen — att sparyningen så småningom kan växa upp till en suverän trana.

Även om SM inte ägde rum på Alleberg utan på ett rymligare flygfält så skulle den allt större trängseln (allt fler klubbar anmäler varsinna tre lag) snart göra det nödvändigt att be sparyarna dra hem till sina

egna bakgårdar. Det vore trist för alla parter.

Distriktstävlingarna som kvalificeringsapparat för SM (förutom så och så många i SM-toppen, som är självskrivna nästa gång) gör allt bryskt avvisande obehövt och ingen blir ledsen. Hädanefter finns de tävlingsarenor, kring vilka en ständigt växande skara segelflygare trängtar att pröva vingliga färdigheter. Idén med distriktstävlingarna är det Columbus ägg som det svenska segelflyget verkligen behövt och idégivaren är att gratulera likasom övriga ansvariga och naturligtvis inte minst klubbarnas tävlingsugna segelflygare, liksom de fem arrangörsklubbar som får hugga i med en intressant uppgift med åtföljande möjligheter till distriktspaganda för vår upplyftande sport.

Medan segelflygarna under

denna gastkramande vinter vändats över överksamheten (för dem som inte förberett och deltagit i fjällsegelflygläger) har Lennart Ståhlfors och Karl Göran Klevstigh rest omkring till de olika distriktet och utrett hur de församlade klubbrepresentanterna ställt sig till de preliminära tävlingsregler som de erfarna toppkramaternas sammantallt. Det var främst två frågor som diskutrades: antal starter per tävlingsdag och huruvida molnflygning bör tillåtas. Efter rundturen omarbetades reglerna ungefär i den riktning som anvisades av distriktskonferenserna.

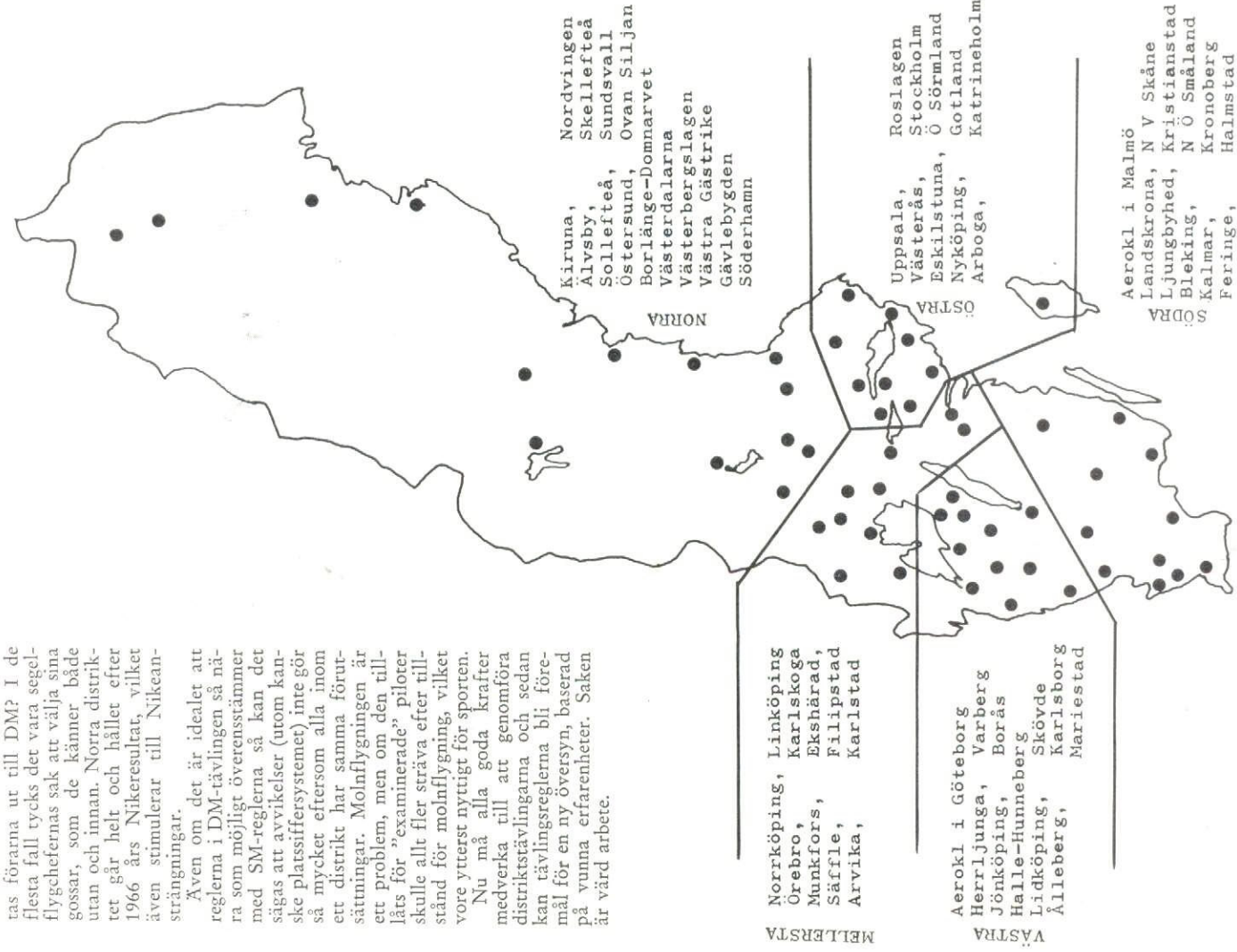
Tävlingsreglerna blir dock inte exakt lika i alla distriktet eftersom dessa har en viss självbestämmanderätt. I fråga om antalet starter per tävlingsdag och molnflygning är meningarna ingalunda samstämmiga. Västra distriktet förbjuder tex molnflygning. Mellersta medger ingen omstart efter utlandning, men Västra säger genaröst jodå, tre gånger oavsett utlandningar. Norra tror att den föreslagna formeln för poängberäkning skulle orsaka tidsutdräkt och vill hellre försöka platsaffiror. Till detta invänder KSAs segelflygavdelning att platsaffirorna är en vacklande grund att bygga en resultatlista på, de belönar turflygningar osv och menar att formelräkningen på SM går på nollbid, alla resultat är uträknade på en timme.

DM-tävlingarna kvalificerar till SM men efter vilka grunder

tas förarna ut till DM? I de flesta fall tycks det vara segelflygarnas sak att välja sina gossar, som de känner både utan och innan. Norra distriktet går helt och hållet efter 1966 års Nikeresultat, vilket även stimulerar till Nikeansträngningar.

Även om det är idealet att reglerna i DM-tävlingen så nära som möjligt överensstämmer med SM-reglerna så kan det sägas att avvikelser (utom kanske platssiffersystemet) inte gör så mycket eftersom alla inom ett distrikt har samma förutsättningar. Molnflygningen är ett problem, men om den tillåts för "examinerade" piloter skulle allt fler sträva efter tillstånd för molnflygning, vilket vore ytterst nyttigt för sporten.

Nu må alla goda krafter medverka till att genomföra distriktstävlingarna och sedan kan tävlingsreglerna bli föremål för en ny översyn, baserad på vunna erfarenheter. Saken är värd arbete.



Norrköping, Linköping  
Örebro, Karlskoga  
Munkfors, Ekshärad,  
Säffle, Filipstad,  
Arvika, Karlstad

Aerokl i Göteborg  
Herrljunga, Varberg  
Jönköping, Borås  
Halle-Hunneberg  
Lidköping, Skövde  
Älleberg, Karlsborg  
Mariestad

Aerokl i Malmö  
Landskrona, N V Skåne  
Ljungbyhed, Kristianstad  
Bleking, N Ö Småland  
Kalmar, Kronoberg  
Feringe, Halmstad

## Tid och plats m m för distriktstävlingarna i segelflygning

Distrikt	Arrangör	Plats	Prel. anmälda deltagare	Tid
Norra	Borlänge-Domnarv FK	Borlänge	17 st	10—17 juli
Östra	Arboga FK	Arboga	21 "	17—24 juli
Mellersta	Örebro FK	Örebro	21 "	17—24 juli
Västra	Skövde FK	Skövde	15 "	19—26 juni
Södra	Ljungbyheds FK	Ljungbyhed	16 "	26 juni—3 juli

Lars Grönlund, journalist från Linköping, har "testat" SAAB 105 tillsammans med provflygare Ceylon Utterborn. De båda passade i samband med flygningen på att fira 20-årsjubileum som flygförare. I april 1946 gjorde nämligen båda sina första ensamflygningar vid FVs flygreservskola i Eslöv. Utterborn har ju sedan dess blivit internationellt berömd som prov- och konstflygare av högsta klass. Sportflygande Grönlunds främsta merit är erövrandet av Nordiska flygarepokalen i Danmark 1953. På bilden Lars och Ceylon Utterborn glatt leende i bakgrunden.

Foto INGEMAR THURESSON

Det tvåmotoriga jetplanet har nu tagits i bruk inom flygvapnet. Ett par exemplar har levererats och används för omskolning av flyglärare. Nästa år får eleverna börja flyga Sk 60 på Ljungbyhed.

Medarbetaren flög för en tid sedan vid Saabfältet i Linköping en av prototyperna tillsammans med provflygarvetranen Ceylon Utterborn. För att jag helt skulle få koncentrera mig på flyggenskaperna utan omständliga motorinstruktioner o d skötte Utterborn motoren och övriga reglage. Genom detta kunde jag helt ägna mig åt "spakryckningen".

Den här koncentrerade rapporten får väl närmast betraktas som en liten "konsumentupplysning" för de unga grabbar inom klubbarna som tänker söka till flygvapnet som flygförare. KSAK NYTT brukar ju enbart syssla med rent civila flygplan. Men Saab 105:an är huvudsakligen betraktas som ett militärt plan. Dess framtid som exempelvis affärsflygplan är fortfarande oklar även om det verkar väl lämpat för det ändamålet. Bland annat har det stor aktionsradie och kan flyga sträcken Linköping—Paris på en tankning.

flygningen låg "Bertil Zäta" lugnt och fint i luften. Väl över molnen gick vi i planflykt och jag började känna på planet under svängar. Där kom den egentliga svårigheten under hela flygningen.

Som i alla plan där man sitter vid sidan av mittlinjen var det ganska svårt att hitta rätta noslägen. Under både vänster- och högersvängarna hade jag svårigheter att hålla höjden nägorunda exakt utan hjälp av stug- eller sunkhastighetsmätaren. Men den detaljen är förstås en ren träningssak vid in-flygning på en ny typ.

Sedan steg vi till 8 000 m för att dyka med ungefär planets maximalt tillåtna fart som ligger vid Mach 0,89. Under dykningen fick dock hastigheten stabilisera sig vid Mach 0,8.

Nere på ett par tusen meters höjd demonstrerade Utterborn en looping. Därefter gjorde jag ett försök och kom runt hyggligt, trots att farten, när vi passerade ryssläget var något låg. Men det visar ju onekligen att 105:an har både balans och tolerans när det trots halvmis- sen blev en looping av man- övern.

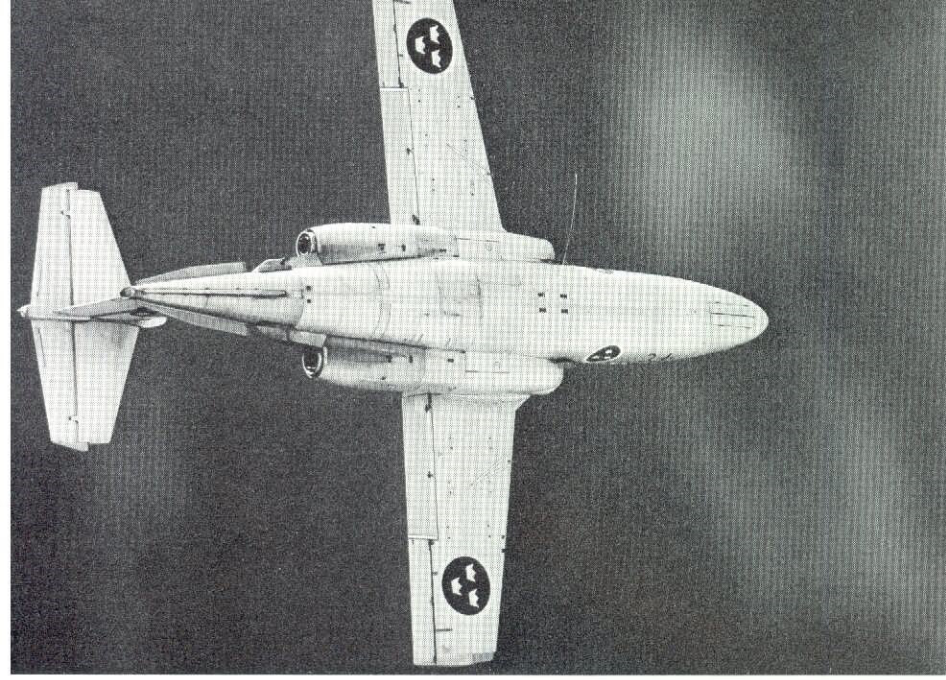
Att det nya planet är lätt- flugigt och harmoniskt fick jag ytterligare belegg för när jag därefter fick göra fyra rollar utan någon föregående demonstration. Visserligen fuska- de jag lite och tunnelrollade, men flyggenskaperna var fortfarande lika imponerande.

Efter det akrobatiska mellan- spelet var det dags att gå hem för landning. Radiodirektiv och ny lätt genomförd mön- genomgång på instrument. När vi kom in mot landningsbanan övertog Utterborn flygningen helt och jag följde med i ro- ren. Stället ut vid cirka 400

(Forts på sid 27)

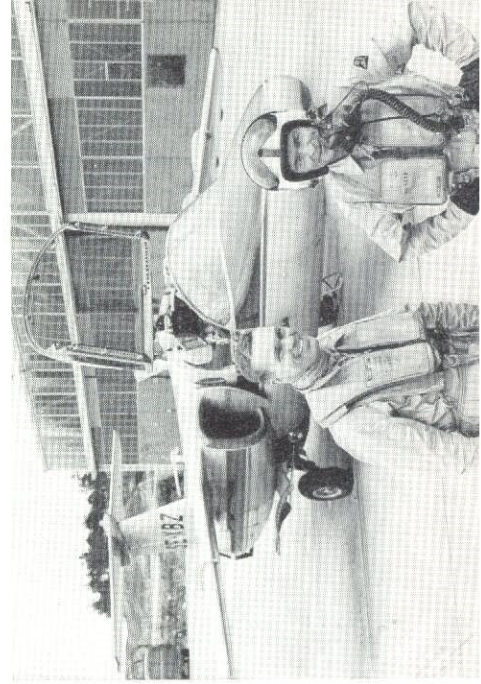
## SPORTFLYGARE "TESTAR"

## SAAB 105

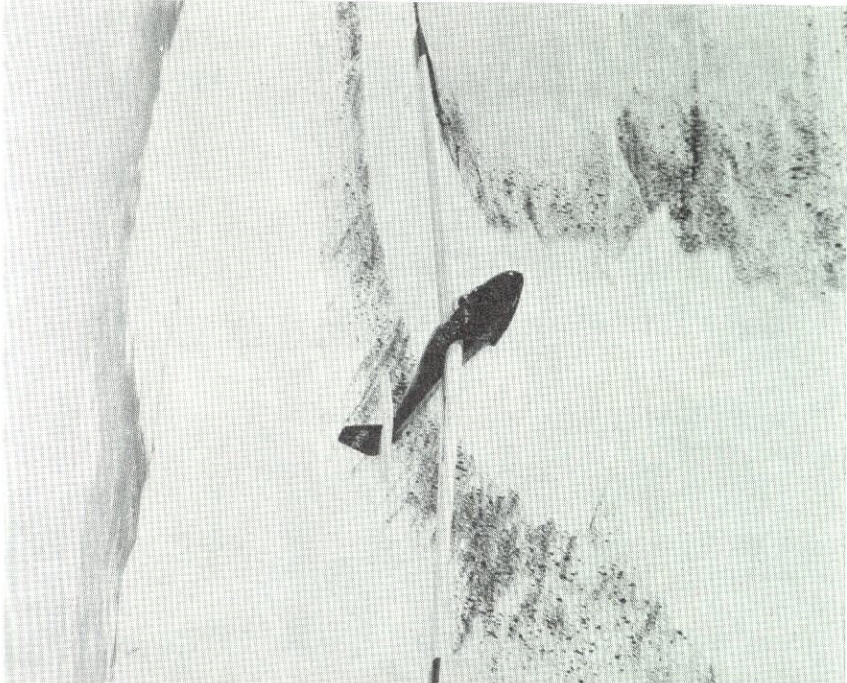


Ovan: SAAB 105 i den militära versionen . . .

. . . och nedan med civil målning och registrering. Framför planet provflygaren Ceylon Utterborn och journalisten Lars Grönlund.







En Bergfalke över Grövelsjön. Denna och övriga bilder på detta uppslag har tagits av Harald Millgård.

# Fjällsegelflyg 1966

## Kölens segelflygfjäll bör utforskas

De svenska fjällsegelflyglägren ser ut att ha stabiliserats — eller skall vi säga *stagnerat*? Är efter år har det varit Grövelsjön, Otsjö och Åre, alla till en början pionjärläger med äventyrens fläkt över sig, men sedermera rena turistläger. Den snart permanentade anläggningen Pirttivuopio vid Kiruna erbjuder förmodligen större framtidsmöjligheter.

Det är klart att segelflygar- na vill ha med sina damer —

vilka anser att de försumrats då och då under det gångna året. Det är väl denna "olja på vågorna" som gjort att segelflygarna är efter år bokar pensionatsrum och uppbyggd mat.

Denna kompromiss mellan familjefergiter och Det Stora Vägspelar är ett "hälfren- bruk", som just inte leder nå- gonting. Men många flyg- klubsmedlemmar är ungarkarlar och de borde slå sig ihop och utforska möjligheterna till hög- re segelflyg i våra förmodligen rikt väggivande fjäll.

Idealet är antingen en fast egen förläggning som vid Ki- runa eller t ex en husvagn så att man kan ge sig iväg till den utsedda platsen med mycket kort varsel när väderleksut- sikterna är gynnsamma. Detta om vägar leder till Platsen. I annat fall må graden av före- tagsamhet avgöra om man skall sätta in ett släp med två per- soner i Super Cuben och två i en Bergfalke (oöm, men otym- pelig typ i snön) samt stations- personal på annat sätt fram- fraktad.

— Varför pratar Harald

Millgård om fjällsegelflygning? undrar unga segelflygare. — Va' vet han om det?

— Låt mig förklara: för det första är jag fjällfrälst, född i Åre, för det andra var jag som medarbetare på tidningen Flyg med och förberedde lägren i Gröndalen—Issjödalens i Ana- riset tillsammans med idéman- nen och väggtonjären Karl- Erik Övgård; deltog med för- tjusning, skrev, fotograferade. Sedan var jag med på två lä- ger i Åre — gnabbas förresten gärna med mina vänner i Os- tersunds Flygklubb och ger dem en känga ibland — som uppmuntran. (Jag ogillar stagnation, och tycker att OFK borde pröva Ännsjönn och vå- gorna från Bunnerfjällen.) Efter några Grövelsjö-läger började jag fundera över ett och an- nat... talade med segelflyg- läraren Gunnar Carle, fjällöv- från Åre 1952 och alla Grövel- sjöar. "Där visade honom kar- tan: "Där nästan, just där ligger 'Millearlia'" (arbets- namn för en tillsvidare hemlig plats — som nu inte är hemlig längre). Vi for till Fjällnäs i Härjedalen och tittade på sjön Malmagen och fjällen därom- kring — förmodligen ett fint komplement till Grövelsjön

Lägerchefen på Grövelsjön, Sven Mattson. Vid KSAsks årsmöte fick han motta guidplaket för mångåri- ga, fina insatser till flygets frömma.



med vågor som bär från håll där Grövelsjön ger noll. Vi valde några toppintresserade segelflygare av årets fjälläger- kull för att med veteranerna "Grälle" — Super Cuben CKB — och Bergfalke SUF släpa de sex fågelmilen norrut. Logi- beställdes i ordenshuset i Bruks- vallarna, men tyvärr satte ett oherans oväder käpp i hjulet. Efter ett par dagars vädervän- tan fick släpet smyga direkt hem till Kommehead när oväd- ret ett ögonblick slappnade i vaksamhet.

Under läger tiden hade Len- nart Lindström med vår Colt tittat på vägförhållandena kring Malmagen och landat där. Det var som en inmut- ning till något som skulle kun- na bli ett "guldläger" — med flera vindriktningar att ut- nyttja.

Ytterligare ett stycke norrut ligger den konstgjorda Sulsjön med höga fjäll, av vilka He- lags torde vara bäst. Väg leder endast till dammbyggnaden vid norska gränsen ovanför Stue- sjön, alltså mycket långväga och omväga. Sjön matar den schlagervis oändligt äckligt skildrade Nidälven. Regle- ringen av Sulsjön gör isen osäker — en sak som måste

kontrolleras. Längst i öster finns grundare vikar och ren- vaktarstugor. Men detta okän- dland vill kanske östersunds- klubben utforska? Vi från Bor- länge-Domnarvets FK nöjer oss med Fjällnäs och Tänn- dalen...

## Grövelsjön

Grövelsjölägret kom som van- ligt i skuggan av det avancerat PR-skötta Otsjö, men har än- då sin kvalitet. Dalälägret led- des fint och kamratligt av ve- teranen Sven Mattsson, yng- ling på drygt 60 vårvintrar som arbetar hårdast av alla, inte minst när det gäller repara- tioner. Det kämpades väld- liga mot snömassorna, men visst flögs det en hel del — fyra da- gar under vardera av de två veckorna. Åke Kjellman nådde den hittills högsta höjden, 6 450 m, i vår KA-6. En grupp göteborgare hade dragits dit av Sven-Owe Hågquist och Hans Frendin (f d Borlänge resp Fa- lun) men nu naturaliserade gö- teborgare. Snacket från Götet livade: "Titta han stiger. Nu har vägen hittat honom!"

Lägerbasen Sven "Mothson" (smeknam sedan vår bogser- Moth-tid) är en nogrann man. Han rapporterar 111 segelflyg-

Ett glatt göteborgsgång på Grövelsjön. Fr v Sven-Owe Hågquist, Hans Frendin, Lennart "Postis", Andersson, Bo Alsvik, Lennie Odsmyr, Elfof Gus- tafsson och Magnus Koch.



mik i den labila luften. Andra veckan rådde kalla östliga vindar och en bärkraftig skare bildades som tillät start och landning på alla sjöar i området. En dag ombaserades platonen till Sällsjön invid Västertället där hang- och i viss mån vågflygning kunde utföras. Rodling nådde med Vasarman maxhöjden 2 500 m vid Arådalen på Oviksmassivets SV-sida och hade kortvarigt 7 — 8 m/s stig.

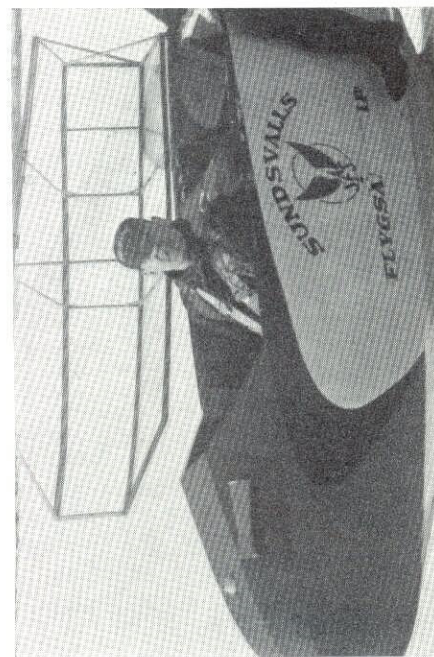
Sammanfattningsvis kan konstateras att förutsättningar för verkliga vågor saknades på grund av den östliga vinden.

Flygperioden bör utsträckas över en längre tidsperiod om man satsar hårt och tar med många flygplan.

I år hade vi otur med väderet, i fjol lyckades vi över förväntan. Vi vet att Oviksfjällen är idealiska som vägeneratorer vid västlig vind och luften över slättlandet mot Storsjön börjar svänga redan vid relativt låga vindhastigheter.

Totala segelflygtiden 33 timmar och motorflygtiden 25.

Ture Eriksson



Under andra Åre-veckan deltog Sundsevall's Flygeällskep — här Jarl Tjernlund i klubbens Bergfalke.

**Åre**  
Östersunds FK drog till Åre den 26 mars till 11 april med två Bergfalke, en Zugvogel IV och en Super Cub som bogserflygplan.

227 starter gav 137 tim 22 min segelflygtid och ca 50 tim motorflygtid. Endast enstaka mindre höjdvinster noterades och ett femtimmarsprov genomfördes.

Andra veckan deltog Sundsevall's Flygeällskep med en Bergfalke och en privatägd K8b och med en Super Cub som bogserare. 99 starter hann man med och flygtiden blev totalt 44 tim 38 min. Bogsertiden blev 13 tim 43 min. Inga höjdvinster noterades.

### Hallen (Oviksfjällen)

Linköpings Flygklubb anordnade under tiden 2—17 april ett vågsegelflygläger i Hallen i Jämtland. Treton man och fyra segelflygplan: en Bergfalke, en K8b, en Ka6 och en Vasarman samt en Super Cub som bogserare deltog.

För första gången i LFKs fjällsegelflyghistoria kunde start med monterade skidor ske från Linköping. Snö fanns nämligen i ett skuggparti på F3-fältet.

Vågmoln över Hallen.

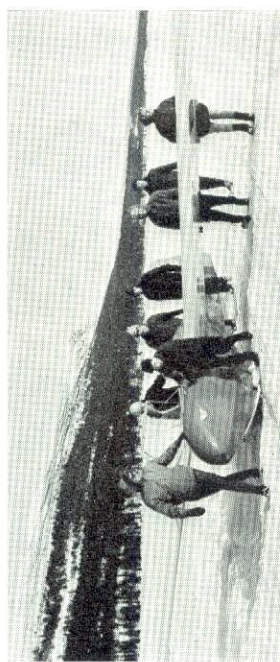


Midwood hjälpte oss sedan att bogsera och utvecklades så småningom till en mycket god "kebbebogserare" med fin näsa för de bästa stigområdena. Han är hjärtligt välkommen tillbaka med fler av sina landsmän!

Vi hoppas på bättre vindar till nästa år och arbetar oförtruet vidare med att få till ett landstråk och bättre logimöjligheter.

115 man deltog i årets läger. Av dessa var 72 från Finland och 43 från Sverige (varav ett totalt från södra Sverige) 18 segelflygplan, 13 från Finland och 5 från Sverige deltog. 573 starter gjordes, varav 35 endast för motorflygning. Flygtiden blev för segelflygplan 301 tim 28 min, för motorflygplan (bogsering) 114 tim 28 min. Kiruna FK gjorde 269 starter och flög 139 tim 11 min.

Rolf Larsson



En bild från årets vågflygningar i Kirjaloukta.

### Kirjaloukta

FK Nordvingen anordnade under tiden 2—12 april ett vågsegelflygläger i Kirjaloukta med Ålvsbyns FK inbjuden. Totalt deltog 31 segelflygare.

Följande dag-för-dag-redovisning av väderleksförhållandena ger ett begrepp om flygmöjligheterna: 2—3/4: 2 à 3 vågor, hård vind, inga flygningar. 4—5/4: Snöfall, disigt, molnbas 1 000 m.

6—7/4: Termik och den 7:e även en svag våg. Vinden NO-NNO 1 m/sek. Resultat 2 300 meter.

8/4: Snöfall.

5 300 m. Ungefär samtidigt var Johansson från Ljungbyheds Flygklubb uppe med KSAKS SF 27 på 4 900 m. Bland finländarna kom rutinerade Erkki Hannuksela högst, ca 5 000 m. Han kopplade dessutom ur i en rotor över Nickaloukta på 350 m höjd. Över en timme kämpade han innan han slutligen fann vägen. Bland de här nämnda torde man finna vinnaren av det speciella Kobnekaisepriset. Barogrammet mätte dock fingranskans innan slutlig segrare kan utses.

I samma rotor som Hannuksela, vinkades vår ende engelske deltagare, Midwood, ur av sina första segelflygningar i våg. Efter en svettig timme på låg höjd över Nikka måste han ge sig och skickligt genomföra en utlandning — förresten den enda på hela lägret.

startar med 83 tim 28 min flygtid och 48 tim 12 min motorflygtid. Och gläds åt ett över-skott på 154: 45.

Ovansiljans Flygklubb i Orsa var med första veckan med 13 medlemmar, som gjorde 45 starter med 25 timmars flygtid. Västra Gästrikens FK havererade sin Bergfalke (jag tror att de "snöblindvåder" hade större andel i haveriet än som framgick av den framlagda haverirapporten). De tidigare nämnda göteborgarna lånade de två Bergfalkarna från Orsa andra lägerveckan.

Harald Millgård

### Pirttivuopio

För tredje året i rad har segelflygläget i Pirttivuopio genomförts utan att den rätta vindriktningen infunnit sig. 1964 ett enstavigt högröck med endast en dag västlig vind (en höjd över 6 000 m) 1965 en enstavig sydlig vind som dock gav ett förhållandevis gott resultat och slutligen 1966 en stadig nord- till nordostlig vind när det behagade blåsa. Av 16 låger dagar var det flygbart 12. Tre av dessa gjordes endast enstaviga flygningar på försök. Två dagar gav varje start mer än 1 timmes segelflygning till resultat. Som jämförelse kan nämnas att 1963 gav 6 sådana dagar mer än 1 timmes segelflygning. Resultatmässigt hör årets läger till ett av det sämsta. Dock har vi ånyo fått bekräftelse att man kan roa sig med vågflygning även på nordliga till nordostliga vindar. Några höjder att tala om gav dessa dock inte.

Den 2 april var bästa dagen. På förmiddagen och mitt på dagen blåste det sydvästlig vind som det gick att hålla sig uppe på. Mot eftermiddagen mot västlig och rapporter om goda höjdvinster började komma in per radio; vår påpasslige bogserförare Bosse Norén hade bytt ut Mothen mot KFKs nyförvärv Mucha Standard och därav Mucha kommit upp till ca

## Fagernes

Årets Fagernesläger under tiden 3—11 april samlade rekordtagande. Inte mindre än ca. 140 segel- och motorflygare från åtta flygklubbar och med 20 segelflygplan och 11 motorflygplan deltog. Resultatet blev totalt 728 släp och 360 segelflygningar, av vilka Segelflygklubben i Karlstad (som kommit till Fagernes direkt från Nystuellaäret) kunde lägga sig för 47,5 tim och 84 starter fördelade på tolv piloter.

Flygningarna bestod till största delen av termik- och hangflygningar, men för första gången deltog klubben också i segelflygtävlingen "Valdrespreppen", i vilken Rune Axelius kom på andra plats efter Erik Korslund från Oslo. Tredje plats belades av Björn Carlsson, Örebro Bil & Flygklubb.

Lägret var som tidigare år utmärkt organiserat av Valdres Flygklubb under ledning av populäre Bjarne Bergsund.

Solbrända återvände vi med en förhoppning om att nästa år få prova "Fagernesvägarna".

Allan Helmersson

## Nystuen

Örebro Bil & Flygklubb anordnade som tidigare år segelflygläger vid Nystuen i de norska Joruenheimsmassiven. I årets läger deltog även Lidköpings och Karlstads Flygklubbar. Sammanlagt var det femtio deltagare, därav ca trettio piloter resten fruar och barn.

På lägret fanns sju segelflygplan: en Ka6, en Zugvogel, två Ka8 och tre Bergfalke samt vidare två bogserflygplan.

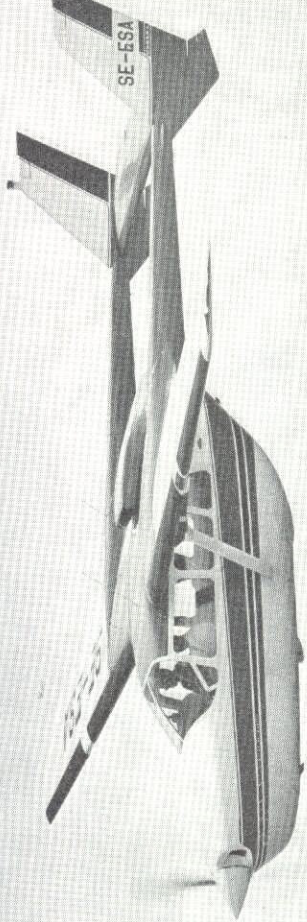
Under veckan (27/3—3/4) som lägret pågick var vädret mycket skiftande. En svag nordostlig luftström, som gav

omväxlande sol och snö, rådde praktiskt taget alla dagar. Detta innebar att endast en eftermiddag kunde utnyttjas för vägflygning. På grund av den svaga vinden uppnåddes inte högre höjd i vägen än totalt 3 500 m. Då startplatsen ligger på 1 000 meters höjd kunde endast några höjdvinster mellan 1 500—2 000 m noteras.

De flygbitna fick ändå sitt lystmäte genom termik och hangflygning, så slutresultatet 125 starter och 94 tim får ändå anses relativt gott.

L. Blomberg och R. Wendt

I Fagerneslägret deltog ungefär 140 segel- och motorflygare, 20 segel- och 11 motorflygplan. Bilden visar hanget.



Cessna Super Skymaster, affärsglygplan med motorerna placerade i tandem, är ett förhållandevis snabbt plan, marschfarten är drygt 300 km/tim.

## SVEN SANDBERG TESTAR

# Cessna Super Skymaster

Redan för några år sedan vågade Cessna sig på att släppa ut ett tvåmotorigt plan med motorerna i tandem: Skymaster, ett flygplan med fast landställ och dubbla fenor på var sin stjärtbom utgående från den högt sittande vingen. Motorerna var på vardera 210 hk. I slutet av 1964 hade så genomgripande förändringar skett med konstruktionen, att den fick tillnamnet Super. Landstället blev infällbart enligt ungefär samma system som på den enmotoriga modell 210. Detta innebär hydraulisk manövrering och ett komplicerat system av plåtar som täcker alla springor både då stället är infällt och då det är utfällt.

Förbättringarna har avsevärt ökat fartprestanda. Hastigheten med 75 % effekt är 309 km/tim, vilket får anses vara ett hyggligt värde i förhållande till motorstyrkan. Det är ganska tydligt att arrangemanget med tandemmotorer ger lågt luftmotstånd, ty även Moynet Jupiter (presenterad i KSAK NYTT nr 7/65) stådde

med goda fartprestanda. En annan parallell mellan planen är kabinens höjd och bredd akterut, där den endast obetydligt avtar tack vare bakkomfortskrav på plats.

Som så många Cessnor är Super Skymaster högvingsad och stöttad. Nackdelen med skymd sikt i svängar har på ett plan i denna storleksklass bortfallit, eftersom föraren sitter helt framför vingen. I stället har den fördelen uppnåtts att passagerarna har god sikt snett nedåt.

Planet har sex platser, men det är endast med begränsad bränslelast, dvs på ganska korta sträckor som sex vuxna personer och bagage kan medtas. Kabinen är inte direkt vråktigt luxuös, men rygsstöden är ställbara, och utrymmet relativt bra. Man tycker att motorbullret borde bli mera påtagligt med bägge kraftpaketen sittande i kroppen, men så är inte fallet. Man har tydligt lagt ner ett ordentligt arbete på ljudisoleringen.

## Är motorn i gång?

Det är litet ovanligt att starta en motor vars propeller är nästan omöjlig att observera. Det är därför lämpligt att börja med den bakre medan det är tyst i övrigt. När vi körde ut var motorerna tämligen kalla och vid uppkörningen framme vid banan och när den bakre stod i tur visade det sig att den stannat, vilket jag bara indikerades av varvräknare m m, men som i övrigt inte märktes. Men det gjorde inget, och risken att den stoppar just mellan motorkontrollen och pådraget strax efteråt ure på banan är ganska liten. Saken kan ju lätt kontrolleras — om man kommer ihåg det — eller också kan man starta på en motor om banan inte är extremt kort.

Det där med bakplacerade motorer ses säkert med mistänksamhet för den som i likhet med underteknad en gång i tiden hade det blandade nöjet att flyga J 21, som bakfull hade en vätskekylid V-tolva. Den blev nämligen övervarm så

fort den fick en chans, men Cessna tycks ha löst problemet elegant. Det sitter en ganska stor luftskopa ovanpå kroppen och några mindre på sidorna. Kylfluten kan regleras från förarplats. Kylningen är mycket effektiv, och man har to m kunnat ta bort den fläkt som Skymaster.

Vi fick clearance och steg med gott om bränsle och tre personer med fem m/sek upp till några tusen fot. Medan vi låg i holding, provades både det ena och det andra. Inga ovanligheter. Trots tidigare erfarenhet från Jupiter såg det ut som om det sedan tidigare motorn stoppats och den flöjlade propellern stannat. Men emotor-egenskaperna är goda. Sidtrimmen kommer nästan aldrig till användning. Däremot medför de kylutregleringen ganska markanta ändringar i höjdlä.

### Som en liten Cessna

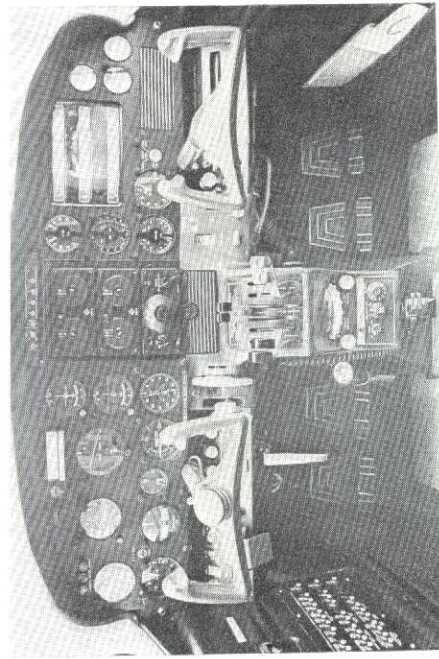
I stall varnar flygplanet föga genom skakningar. Vikningen sker ganska bestämt och rakt fram. Vinkelklaffarna är av Fowler-typ och manövreras elektriskt. De är delade i yttre och inre sektion, varav den inre faller ner mera än den yttre. Att klaffarna var effektiva märktes väl i landningen. Super Skymaster påminner mest om den lilla 172 i landningen. Planvinkeln är brant och upptagningen före sätning görs mycket markant utan någon längre utflygning. Utrullningssträckan är kort. Klaffarna får man börja ta ut redan vid 255 km/tim och stället vid 225.

Inflygningen på Super Skymaster bör vara synnerligen enkel för emotorföraren. Planet är mycket lättflygt. Det gäller bara att komma ihåg att man har två motorer att hålla reda på, och det lär man inte glömma när man ser den stora reglagebocken och dess dubbla uppsättning av allting. Till hjälp vid synkroniseringen av

motorerna har föraren dessutom ett särskilt instrument. Det enda som kan hända om en motor stoppar, är att startströmmen kan förlängas och att stigningen går långsammare. Inga girkräftor eller omtrimningar blir nödvändiga. Säkerheten i star-ten — särskilt för den mindre erfarna piloten kan alltså anses vara väsentligt ökad.

Specialt bagagerum saknas och med sex personer ombord blir det svårt att få plats med prylarna. Däremot finns en extra, lågt sittande dörr längst bak i kabinen på höger sida, där man kan lasta gods om man tar bort en eller två stolar längst bak.

Super Skymaster syns ha många fördelar. Planet kostar fullt IFR-utrustat ca 325.000: - fritt Stockholm. Det är relativt sett snabbt och är mycket lättflygt, särskilt med tanke på att det är två-motorigt. Det har tidigare ifrågasatts om Cessna-service i Sverige kunde anses godtagbar. Ofta skulle svårigheter ha rått vid anskaffning av reservdelar. Enligt Mr Dunham (talar svenska utom i flygradiotrafik) i Delta-förhållandena nu förbättrats, bl a genom ett nytt reservdelslager i Bryssel, från vilket man snabbt kan erhålla vad man behöver.



Den riktigt utrustade instrumentpanelen på Cessna Super Skymaster.

### Teknisk beskrivning

Sexsitsigt, högvingsat, halvt fri-bärande helmetalflygplan med infällbart landställ av trehjulstyp. Individuellt manövrerade skivbromsar och styrbart nos-hjul kopplat till sidoroderpedalerna. Höjd- och skevtrum. Särskild lastningsdörr i akre delen av kabinen. Tandemplanerade motorer, varav den bakre skjutande. Stjärnbombard, dubbel fena och dubbla sidoroder.

Motorer: 2 st Continental IO-360, sexcylindrig, luftkyld med motliggande cylindrar. Bränsleinsprutning. Effekt 210 hk vid 2 800 v/min. Constant speed-propellerar.

Data	
Spännvidd	11,9 m
Längd	8,9 m
Höjd	2,8 m
Vingyta	18,7 m <sup>2</sup>
Tomvikt,	
standardutrustat	1 186 kg
Bränslevikt,	
standard (352 l)	253 kg
Bränslemängd	496 l
Med extratankar	1 905 kg
Maxvikt	102 kg/m <sup>2</sup>
Vingebelastning	4,5 kg/hk
Effektbelastning	

### Prestanda

Maxfart 322 km/tim vid havets nivå

## Segelflyg-, motorflyg- och radioläger i Gällivare

FK Nordvingen arrangerar läger med segel- och motorflyg samt radiotrafik och fiske- och fjälltur på programmet.

Utbildningen bedrivs enligt KSAKs bestämmelser. Utbildningstiden för C-diplom är ca 3 veckor, för S-certifikat ytterligare en vecka. Pris för utbildning till C-diplom ca 600 kr, till S-certifikat ytterligare ca 400 kr. Manlig ungdom under 21 år kan påräkna visst bidrag från KSAK. Minimialder för elev är 15 år.

2. *amatörradiotrafik* från markstationer och flygburna stationer. Materialet är av moder-naste slag. Mycket goda anten-ber skall sättas upp och klubben avser att upprätta en 2-metersstation med möjlighet att köra aurora-trafik.

3. *möjlighet att uppleva midnattssol* från marken och från flygplan.

### Ekonomisk kalkyl

Det flygplan som provades kostade 329 500: — med följande extra utrustning:  
Gyropanel  
Autopilot, 3-axlig med höjd-koppling och VOR-ILS-koppling  
1 KX 160 med glidbana  
1 KX 160 med lokalizer  
1 ADF  
1 Marker Beacon  
DK

Extra korrosionsbehandling  
Extratankar  
Accumulator för snabbare omställning från flöjling  
Separata läslampor och luft-sprutor vid alla platser ingår som standard.

Timpris:  
400 tim/år 600 tim/år 800 tim/år  
233 kr/tim 185 kr/tim 160 kr/tim  
Kilometerpris:  
(block speed 288 km/tim)  
81 öre/km 64 öre/km 56 öre/km  
Platspris:  
14 öre/km 11 öre/km 9 öre/km

4. *besök i Malmbergets gruvor* med nedstigning till 550 m under marknivån.

5. *fjällfiske* med möjlighet till söda fångster av laxöring, röding, harr och sik.

6. *fjälltur* av varierande svårighetsgrad i Dundrets, Sareks, Stora sjöfallens och Kebenekais fjällvärld.

7. *besök i Muddus nationalpark*, där uppbrampade vandringsleder finns och där övernattnig är möjlig. Besök på Europas största myrrområde, Sjaunja myren, med dess intressanta flora och fauna.

8. *motor- och segelflygning*. Möjligheter för lägerdeltagare med giltiga flygcertifikat att motor- och segelflyga. Lägre förfogar över en ny Super Cub och eventuellt kan andra typer hyras ut. För segelflygare kan nämnas att Kavaheden har utsvensk synpunkt sållyst god termik. Till detta kommer att man under gynnsamma förhållanden kan flyga i lävägor även om sådana är mera sparsamt förekommande sommartid. Som-maren 1965 förekom flygning-är i lävägor upp till 2 000 m höjd (vid skolning). Vid fri flygning kan eventuellt större höjder påräknas.

9. *flygdag (eventuellt)*. Under lägertiden kommer eventuellt en samling för radioamatörer. Under förutsättning av Telestyrelsens godkännande kommer lägre att ha egen radiosignal, förslagsvis SM2XA.

Anmälan om deltagande skall göras minst en vecka före beräknad ankomst. Samtidigt med anmälan insätts lägeravgiften, 10 kr, på postgiro 48 62 47, Flygklubben Nordvingen, Gällivare. Intresserade kan i flyg-frågor vända sig till assistent Fritz Skoglund, Johannesgatan 8 A, Malmberget, tel arbetsvid 21 000, bostad 20 296. I radiob-frågor kan intresserade vända sig till Dr Sven Littorin, Lasa-rettsgatan 60, Gällivare, tel ar-betsvid 10 988, bostad 10 796, amatörsignal SM2SU.



Nyflygklubben FFK



Övningsledningen diskuterar dagens övningar. Fr.v: länsflygchefen C-G Sundstedt, bitr länsflygchefen U Zetterberg, förste civilforsvarsingenjör G Stenström och kårchefen G Eriksson.

## Samverkansövningar med civilförsvaret

Allsvenskan fick inställa sin första spelomgång den 17 april, men premiär för året på samverkansövning inom FFK kunde äga rum i Uppsala län den 16 och 17 april.

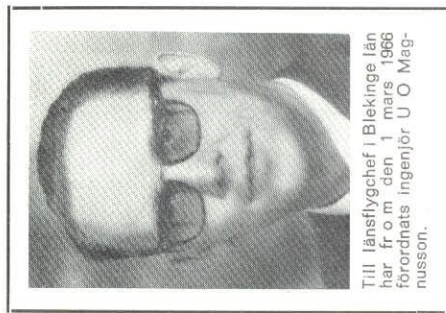


Ordergivning, länsflygchefen Sundstedt längst t.v.

så en extra krydda för trafikledare och förare. Stations-tränsten flöt friktionsfritt, flygplanen dirigerades, tankades och ställdes upp färdiga för ny start utan onödiga dröjsmål.

De gamla SUF 21 orkade dock tyvärr inte framföra meddelanden någon längre sträcka, varför personalens övning i rapportering på radio blev eftertratt. De gamla apparaterna fordrar mycket omsorgsfull omvårdnad och skötsel för att fungera tillfredsställande. Deltagare ur det lokala civilförsvaret fick göra sig hemmastadda i flygplanen, läsa kartor och spana från luften samt flygindikera. Alla deltagare ur civilförsvaret uttalade sin tillfredsställelse med att de fått komma upp i luften och studera och lösa civilforsvarsuppgifter från ett högre plan. Det ansågs som ett mycket enkelt och snabbt sätt att bli få överblick över skadesituationerna. Flygförarna skötte sin tjänst på ett föredömligt sätt och tog väl hand om sina passagerare.

Övningen fullföljdes enligt program och övningsledningen kan känna sig nöjd med resultatet. Civilforsvarsdirektör Mitchell avslutade övningen med att uttala sitt erkännande till FFK i Uppsala län för väl genomförda uppdrag.



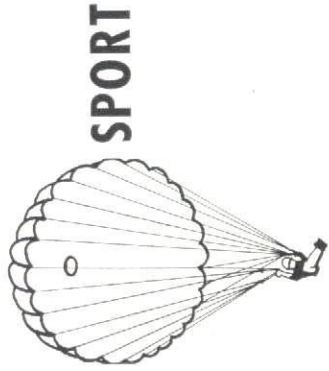
Till länsflygchef i Blekinge län har fr o m den 1 mars 1966 förordnats ingenjör U O Mäg-nusson.



Besättning klar för uppdrag. I framsits ordföranden i Uppsala Flygklubb, B Wikander.

Förbindelsen provas på SUF 21.





# FALLSKÄRMS

# SPORT

## Barish Sailwing tävlings-skärm med fina data

Det som främst skiljer Barish Sailwing-skärmen från en vanlig skärm är den lilla bärytan. Den är bara hälften så stor som hos en vanlig fallskärm, men ändå har BS-skärmen en sjunkhastighet som endast är hälften så stor som en vanlig skärm.

BS-skärmen har endast två bärremmar och åtta bärnlinor, som vardera håller 750 kg. Skärmen styrs med styrstrop-par. För normala svängar krävs ca 2,5 kg dragkraft, men för att komma under skärmens stallfart erfordras betydligt större dragkraft — ca 10—12 kg.

BS-skärmen kommer att levereras med vanliga Capewell-beslag för att passa flertalet selar. Eftersom kalorten har så liten yta får den också plats i alla nu vanliga packhöjden.

Barish Sailwing har synnerligen intressanta data — så t.ex. beräknas framåtdriften till ca 40 km/tim och sjunkhastigheten anges till ungefär 10—11 fot per sek. Öppningschocken kan jämföras med en vanlig LoPo, dvs den är ganska mild. Man frågar sig förstås om detta är en tävlings-skärm. Men på den punkten är tillverkaren ännu inte säker, troligen kommer ändringar att göras på styr- och bromssystemen.

Helt klart är emellertid att en skärm av BS-typ kräver en hel del omdöme av sin förare. Problemen med en skärm av detta slag är ju att kunna bromsa den utan att sjunkhastigheten ökar allt för snabbt. Gränsen mellan broms och stall är nämligen mycket svävande och påverkas dessutom av lufttemperaturen, hoppfäl-tets höjd över havet etc. En stallad Para-Commander t.ex. har en sjunkhastighet på ca 9

## SFKs Karlsborgsavsatsar på rekordsäsong

SFKs påbörjade i mitten av april sin första nybörjarutbildning för året under ledning av Tore Samuelsson (D3). Man koncentrerar utbildningen till en kort period av intensiv träning för att undvika den nötande verkan som en lång vinterkurs kan ha både på elever och lärare.

### Grönt och svart SFKs färger

En fortsättningskurs för ca 15 elever kommer att hållas med Gert Fröderberg (D12) som ansvarig instruktör biträdd av Stig Jonsson (D1). Kursen avser manuell hoppning med sikte på erövrandet av B-certifikat etc. SFKK har inför säsongen köpt in fem nya sportfallskärmar av typ I 28/12 Skydriver i grönt och svart vilket blir avdelningens färger. Härigenom ges möjligheter till manuell hoppning med goda precisionsresultat. Genom lotterier och bidrag har man dessutom kunnat hålla landets lägsta priser vid uthyrning av fallskärmar.

### Lägerkurs 2—10 juli

I mitten av juli kommer SFKK att genomföra en lägerkurs för nybörjare med Tage Wiberg (D14) som kurschef biträdd av

Rolf Käck (D15) och Stig Einert (C22). Då ett stort behov av lägerkurser förefinns räknar man med att snabbt få kursen fullteknad med ca 40 elever.

Tacksamt noteras att Ar-méns Fallskärmsjägarskola ger det stöd beträffande utbildningsanordningar etc som kan behövas.

### Fallskärms hopp på vardagar

Övningshoppningarna i Karlsborg pågår fr o m månadens början varje måndag- och onsdagskväll samt minst en lördag och söndag per månad.

SFK har i sin planering för året kvoterat 250 fallskärms hopp för SFK Karlsborgs avdelning vilket torde kunna överskridas med en varierande siffra även om vädrat bara blir som en normal sommar.

Intresserade av lägerkursen bör kontakta Tage Wiberg, Befälsgratan 7, Karlsborg.

### Nya och förnyade sportlicenser 1966

- A 92 Roger Pettersson
- A 93 Carl Åkerlund
- D 3 Tore Samuelsson

## SM i fallskärms hoppning 1966 i Stockholmsavdelningens regi

I USA kan man förhandsbeställa Barish Sailwing för 275 dollars och leveranserna beräknas komma igång i juni. Mer alltså att genomföra enligt traditionellt mönster.

Vid SFKs årsmöte i Linköping beslöts att 1966 års SM i fallskärms hoppning skall gå i SFKs regi. Tidigare år har SM missgynnats av dåligt väder, vilket kanske berott på att de lagts så sent på året. I år kommer SM att gå betydligt tidigare — redan den 28—31 juli. Under denna tid brukar vädrat i Gryttjöm vara relativt stadigt.

Liksom förra året kommer SM 1966 att gå i två klasser. B-hoppare får en precisionslandningstävling bestående av tre hopp från 1000 m, 0—10 sekundersfördröjning, C-D-hoppare samma sak samt dessutom tre stillhopp från 2000 m enligt VM-programmet. Till detta kommer en precisionslandningstävling för tre-man-nalag från de olika lokalavdelningarna. Tävligen kom-

### SFKS lägerkurs

i grundläggande fallskärmsutbildning anordnas i år den 17—24 juli i Gryttjöm.

Hans Stennek, Tegnebyvägen 4, Bromma, tel 87 49 28 ger närmare information.

m/sek och man kan förmoda att BS-skärmen sjunker ändå snabbare.

Hur som helst är utvecklingen på fallskärmsområdet intressant att studera. Under 1966 och 67 kommer vi troligen att få se flera nya skärmtyper.

SFKS har utsett en kommitté som är ansvarig för arrangeringen kring SM. Ledamöterna i denna kommitté är: Bertil Liljedahl, Lilla Sällskapet's väg 137, Skärholmen, Dan Jonsson, Kyrkvärdspan 7, Uttran samt Eric Oscarsson, Jungmansvägen 2, Vendelsö.

Inbjudan till deltagande i SM—66 kommer att utsändas senare tillsammans med närmare detaljer om regler, in-kvartering mm.

### SPORTFLYGARE "TESTAR"

*Fortis från sid 19*

kilometer och under fartminskning gled vi lugnt och prydligt med mot banan och tog mark med ca 170 km/tim.

Mina intryck av det nya planet är mycket positiva när det gäller flygegenskaperna och dessutom bidrog den rymliga kabinen och den behagliga innetemperaturen till det goda intrycket.

Toppfarten är nära 800 km/

tim. Max marschhastighet är 720 och ekonomisk omkring 620 km/tim. Startsträcken är 500—800 m vid olika lastalternativ.

I militära skolverstion är planet tvärsigtigt med katapultstolar. Som affärs- eller militärt sambandsplan kan det med vanliga stolar ta högst fem personer. Andra tänkta användningsområden är träning av civila flyglinjepiloter liksom ambulansflygning och kartläggning.

### NYTT FRÅN LFS

*(Fortis från sid 4)*

sväng med lutningsvinkel omkring 60°, dvs vid en fördubbling av vingbelastningen, ligger vikningsfarten 40—45% högre än vid överstegring under flygning rakt fram.

Vid övning i flygning med maximal flygvikt, vilken ingår som särskild övning i ovan nämnda protokoll, må, då övningen bedrivs i dubbelkommando med flyglärare, annan elev eller certifikat innehavare

medfölja, därest icke flygplanet kunnat lastas till maximalt flygvikt med lämplig ballast. Luftfartsstyrelsen vill också i detta samband understryka att utbildning på ny flyg-

plantyp icke enbart skall omfattas flygning utan även teknisk-teoretisk utbildning på flygplantypen, vilket också framgår av tidigare nämnda protokoll. Denna utbildning omfattar bl a prestanda och driftsbegränsningar, lastnings- och tankningsbestämmelser samt bränsleförbrukning. Det är av största vikt att denna del av utbildningen icke blir eftersatt.

Enär erfarenheten givit vid många fall visar bristfälliga kunskaper i ovan nämnda avseenden vill luftfartsstyrelsen fästa flyglärarnas uppmärksamhet på detta förhållande (Fortis på sid 32)

# Från klubbarna

## Linköpings Flygklubb

höll sitt årsmöte den 19 mars. Ur verksamhetsberättelsen för 1965 — klubbens 32:a verksamhetsår — framgår bl a att antalet medlemmar den 31/12 minskat med 51 till 333, men att det ekonomiska resultatet förbättrats jämfört med tidigare år.

När det gäller motorflygverksamheten var flygtidstagnat 3600, 30 timmar. Av den totala flygtiden kom 650 timmar på den av LFK drivna ekonomiska föreningen Östgöta Flyg. Antalet aktiva föreare var ca 150.

Viss motorflygning har utförts i samband med luftbevakningsövningar och föreare och flygplan från LFK har också deltagit i Frivilliga Flygkåren i Östergötlands Län.

Under året har följande flygplan använts inom klubben: Beech "Musketier", SE-EKK, -EEY och EKK, M. S. "Rallye", SE-CML och Piper "Super Cub", SE-CEE, -CSE och -CEC. Under året såldes EEY och -CML och inköptes -EKK, Super Cuben SE-CEC byggdes upp i klubbens regi under vintersäsongen.

Under året har inträffat fyra haverier med stora skador på flygplan men utan personskador.

Skolverksamheten har varit livlig. Utbildningen har slutförts för 27 A-certifikat och ett mörkertillstånd och vid årets slut var 11 elever under utbildning för A-certifikat och 5 för mörkertillstånd.

LFK noterade framgångar vid motorflygtävlingar 1965.

kade distansflygningar på sammanlagt 4281 km har genomfört inom klubben och resultatet blev en andraplacering i RST.

Verksamheten under året har präglats av det dåliga vädret. Den ökade kontrollen av lufttrummet kring Linköping samt trafikförhållanden på SAAB-fältet omöjliggör en vardagsflygning, vilket är ett handikapp för klubben i RST-sammanhang. Radioutrustning i segelflygplan är nödvändig, men lämpliga apparater godkända för bruk efter 1967 är ännu inte tillgängliga.

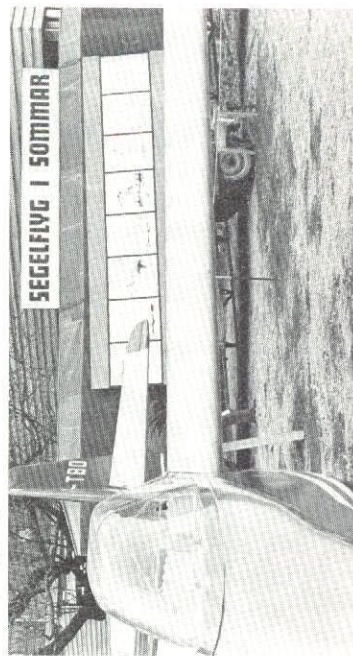
Detta var verksamheten i stort under 1965. För året har klubben redan startat en kurs för utbildning av biträdande flyglärare. Den kommer att fortgå en bit in i maj. Elva elever från hela landet deltar i kursen som ledes av flygchefen Hans Andersson.

I mitten av maj skall klubben med egna och hyrda flygplan bege sig söderut till Skåne och Bornholm — det blir klubbens första rally på många år.

I september står klubben tillsammans med KSAK som arrangör för årets Nordiska Mästerskap i motorflygning.

Fö hoppas LFK att vid ett par tillfällen kunna bjuda in allmänheten till små propagandakvällar. Man provade nämligen den verksamheten i fjol med uppmanande resultat.

På utställningen "Fritid 66", som pågick under tiden 20 april till 1 maj i Stockholm, hade Stockholms Segelflygklubb en trevlig monter där en röd Bergfalke III och läckra teckningar av Bertil Hladisch gjorde fin propaganda för segelflygning.



## Västerås Flygklubb

meddelar att i sommar kommer flygning vid Johannesbergs flygplats att vara möjlig alla dagar (försatt godkännande från väderdepartementet). Hans Källbäck blir hustrumte på fältet och hjälper alla tillräta. Bogsgerföreare kommer så gott som alltid att finnas tillhanda. Därmed är ett av vardagsflygningens största problem ur världen, nämligen svårigheten att få hjälp med materialen ut och in genom hangarportarna.

En hel del kursverksamhet kommer att bedrivas under säsongen. Förutom termikflygning och uteländning kommer om allt klaffar, en kurs i instrumentflygning att organiseras. Kursen omfattar ca 15 starter med kompetent lärare. Kostnaden uppskattas till ungefär 150:— plus ordinarie pris för segelplan och bogsering. Kursen leder till en anledning i certifikat, vilket i framtiden kommer att vara nödvändigt vid molnflygning i samband med SM och liknande. VFK hoppas att många är intresserade. Tag kontakt med Hans Källbäck (tel 021/834 69 eller 356 12) för upplysningar eller anmälan.

### VOR-kontroll

Nyge-Aero, Nyköping, erbjuder kostnadsfri flygande kontroll av VOR/LOC.

Flygplan som har sina vägar genom lufttrummet över Nyköping / Brandholmen (ESSN) kan få ifrågasatt de utrustning kontrollerad under passage. Försättnings är emellertid att telefonbesked lämnas angående beräknad tidpunkt för överflygningen.



# AFFÄRS FLYG

## USA 1965: Försäljningsresultat av tvåmotoriga affärsflygplan

<i>Cessna</i>	
310 .....	217
320 Skyknight .....	91
337 Super Skymaster .....	277
411 .....	122
Summa	707

<i>Grunman</i>	
Gulfstream I .....	17
<i>Lear</i>	
Lear Jet .....	80
<i>Lockheed</i>	
Jet Star .....	18
<i>North American</i>	
Sabreliner .....	28

<i>Piper</i>	
23-235 Apache .....	12
23-250 Aztec C .....	365
30-160 Twin Comanche ..	259
Summa	636

### Hjärtkontroll

Air Force's School of Aerospace Medicine har tagit mer än en halv miljon kardiogram på flygande personal. Erfarenheterna visar att vissa oregelbundenheter i hjärtverksamheten är normalt och påverkar inte individens prestationsförmåga som pilot.

Skolan är räddningsplanke för flygare som fått sina certifikat indragna av medicinska skäl. Av 2 608 fall har 1 273 fått sina papper tillbaka.

Åtta flygplanfabriker sålde totalt 11 852 flygplan till ett värde av omkring 422 miljoner dollars, jämfört med föregående år innebär detta en ökning av 27 procent räknat i antal flygplan och 60 procent i omsättning.

Flermotoriga flygplan utgjorde 1 979 inklusive 87 turboprop, och 132 jet. Största andelen föll på enmotoriga, med fyra eller flera sittplatser vilka utgjorde 6 421 enheter. Uppskattningsvis 400—500 flygplan har tillverkats och sålts utan att rapporteras.

<i>Aero Commander</i>	
500 B .....	30
560 F .....	1
680 F .....	1
680 FP .....	5
680 FL .....	22
680 FLP .....	15
680 Turboprop .....	3
1121 Jet .....	32
Summa	109

<i>Beechcraft</i>	
18 Twin Beech .....	24
55 Baron .....	189
65 Queen Air .....	42
80 Queen Air .....	53
88 Queen Air .....	8
90 King Air .....	84
95 Travel Air .....	45
Summa	445

# Flygdagar på F4

Kungl Jämtlands flygflottill anordnar flygdagar den 3-6 juni med flyguppvisningar och utställningar. Samtliga flygklubbar och enskilda flygplanägare hållas hjärtligt välkomna.

Som programpunkt avses en ankomst- och mållandnings-tävling anordnas för civila flygplan den 5 juni mellan kl 1200-1300.

Anmälan om deltagande in-sänds före 31 maj till trafik-ledaren F4, Frösön 4.

Flygplan som inte deltar i tävlingen får landa före kl 1000 samtliga dagar. Önskas annan landningsstid måste samråd tas med trafikledaren F4.

Frekvenser: Utöver i AIP COM 1-2-6 angivna passas 118,7 och 119,7.

Bränsle: 91/96 och 108/135 oktan.

## Bestämmelser för ankomst- och mållandningstävling

### Ankomståvling

Varje tävlande insänder i god tid före start färdplan, varvid under punkt 1 anges exakt ankomsttid.

Utöver anmälningskyldighet enligt AIP RAC 1-3 P 2 skall anmälan till F4 TWR ske 5 min före beräknad ankomsttid. Anmälan skall innehålla position, flyghöjd, kurs på vilken mållinjen kommer att passeras. Tid den tas då flygplanet passerar över trafikledartornet. Passagen skall ske på takbana. Höjd 200 m. QFE F4.

### Mållandning

Efter passage över tornet, plané till trafikvarvshöjd 150 m.

Ingång för landning sker efter normalt trafikvarv i vänster-varv. Landning skall ske ca 15 m till höger och i höjd med landningsmärket, vars korta stapel betecknar ett dike tvärs landningsriktningen. Diket markeras med vita duktecken. Motor får användas. Inga hinder framför markeringslinjen.

### Pricktabel

Mållandningstävling en landningsdiagram i Bestämmelser för Svenska mästerskapsävlingar i motorflyg. Fastställda 1965.

Ankomståvling. Varje sek fel i ankomsttid medför en prick. Minsta antal prickar vinner.

### Övriga bestämmelser.

- Passagerare får medfölja.
- Häll noggrann uppsikt på andra tävlande i kontrollzon.
- Efter landning, inkörning enl trafikledarens anvisningar.
- Ta med förankringsrep.
- Som rätt tid gäller radiotid.

# Deltagare i SM . . .

I Svenska Mästerskapen i segelflygning på Älleberg den 19-30 maj kommer följande förare att delta. Eventuellt kan det bli någon efteranmälning.

Olle Berg	Stockholms SFK	K 8B
Evald Ek	Eskilstuna FK	SF 27
Leif Eriksson	Uppsala FK	K 8B
Sven Jonsson	SFK i Karlstad	Zugvogel IV
Gert Martinsson	O Sörmlands FK	Zugvogel IV a
Harry Molander	Nyköpings FK	SF 26 Standard
Anders Möller	AK i Malmö	Ka 6 CR
Ulf-Christer Möllveinge	Uppsala FK	Mucha Standard
Sven-Olov Norman	Borlänge-Domn FK	Vasama
Nisse Nässén	Ostersunds FK	SF 26
Göte Olsson	Västerås FK	Zugvogel III b
Per-Axel Persson	F 5	Vasama
Irve Silesimo	Örebro Bil & FK	Ka 6 CR
Istvan Wlassics	Eskilstuna FK	Ka 6 CR

# och i NM

I Nordiska Mästerskapen som går på Gardermoen i Norge deltar följande förare:

### Danmark:

Ib Braes - Foka 3  
Niels S Sejstrup - Ka 6 CR  
Carsten Thomsen - Ka 6 BR

### Sverige:

Göran Ax - Ka 6 CR  
Jan Hallbäck - Zugvogel III b  
Sture Rodling - Vasama

### Norge:

Birger Bulukin - St Austria SH  
Tor Hernes - Ka 6 CR  
Erik Korslund jr - Vasama

## Carnet behövs för Italien-resa

Norman Lewis i Torsby Flygklubb skrev till italienska ambassaden för att få besked om det var nödvändigt att ansöka om carnet för att uppehålla sig ett par tre dagar med flygplan i Italien. Han fick följande svar, som vi publicerar för att delge alla som funderar på att flyga till Italien med eget plan:

Vårt Finansdepartement har meddelat oss att Ni önskar veta ifall turistflygplan som inkomma på italienskt territorium för att ej uppehålla sig där längre tid än två eller tre dagar kunna slippa förse sig med "carnet de passage en douane".

Med hänsyn härtill har ovan-nämnda departement underrättat oss att på grund av gällande bestämmelser i Italien, utländska turistflygplan som ankomma till italienska flygplat-

med brett landställ med nos-hjul och nosjulsstyrning, individuella skrivbromsar med täpedalare. Helmetallpropellern har fast stigning och större markfrigång än på de flesta flygplan i klassen, vilket är bra på ojämna fält. Bränsletankar på 220 liter ger en räckvidd på omkring 150 mil. VFR-utrustning med belysning och radio är standard.

## Höjdvinster i Pirttivuopio

Den första maj ville det sig äntligen i Pirttivuopio — när man sånt i väg de flesta segelflygarna och bara hade tre Bergfalk kvar. Då började det blåsa — och bli resultat, nämligen en flygning på 7 500 m, fem flygningar på mellan 5 000 och 6 000 m och sju på mellan 3 500 och 5 000 m.

## Beechcraft Musketeer med 200 hästars motor

Beech Aircraft Corporation har nu offentliggjort data och prestanda för den nya 200 hk Musketeer Super III, som börjat levereras denna månad.

Musketeer är som bekant ett lågvingat helmetallflygplan

Högaktningsfullt  
Italiens Ambassadör  
(B Capomazza  
di Campolattaro)

# AERO-PROJECT · SIGTUNA

## KONSULT · PROJEKTERING · MATERIAL presenterar

# SKYWATCH VHF

*-radio i fickformat med inbyggd pejlantenn*

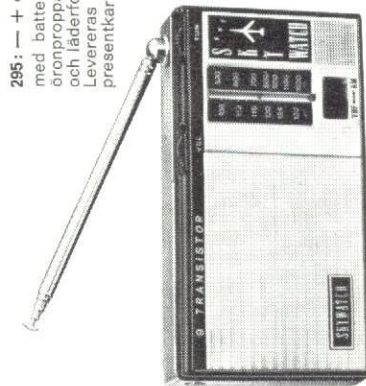
### SKYWATCH V AVC

VHF 108-132 mc - Flyg - AM 535-1600 kc Rundradio  
LF 200-400 kc - Fyrar  
Mått 17,5x8,5x4 cm - Vikt 675 gram

### SKYWATCH III

VHF 108-132 mc - AM 535-1600 kc  
Mått 16x8x4 cm - Vikt 550 gram

295: — + oms  
med batterier, öronproppar och läderfodral  
Levereras i presentkort



188: — + oms  
med batterier, öronproppar, läderfodral  
Levereras i presentkort

Från AERO-PROJECT, Box 102, Sigtuna  
Beställs ..... st Skywatch III å 188: — + oms  
Beställs ..... st Skywatch V å 295: — + oms

Namn .....  
Bostad .....  
Postadress .....



## NYTT FRÅN LFS

(Forts från sid 27)  
och uppmana flygläroarna att iakttaga största noggrannhet vid denna utbildning.

Luftfartsstyrelsen vill också i detta sammanhang fästa uppmärksamheten vid certifikatinnehavarens eget ansvar att kontinuerligt upprätthålla sina färdigheter och vid behov "fris-ka upp" sina kunskaper icke bara i praktisk flygning utan även genom att studera det un-derlägs, som finns rörande prest-anda, lastningsföreskrifter, bränsleförbrukning m m.

(Informationscirkulär 19/66)

## TAXA Å AVGIFTER FOR LUFT-FARTSINSPEKTIONENS TJANSTER

Cirkuläret innehåller i stort av-gifter för registrering, besikt-nings, utfärdande av bevis, till-stånd till olika slag av luft-

fartsverksamhet, godkännande av flygplats och för auktorise-ring av flygverkstad. Avgifter-na har överlag höjts med 30—50%, i de flesta fall 50%. För-utom avgifter för utfärdande av tillstånd har tillkommit en fast årsavgift för tillståndet.

Särskilt anmärkningsvärt är att även hjälpflyget har kom-mit med i avgiftssammanhang. Sålunda utgår en avgift för ut-färdande av hjälpflygtillstånd med 300 kronor och årsavgif-ten uppgår till 200 kronor. Det är med andra ord den straff-skatt klubbarna får erlagga för tillstånd att utöva allmänny-tig verksamhet. Tilläggs bör ett allt förarbete ifråga om kontroll och expeditionstjänst för dessa tillstånd avgiftsfritt utföres av KSAK.

Observeras bör att avgift för inspektion av flygplats uppgår till stora belopp, varför den som begär inspektion av plane-rad flygplats dessförinnan bör ha förvässat sig om att platsen

uppfyller kraven i informa-tionscirkulär 25/58.

(Informationscirkulär 20/66)

## ONÖDIGT HAVERI

Läs och tag lärdom av detsam-ma.

Att bestämma höjd över snö-yta är, som alla flygförare bör känna till, alltid mycket svårt, ibland ogörligt. Brött mot be-stämmelserna får alltid trå-kiga följder.

Det 13 februari 1966 have-erade ett flygplan av typ MFI-9 Junior i samband med flygning på låg höjd över snö-täckta is. De ombordvarande, befälhavaren och en passagera-re, undkom utan livshotande skador (armbrött, brött på näs-ben, huvudskador). Flygplanet erhöll svåra skador och måste anses vara totalhavererat.

Enligt befälhavaren utfördes övning i rekognoscering av och

(Forts på sid 37)

## Kvalitet

## Service

## Ekonomi

# Cessna

## ETT NAMN ATT LITA PÅ!

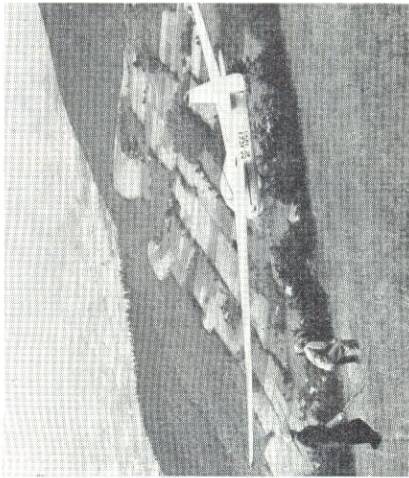
Världens största tillverkare av 1-motorigt flyg

Världens största tillverkare av 2-motorigt affärsflyg

**DELTA**  
aviation ab

Auktoriserade  
återförsäljare

Fack BROMMA 10  
Tel. 08/289520 - 296600



Gummirepsstart vid Jezow Segelflygcentrum.

## Polen öppnar hangarportarna

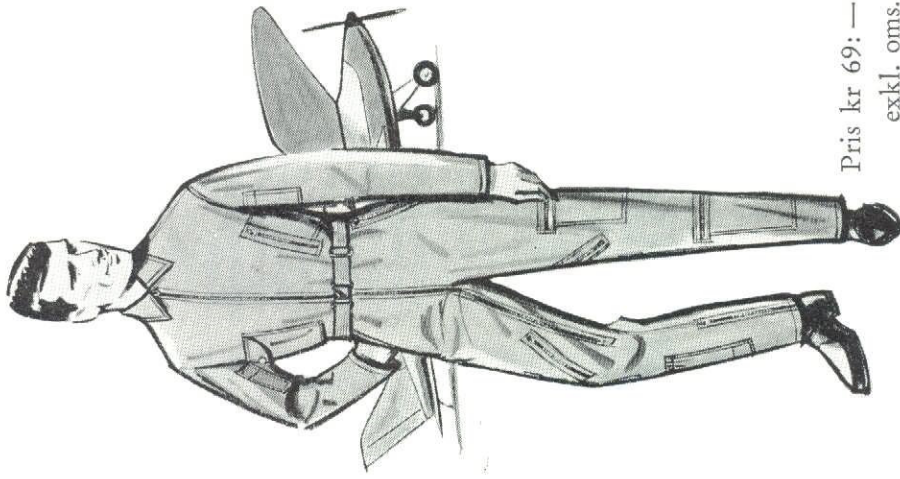
Många svenska segelflygare söker sig varje år utomlands för att odla sin hobby, skaffa sig erfarenhet och knyta nya kontakter. Företrädesvis har det hittills varit de sydligare länderna i Västeuropa som fått dessa besök, men nu har även den polska Aeroklubben nyligen öppnats för utlänningar. Det gäller Jezow Segelflygcentrum beläget vid en utlöpare av Karpaterna nära staden Jelenia Gora i sydvästra Polen.

Centrat, som är öppet hela året, förfogar över ett 50-tal segelplan av varierande typer. Utbildningsprogrammet omfattar alla former av högre segelflygning, dock företrädesvis vägflygning samt träning och kurser i avancerad segelflygning. Timpriset, ca 40 kr, är på grund av flygningens art högre än här, men i gengäld inkluderar all bogseringskostnad. Helpension kostar 15 kr pr dag.

På grund av speciell handläggning bör den intresserade i god tid sända sin sportlicens och flygdsagbok till polska Aeroklubben, Warszawa, som utfärdar tillstånd.

Algot

## FRISTADS FLYGAROVERALL



Pris kr 69: —  
exkl. oms.

Tillverkad i beige impr. bomullspoplin. Utförande lika med den av flygvapnet använda modellen.

Tillverkas i följande storlekar:

Mått i cm anger plaggets mått	Storlekar									
	48	50	52	54	49	51	53	100	104	108
Livvidd	90	100	104	108	96	100	104	120	132	134
Bröstvidd	120	132	134	138	124	128	132	72,2	78,5	82,5
Längd, innersöm	72,2	78,5	82,5	87	78,5	82,5	87	61	64,5	66,5
Ärmringd	61	64,5	66,5	68,5	64,5	66,5	68,5			

AB SKYDDSKLÄDER FRISTAD

Tel. Borås 602 20

# Hatten

*Det följande har absolut ingenting med flyg att göra, men red bar belt enkelt inte hjärta att undanbälla er, käre läsare, detta underbara exempel på practical joke. Det handlar om en man som köpte sig en hatt på lunchen...*

Det var en mycket klädsam hatt. Så när mannen efter lunch kom tillbaka till arbetet, visade han upp nyförväret för kamraterna och inkasserade förnöjt de uppskattande kommentarer som hatten onekligen var värd. Han berättade också vad han hade köpt den, och vad han hade gett för den, och att den faktiskt inte var dyr — med tanke på kvalitén! Ja, han var verkligen nöjd med sin hatt.

Det var då som firmans ljushuvud fick en genial idé. Den närmaste kvarten präglades av viskande konferenser man och man emellan samt av klirret från mynt.

På kafferasten saknades en man i gänget. Han återkom emellertid en stund senare med en hatt, som på pricken liknade den som sedan lunchen trodat på hatthyllan. Den hade till och med samma monogram präglat på svettremmen. Dock, på en väsentlig punkt skilde sig hattarna från varandra — den

att sitta någorlunda i alla fall. Och sen gick han hem.

När de elaka arbetskamraterna frampå förmiddagen dagen därpå åter skulle skifta hattarna, uppräckte de till sin förtjusning att vår vän — för att få hatten att passa — lagt en pappersremsa innanför svettremmen. Så den flyttade man förstas över till den "lilla" hatten.

Så blev det lunch den andra dagen. När vår vän satte på sig hatten passade den inte alls. Men nu var den på tok för liten! Håpen stirrade han i spegeln. Va i h—e? Hade hatten krympt? Eller hade huvudet...

O, nej, hemska tanke... Det var väl hans hatt — javisst, initialerna... och papperet! Han slet ut pappersremsan bakom svettremmen och tryckte hatten på huvudet följdes han av många förstulna blickar... Han fick ingen snits på hatten hur han än bar sig åt. Den kändes helt enkelt för stor.

Efter varje försök att få hatten att sitta vetuigt stirrade han missnöjt och åskälligt konfundrad i spegel. Konstig, på lunchen hade den ju passat så bra... Hade han tagit fel hatt?

Han tittade inuti den. Nej, hans initialer fanns ju där. Men han varför passade den inte? Lite grann på sned kanske... nå, åt andra hållet då... kanske lite mera bakåt nacken... Efter många försök — medan arbetskamraterna höll på att spricka av återhållen munterhet — fick han till sist hatten

gade den bakom svettremmen. Och nu passade hatten igen!!! Men visst var det väl besynnerligt.

Det blev morgon, lunch och afton den tredje dagen, och den fjärde, och den femte. Och varje gång samma historia. Den förb... hatten kunde ju göra en toktig, först var den för stor, sen för liten, och sen för stor... *Men för stutton — inte ett ord till kompisarna...* för det kunde ju hända att det inte var hatten det var fel på, utan... Du mildel!

Vår vän deppade, det var alldeles tydligt, och eftersom det bara var en tidsfråga när hatten skulle driva honom till kamraternas hade allt svårare att hålla masken, beslöt man att förklara mysteriet...

Det var en först ilsken, senare lärtad man som fann sig vara lycklig — näja — ägare till två likadana hattar.

B G—d

Shell från 14:— till 16:—  
Engelska och Tyska ICAO 1:1 000 000 och 1:500 000 från 10:— till 12:—

Plast för "plastning", av kartor tillhandahålls av KSAK. Bredden är 60 cm och priset är 5:— per meter.

## Allmänflygets begravande av militära flygfält

Chefen för flygvapnet avser utreda förutsättningarna för en utvidgad civil användning av de militära flygplatserna. För att kunna klarlägga de civila önskemål som finns och inte kan tillgodoses genom nu gällande bestämmelser (Info nr 88/65) önskar CFV från början intressenter vissa uppgifter. Dessa bör vara CFV tillhanda före 1 augusti.

För att kunna tillhandahålla dessa uppgifter behöver KSAK svar på vissa frågor som kommer att utasändas till berörda företag, klubbar och övriga medlemmar.

## Utdrag ur AIP

KSAK tillhandahåller aktuella utdrag ur AIP, avsedda som underlag för planering av VFR-flygningar.

Utdragen innehåller samtliga internationella och andra tillflygplatser inom resp länder med flygplatsdata och uppgifter om radio och navigationshjälpmedel samt allmänna trafikbestämmelser. Samtliga AIP-utdrag är svenskspråkiga. De är reviderade i mars—april 1966.

- Följande länder ingår i serien:
- Belgien ..... 3:—
  - Danmark ..... 3:—
  - Finland ..... 3:—
  - Frankrike ..... 8:—
  - Nederländerna ..... 3:—
  - Norge ..... 3:—
  - Västtyskland ..... 5:—

## KSAs kartservice

Följande kartor har höjts: 1:500 000 Danmark-

# AKTUELLA KSAK-ARTIKLAR



## KSAKS

### KRÖNTA EMBLEM

#### Medlemsmärke

Valfritt med kråsnål eller klack, i guld och blå emalj, 10 mm+kronan. 6:—.

#### Mössmärke

Hög kvalitet med äkta guld-broderi. 28:—.

#### Vagnmärke

för bil eller flygplan, 70 mm+kronan.  
emalj och förgylning 40:—  
lackerat och förgyllt 30:—  
lackerat och förkromat 25:—

#### Klubbjackmärke

Äkta guldbroderi 80x70 mm. 25:—.

#### Jackmärke

konstvävt, KSAK-märke med eklövskrans. 3 färger, 75 mm brett. 4:—.

#### Vävt märke

Enklare kvalitet. 30 mm brett. 2:—.

Till KSAK, Skeppsbron 40, Stockholm C

Härmed rekriveras följande artiklar att sändas mot postförskott

Namn

Bostad

Postadress

# MANOMECO

Flight Instrument Repair Station  
Certificate No. 41

Årskontroller, reparationer och översyner av flyginstrument.

Snabba leveranser, humana priser.

Nyöversedda gyroinstrument till försäljning.

**Box 645, Sundbyberg 6 - Tel. 08/296900**



## Nytt från FFK

### Kurs för länsflygchefer på Roserberg

Länsflygchefer och biträdande länsflygchefer var samlade till kurs vid Statens Civilförvarsskola på Roserbergs slott den 2 och 3 april. Redan på kvällen den 1 april tog långväga resenärer sina rum i slottets flyglar i besittning. 18 länsflygchefer och 13 biträdande länsflygchefer inställde sig till kursen då den började kl 1000 på lördagen. Programmet inleddes med en orientering om civilförsvarets organisation och uppgifter i stort med anknytning till Civilförvarsservisens tankegångar sammanfattade i Cf 65. Härfter följde genomgång och diskussion av anvisningar na för FFK. Med hänsyn till vunnna erfarenheter under de första fem årens organisationsarbete inom FFK framkom flera önskemål och synpunkter på justeringar av innehållet.

Civilförsvarets nya radiostation demonstrerades och lös-

dagsprogrammet avslutades med genomgång av krigsförberedelsearbetet samt en orientering om luftförsvaret. Efter detta digra dagsprogram följde gemensam middag.

På söndagsmorgonen, efter en bastant frukost, ställdes frågan till en närliggande luftförsvarsgruppcentral (lfc) och en av civilförsvarets huvudcentraler (hc), vilka demonstrerades närmare beträffande inredning och verksamhet. Eftermiddagen ägnades helt åt diskussion kring utbildning av FFK-personal

samt samverkansövningar med civilförsvarets personal.

Som alltid vid dylika korta kurser vill tiden inte räcka till för allt som planerats, men de viktigaste frågorna fick dock ventileras ordentligt och kårledningen hoppas att kursen givit det resultatet, att länsflygchefer och biträdande länsflygchefer blivit så insatta i FFKs verksamhet, att arbetet på förbättring och utveckling av länsflygavdelningarnas och flygruppernas beredskap kan fortsätta.

### Hjälpflygtillstånd

Jämlikt BCL-D.3.1 fordras tillstånd för utövande av hjälpflyg. Tillstånd kan ges till KSAK-ansluten flygklubb och meddelas som regel för en tid av ett år men kan, när luftfartsstyrelsen finner anledning för att t ex erforderliga tillstånd finns. Beträffande de återkallas. Ansökan om förnyelse av tillståndet skall göras *senast tjuugo dagar* före giltighetstidens utgång. Under 1965 hade ett flertal klubbar inte förnyat sina tillstånd i tid och några klubbar utförde även hjälpflyguppdrag utan giltigt tillstånd. I de flesta fall berodde felet på glömska eller expeditionsmisstag. Jämlikt BCL D.3.1, ankommer det på motorflygchefen inom klubben att övervaka att hjälpflygverksam-

heten utövas i enlighet med gällande bestämmelser för civil luftfart. Luftfartsstyrelsen framhåller i sitt protokoll över dessa ärenden att även klubbarnas ordförande är ansvarig för att t ex erforderliga tillstånd finns. Beträffande de klubbar som utövat hjälpflyg utan tillstånd har luftfartsstyrelsen beslutat att etnra motorflygchef och klubbordförande att för framtiden noggrant iakttaga gällande bestämmelser för civil luftfart.

KSAK som har att övervaka denna verksamhet söker på allt sätt hjälpa klubbarna ifråga om handläggningen av hjälpflygtillstånd. Sålunda har KSAK i skrivelser och KSAK-NYTT samt i samband med årsmöte

och kurser påmint om förnyelse av motorflygchefsbevis, bevis för tekniskt ansvarig och förnyelse av hjälpflygtillstånd. Nu har KSAK vidtagit ytterligare en åtgärd som vi hoppas skall kunna medverka till att föregående års malörer undvikas.

Minst en månad innan hjälpflygtillståndets utgång sänds nedanstående påminnelse till berörd klubb:



### NYTT FRÅN LFS

(Forts från sid 32)

landning på främmande fält. Landning skulle dock icke utföras med hänsyn till att flygplanet var hjulförsett och snödjupet på platsen. Härvid framfördes flygplanet dels över en på platsen befintlig bilbana, där såväl personer som fordon uppehöll sig, dels över ett intilliggande område på en flyghöjd, som väsentligen underskred i "BCL-T1" angiven minimiflyghöjd. Under flygningens senare del framfördes flygplanet på så låg höjd att i samband med sväng flygplanets vänstra ving kolliderade med den snötäckta isen med haveriet som följd.

Som ovan sagts har befälhavaren utfört övning i rekognosering av främmande fält. Som framgår av INFO 57/1964 får denna övning endast utföras i samband med utbildning tillsammans med flyglärare.

Genom att utföra övningen,

som där till utförts delvis över samhälle och över område där personer och fordon uppehållit sig, har således befälhavaren brutit mot "BCL-T1" bestämmelser angående minimiflyghöjd.

Ärendet har av luftfartsstyrelsen överlämnats till allmän åklagare med hemställan om prövning av frågan om åtal mot befälhavaren. I avvaktan på utredningens slutförande har befälhavarens certifikat satts ur kraft.

Luftfartsstyrelsen riktar med anledning av det inträffade en allvarlig vädjan till förare av luftfartyg att noggrant iakttaga gällande bestämmelser för civil luftfart. Överträdelser häremot medför som regel, förutom att förarens certifikat sättes ur kraft med omedelbar verkan, att ärendet överlämnas till allmän åklagare med hemställan om prövning av frågan om åtal mot föraren.

(Informationsformulär 24/66)

## SOLBERGS presenterar 1966 års modell av

### Cessnas 2-motoriga 337 SUPER SKYMASTER

Cessna Super Skymaster med Cargo pack.

Vi är Cessnas enda Twin-engine representant i Skandinavien

Genom ett speciellt 2-motors försäljningsavtal med Cessna Aircraft Company kan vi nu erbjuda Cessnas 2-motoriga plan till lägre pris och med bättre service.

#### VI KAN ÄVEN ERBJUDA

Cessna 150 och 172 med mycket kort leveranstid (ca 3 veckor).

Cessna 185 och 206 för leverans i början av maj.

BEGAGNADE CESSNA FOR OMEDELBAR LEVERANS.

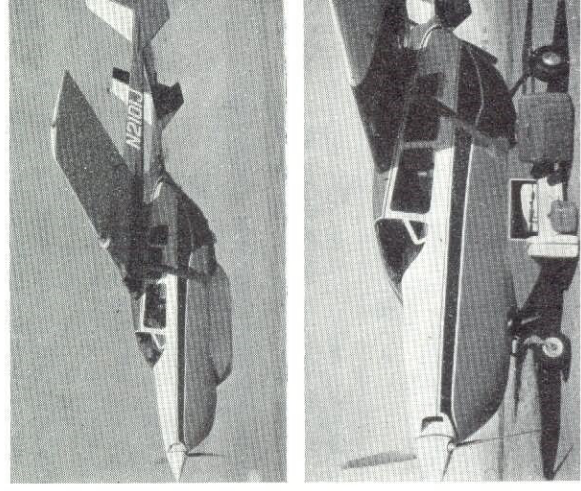
Cessna 172, 1961 till 1965 års modell till priser mellan 50 000 och 75 000 kronor finns i lager för omedelbar leverans.

Då det gäller CESSNA tag kontakt med

### SOLBERG FLYG AB

BULLTOFTA FLYGPLATS

Malmö 16 • Tel. 040/93 08 17, 93 08 18



## RTS nya modell K-10 TRANSISTORRADIO för FLYGRADIOBANDET och Mellanvåg

VHF 108 - 136 Mc MV 530 - 1600 Kc  
+ oms  
Kr. 198:-

10 Transistorer 5 Dioder Teleskop- o Ferritantenn  
Inkopplingsbar Autom. Freq. Kontroll o AVC  
8,5 cm högtalare 250mW uteffekt Mått 18,5 x 10,5 x 4,0 cm

Nu med: VHF-AM- och VHF-FM- Demodulator  
läderväska + örontelevon + batteri 6 månaders garanti 10 dagars returrätt  
RADIO-TV-SERVICE Skogsrundan 32 C Karlskoga Tel. 330 85

## ÖNSKAS HYRA

### 4-SITSIGT RESEFLYGPLAN

med lång aktionstid. Öffert till O Uppgren, Jakobsbergsplatsen 6 B, Västerås.

## LEDIGA PLATSER

Linköpings Flygklubb önskar

### SEGELFLYGLÄRARE

för dagkurs under tiden 11—30 juli.

Svar till: Ture Eriksson, Munkhagsgratan 98 E, Linköping, tel: 013/992 50, efter kl 17 13 84 12 el Linköpings Flygklubb tel 12 09 00.

## UTBILDNING

### SJÖFLYGUTBILDNING

Lär dig sjöflyga hos AERO-PROJECT, Sigtuna. Ring 0760/505 01 och beställ tid!

## TILLSA LU

### Piper Pa-22, 0-ställd motor

Tel 0950/111 26 Östergren eller 122 53 Tegelström

### Handbok i radiotelefonering och -navigering

Tredje upplagan utkommen i augusti 1965. Översedd, förbättrad och utökad. Plastpärm. A5-format. Oumbärlig vid certifierbedelser. Rekommenderas av KSAK och myndigheterna.

Sändes portofritt mot 30: — till pg 59-46 85, Lennart Hedberg D K V 6 a, Karlstad.

### Duplicerat kompendium i navigation

omfattande kravet för privatflygcertifikat, kr 25: —, J-O Vossman, Delabo, tel 0653/151 51.

### BOGSEFLYGPLAN

Jönköpings Flygklubb säljer 1 av följande 2 plan

#### Auster MK V SE-CGL

Motorgängtid efter grundöversyn 650 tim.  
Pris 12.000: — kr. Tel Bo Sjodin 036/11 37 92.

#### Trainermodifierad MFI Junior SE-EFB

Total gångtid 850 tim. Radio Narco Mk 5.  
Pris 34.000: — kr. Tel S. E. Andersson 036/661 59.

### PIPER CUB L-4

med 65 hk Continental-motor, i gott skick.

Vidare upplysningar genom K. Voss Jr, tel: 0320/701 23.

Aerobolaget i Borås AB

1 st grundöversedd, 0-ställd

### LYCOMING O-320,

B3B, 160 HP, tot. gångt. 650 tim.

1 st CONTINENTAL O-200,

100 HP, tot. gångt. efter grundöversyn 17 tim. Denna motor erf. kontr. på godk. motorverkstad.

Svar till: 0760/600 00 ankn 407.

### BOGSEFORARE

sökes till segelflygsäsongen. Lämpligt för stud. eller dyl. som kan disponera tiden och önskar mycket flygtid. Bogsplan Moth, Cherokee. Enklare förläggning vid fältet. ESKILSTUNA FLYGKLUBB

segelflygch A. Andersson, arb 016/220 90, bost 016/458 24

### Blivande segelflygbogserförare

önskar uppdrag under sommarhalvåret. Per-Olof Boman, Gladjevägen 156, Vällingby  
Tel 08/89 70 17

### Bogserflygplan

i utmärkt skick med riktig utrustning säljes förmåligt vid snabb affär. Tel 0839/10109.

### Piper Colt 108

välvärdad. Total gångtid 770 tim. Upplysn. genom Johansson, tel 011/12 22 22.

Norrköpings Automobil och Flygklubb

### AERO-PROJECT

har kanske flygplanet du söker. Säljer, byter, förmedlar. Box 102, Sigtuna. Tel 0760/505 01.

### Förmålig Cub, 65 hk

riklig utrustning.  
Lycksele 0950/122 32.

### ANBUD

Härmed utbjudes till högstbjudande en st

#### Piper Tri Pacer 1959 års modell

Fri provningsrätt förbehålles.

Vidare upplysn. tel. 0980/153 50 efter kl. 17 133 97  
0980/105 04 efter kl. 17 117 99

Anbudet skall vara undertecknad tillhanda senast 1/6 -66  
Gunnar Olovsson, Box 171, Kiruna

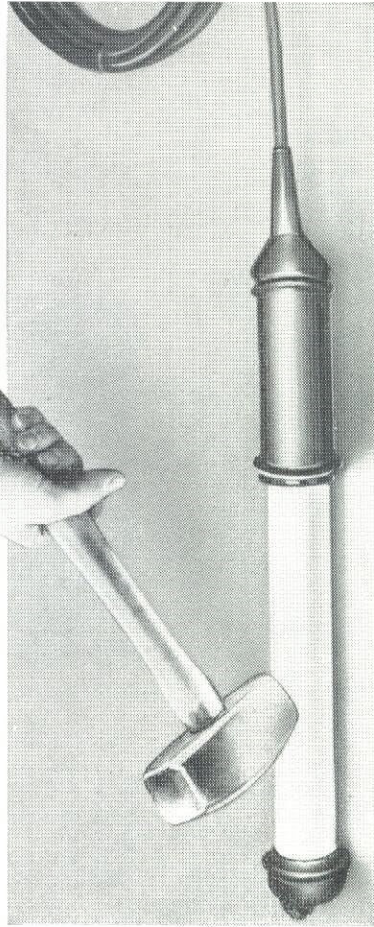
## ÖNSKAS KÖPA

### Prydnadspropeller

Tel 08/54 35 05 eller 50 50 94

# LYSRÖR- SLADDLAMPAN

kommer åt överallt, tål tryck och slag!



är

- stötsäker
  - oljebeständig
  - lätthanterlig
  - vattentät
  - strömsnål
  - S-märkt
  - patentsökt
- har
- reflektor
  - vridbar upphängningskrok
  - 7 m ledning med gummistickpropp
  - låg vikt

Endast för växelström.

För 220, 127 och 110 V riktpolis 87:--.

För 65 och 24 V, utan stickpropp, riktpolis 93:--.

Plus oms.

# ASEA

Allformatoravdelningen

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