FLYGENTUSIASTER!

Till Er, som funnit att privatflyget av idag inte längre är något sportflyg, med luftleder, fyrar, betongbanor, etc, vill vi säga:

"GÅ ÖVER TILL HELIKOPTER!"

En sagans flygande matta, som gör det möjligt för Er att komma till platser, som Ni förr bara kunnat drömma om. Under lederna i luften men över trängseln på vägarna kan man förflytta sig och ha tillgång till landningsplatser överallt. Att komma till de obetydligaste kobbar i havet eller till de högsta toppar i våra fjäll är inget problem, om man använder helikopter.
Idag finns en ekonomisk helikopter med utomordentliga prestanda, som inte kostar mer än ett IFR-utrustat privatflygplan.

- En helikopter, som ger Er dessa möjligheter, är HUGHES 269 A och 300.

SAAB

Begär närmare informationer!
SVENSKA AEROPLAN AKTIEBOLAGET
Norrköpingsavdelningen
Fack
NORRKÖPING 6
Tel. 011/299 40

Strängnäs Tryckeri AB

KSAK NYTT

NUMMER 5 ÅRGÅNG 8 • JUNI 1965

6000 m² VERKSTÄDER på BROMMA flygplats

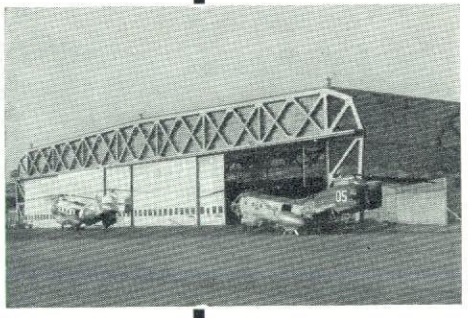
Närmare 200.000 arbetstimmar per år utföres på

TEKNISK SERVICE

ÖVERSYNER

TILLSYNER

REPARATIONER



Dessutom FÖRSÄLJNING av

HELIKOPTRAR

FLYGPLAN och

RESERVDELAR

OSTERMANS AERO AB

BROMMA FLYGPLATS, BROMMA 10
GODSADRESS: SUNDBYBERG - TELEFON 08/28 28 40

Nytt från LFS

Luftvärdighetsbestämmelser för fallskärmar

Luftfartsstyrelsen har utarbetat luftvärdighetsbestämmelser för fallskärmar (SB 131) som beräknas utkomma efter tryckning i slutet av maj 1965. I dessa har styrelsen gjort en principiell åtskillnad mellan å ena sidan *räddningsfallskärm*, varmed förstås fallskärm avsedd för användning vid fallskärmshopp i fall av nöd, och å den andra sidan *sportfallskärm*, varmed förstås fallskärm avsedd för användning vid planerat fallskärmshopp för utbildning, övning, uppvisning, tävling o dyl.

Bestämmelserna innehålla de fordringar som ställes på räddningsfallskärmar i vad avser typgranskning, tillverkning, besiktning, packning, provning, kassation, journalföring m m. Vad gäller sportfallskärmar har luftfartsstyrelsen föreskrivit att de skola packas av godkänd fallskärmspackare. Styrelsen ställer i övrigt inga krav på sportfallskärmar, utan har bedömt att allmänhetens krav på säkerhet (skydd för tredje man) blir tillgodosett huvudsakligen genom driftsbestämmelserna i BCL — D 5.2, "Fallskärmshopp", vari bl a föreskrives att räddningsfallskärm skall medföras vid hopp med sportfallskärm. Ny utgåva av BCL — D 5.2 beräknas utkomma i slutet av maj 1965.

I detta sammanhang vill luftfartsstyrelsen fästa uppmärksamheten på rapporteringsskyldigheten jml BCL — D 1.3 mom 3.3, som föreskriver att vid avvikelse från normal utlösning m m vid fallskärmshopp skall skriftlig anmälan ske till luftfartsstyrelsen. Rapportblankett LFS Li nr 235 beräknas utkomma i slutet av maj 1965. *(Informationscirkulär 45/1965)*

Örebro flygplats – tillfälliga avstängningar

1. Under tiden 4 juni—8 augusti 1965 kommer ett 690×230 m stort område i norra delen av Örebro flygplats att inhägnas och upplåtas för bilparkering. Gränsmarkeringsskärmarna i norra delen av flygplatsen kommer att flyttas 230 m åt söder.

Under denna tid är start norrut och landning söderut över parkeringsområdet förbjuden.

2. Under tiden 11 juni 11.00—14 juni 11.00 GMT 1965 kommer ett cirka 1 050×250 m stort område i södra delen av flygplatsen att vara stängt för all flygtrafik.

Under denna tid är start och landning möjlig huvudsakligen i E-W riktning.

3. Under tiden 12 juni 11.00—14 juni 11.00 GMT 1965 kommer hela flygplatsen att vara stängd för all flygtrafik.

(NOTAM 1078/1965)

För den vackra blomstergärden vid min makes jordfästning vill jag och mina barn på detta sätt till alla hans flygarkamrater uttrycka vårt varma tack.

May Lundgren och barnen

Privatflygets önskemål obeaktade i Kungl Maj:ts nya flygplatstaxa

Genom beslut den 7 maj 1965 har Kungl Maj:t fastställt ny flygplatstaxa att gälla från den 1 juli.

Yttranden över luftfartsstyrelsens förslag av den 19 mars har avgivits av bl a chefen för flygvapnet och KSAK.

Den nya taxan innebär bl a en tjugofemprocentig höjning av årskortkostnaden från 200 till 250 kronor. Förekommande belysningsavgifter är emellertid inbakade i priset, vilket KSAK långt tidigare föreslagit för att uppmuntra till ökad utbildning i mörkerflygning och därmed ökad flygsäkerhet. KSAK har trots detta avstyrkt höjningen, den andra sedan 1964, då en hundraprocentig höjning från 100 till 200 kronor företogs. Enligt KSAK:s uppfattning borde det vara ett statligt intresse att undvika ytterligare belastning av det expanderande allmänflyget, som till små kostnader utnyttjas av både militära och civila myndigheter. KSAK:s önskemål har icke beaktats.

Man har inte heller bifallit KSAK:s ånyo framförda begäran om en höjning av maxvikten för årskort till 2 500 kg startvikt, en gräns som f ö redan tillämpas i Danmark.

Bibehållandet av den gamla gränsen 2 000 kg finner KSAK vara oförsvarligt, eftersom många av de flygsäkerhetsfrämjande åtgärder som numera vidtages i avseende på småflygplanens utrustning oundgängligen medför viktökningar.

Tyvärr måste man med beklagande konstatera, att det envetna fasthållandet vid den gamla maxstartvikten kommer att medföra, att en hel del kommer att avstå från starkare motorer, tvåmotoriga flygplan, fullständigare utrustning för kommunikation och navigering etc.

Välutrustade flygplan behövs i allt större utsträckning för de uppgifter som KSAK och flygklubbarna åtagit sig att genomföra i statens tjänst och välutrustade flygplan behövs i den alltmer omfattande flygtrafiken. Det kan inte vara välbetänkt att på sätt som skett påtagligt hindra en lovvärd utveckling, som dessutom skulle kunna verka för en fortsatt ökning av flygsäkerheten.

KSAK NYTT

Organ för
Kungl. Svenska Aeroklubben
och
Frivilliga Flygkåren

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

Utgivningsdag omkr den 10 i utgivningsmånaden.

Manuskript till text och annonser skall vara KSAK-NYTT tillhanda senast den 15, månaden före utgivningsmånaden.

Redaktör och utgivare: Georg H Dérantz.

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

Prenumerationspris: 10 kronor per helår.

Lösnummer: Tidigare utkomna nr i mån av tillgång 2: – per ex.

Annonsformat och annonspriser:

Omslagets baksida, 2-färgs (130×165 mm)	800: –
Omslagets innersidor, 2-färgs (130×185 mm)	650: –
D:o, svart	600: –
1/1-sida (130×185 mm)	425: –
1/2-sida (130× 90 mm)	275: –
1/2-sida (62×185 mm)	275: –
1/4-sida (130× 45 mm)	150: –
1/4-sida (62× 90 mm)	150: –

Radannonser (spaltbredd 62 mm) 2: – per mm. (Anslutna flygklubbar, deras medlemmar och KSAK:s direktanslutna medlemmar får 35 % rabatt på icke kommersiella radannonser.

Klichéer: raster 120 linjer/tum.

Tryckt hos Strängnäs Tryckeri AB Strängnäs 1965

TACK!

Då jag med utgången av maj månad lämnar min tjänst hos KSAK, vill jag ta tillfället i akt att tacka alla de vänner jag under min 25-åriga KSAK-tjänst haft förmånen att få bland landets modell-, segel- och motorflygare. Det har varit i hög grad inspirerande att få vara med om att bygga upp den flygaktivitet på olika områden, som gett vårt land en framträdande plats bland världens främsta privatflygnationer.

Som utgivare av KSAK-NYTT gläder jag mig åt att få överlämna redaktörskapet åt vännen och flygjournalisten Birger Gripstad, en av de få som verkligen "kan" privatflyget.

I min nya tjänst, som rektor för Medborgarskolan i Stockholms län, kan jag alltjämt bistå landets modell-, segel- och motorflygklubbar i frågor som rör klubbarnas teoriutbildning.

Jag önskar KSAK och Flygklubbarna en god och lyckosam framtid!

Stockholm den 31 maj 1965.

OMSLAGET:
Modellflygare
Foto: Per-Arne Carlsson, Linghem.

Malmö/Bölkow Junior

Allt fler lätta flygplan utrustas med ***Rolls-Royce Continental-motorer.*** Ännu fler förses med i USA tillverkade Continental-motorer levererade av Rolls-Royce. Mer än 50.000 lätta flygplan har Continental-motorer och alla åtnjuter den världsomfattande service som Rolls-Royce och Continental Motors Corporation ger.

ROLLS ROYCE

ROLLS-ROYCE LIMITED • LIGHT AIRCRAFT ENGINE DEPARTMENT
CREWE • CHESHIRE • ENGLAND • TELEPHONE: CREWE 55155

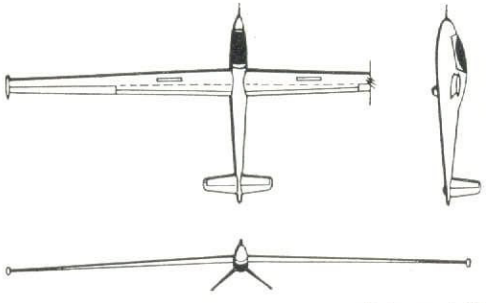
WORLD GLIDING CHAMPIONSHIPS 1965

Segelflyg-VM är just avgjort i England, när detta nummer av KSAK-NYTT kommer läsarna tillhanda. Här följer sålunda en presentation av tävlingen, deltagarna och flygplanen som kan ändras i detaljer, innan tävlingen kommer igång den 29 maj, men som bör kunna tjäna som en bakgrund till de rapporter som på ett eller annat sätt kommer att delges svenska folket, sedan VM högtidligen avslutats den 13 juni.

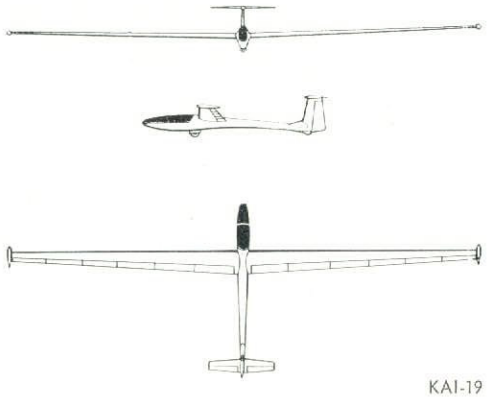
Årets VM är det nionde sedan Per-Axel Persson (Weihe) Sverige blev världsmästare i Schweiz 1948, då de 37 tävlande alla deltog i samma klass. Nästa tävling, som arrangerades av Sverige 1950, gick också i en enda klass. Bland 29 tävlande segrade Billy Nilsson (Weihe) Sverige.

De tre närmast följande tävlingarna var uppdelade i två klasser, en ensitsig och en tvåsitsig. Följande resultat noterades: 1952 i Spanien vann Philip Wills (Sky) Storbritannien bland 39 i ensitsiga klassen, duon Juez/Ara (Kranich) Spanien i tvåsistiga klassen med 17 ekipage. — 1954 i Storbritannien vann G Pierre (Breguet 901) Frankrike bland 34 ensitsiga, Rain/Komac (Kosava) Jugoslavien bland 9 tvåsitsiga. — 1956 i Frankrike segrade Paul MacCready (Breguet 901) USA bland 45 ensitsiga ekipage och Goodhart/Foster (T-42) Storbritannien bland 13 tvåsitsiga.

De tre nästföljande VM-tävlingarna tillämpade den svenska förslaget med indelning i *öppen klass* och *standardklass* och samma gäller årets tävlingar i South Cerney. — 1958 i Polen vann E Haase (HKS-3) Västtyskland öppna klassen med 37 piloter, A Witek (Mucha Standard) Polen standardklassen med 24 piloter. —



Antonow A-15



KAI-19

1960 i Västtyskland vann svensken (!) R Hossinger (Skylark 3) som tävlade för Argentina, i öppen klass med 20 deltagare. H Huth (Ka-6) Västtyskland van bland 35 i standardklass. — 1963 i Argentina vann E Makula (Zefir) Polen bland 25 i öppen klass, H Huth (Ka-6) Västtyskland bland 38 i standardklass.

Årets VM omfattar 42 deltagare i öppen klass och 48 i standardklass. De 90 tävlande representerar 29 nationer.

Båda titelförsvararna, Makula och Huth finns anmälda. Makula (34) var med i Englandsmästerskapen 1964 som lagmedlem för att riktigt bekanta sig med förhållandena i VM-landet. Huth (56) är tävlingens äldste deltagare, omåttligt populär tipssegrare efter sina båda raka VM-segrar i Tyskland och i Argentina.

Yngst bland de nittio är Jinks från Australien, som passar på att fylla 21 under tävlingsdagarna.

Åtminstone 27 av deltagarna har tre diamanter, det högsta kompetensbevis som ännu existerar.

Forts sid 145.

AERO-TELAW AB

kommer att lagerföra följande segelflyginstrument av fabrikat

PZL

Hastighetsmätare	PR-250 s	(0–250 km/h)	à Kr. 109: –
Klockhöjdmätare	W-12 S	(0–12000 m)	à Kr. 242: –
Variometer	WR s-5	(± 5 m/s)	à Kr. 197: –
Variometer	WR s-30	(± 30 m/s)	à Kr. 185: –
Totalenergi variometer	WECR-5	(± 5 m/s)	à Kr. 264: –
Kompass	BS-1		à Kr. 152: –
Girindikator	EZS-1		à Kr. 454: –

AERO-TELAW AB

Postbox 712, Lidingö 7

Telefon 08/775 08 56, 775 10 05

Pilot	Segelflygplan	Klass
SYDAFRIKA		
E. "Boet" Dommisse	BJ 2	Ö
M. "Bomber" Jackson	* Olympia 419 (P)	Ö
Robert Clifford		S
VÄSTTYSKLAND		
Rolf Spänig	D-36	Ö
Rolf Kuntz	HKS-3	Ö
x Heinz Huth	Ka 6	S
Rudolf Lindner	Phoebus	S
ÖSTTYSKLAND		
Manfred Blauert	Foka	S
Bernd Nolte	Foka	S
ARGENTINA		
Rolf Hossinger	Std. Austria SH	Ö
Rafael Frene	Std. Austria SH	Ö
Reinaldo Picchio	Ka-6	S
AUSTRALIEN		
Derek Reid	* Skylark 4	Ö
John Blackwell	* Std. Austria (P)	Ö
Bob Rowe	Schneider ES 60	S
Malcolm Jinks	Schneider ES 60	S
ÖSTERRIKE		
Franz Ulbing	Ka-6	Ö
Harro Wödl	Ka-6	S
Johann Fritz	St. Austria SH	S
BELGIEN		
Henri Stouffs	Ka-6 CR	Ö
Marcel Cartigny	Foka	S
Martin Baeke	Ka-6 BR	S
CANADA		
C. M. Yeates	* Skylark 4	Ö
David Webb	* Dart 17 m.	Ö
Royden J. Gray	* Olympia 460	S
Wolfram J. Mix	* Olympia 460	S
DANMARK		
Harald W. Jensen	Libelle	Ö
Ejvind E. Nielsen	Pik 16 Vasama	Ö
Niels S. Sejstrup	Ka 6 CR	S
Ib Braes	Ka 6 CR	S
USA		
Richard H. Johnson	Skylark 4	Ö
Andrew J. Smith	Ka 6	Ö
Richard E. Schreder	HP-12	S
Wallace A. Scott	Ka-6 CR	S
FINLAND		
Seppo Hämäläinen	* Skylark 4	Ö
Juhani Horma	Havukka-Std.	S
P. Matias Wiitanen	KK-IB-UTU	S
FRANKRIKE		
Jean-Pierre Cartry	Edelweiss	Ö
Jean-Paul Weiss	Edelweiss	Ö
Jacki Lacheny	Edelweiss	S
François-Louis Henry	Edelweiss	S
STORBRITANNIEN		
John S. Williamson	Olympia 419	Ö
H. C. Nicholas Goodhart	Dart 17 m.	Ö
George E. Burton	Dart 15 m.	S
Ant. J. Deane-Drummond	Olympia 465	S
UNGERN		
Kornel Thuri	A.15	Ö
György Petroczy	A.15	Ö
INDIEN		
Vishwa B. Gupta		S
IRLAND		
"Paddy' N. W. Kearon	Olympia 419	Ö
Michael Slazenger	Olympia 419	Ö
Thomas W. Evans	Ka-6 CR	S
ISLAND		
Leifur Magnusson	Ka 6 CR	S
Thorhallur Filippusson	Pik-16 C Vasama	S
ISRAEL		
Menahem Bar	Skylark 4	Ö
Daniel Arber	* Skylark 3F (eller HP9)	Ö
ITALIEN		
Walter Vergani	* Skylark 4	Ö
Fiorenzo Lamera	M 100 S	Ö
Attilio Pronzati	M 100 S	S
Leonardo Brigliadori	Uribel C	S
NORGE		
Tor Johannessen	Pik-16 C Vasama	S
Harald Höimyr	Ka-6 CR	S
NYA ZEELAND		
S. H. Georgeson	* Skylark 4	Ö
D. F. Westenra	* Skylark 3G	Ö
Rex Handley	* Ka 6	S
A. R. Cameron	Olympia 460	S
NEDERLÄNDERNA		
G. J. Ordelman	Sagitta I	Ö
Ed. van Bree	Ka 6	S
E. Reparon	Ka 6	S
POLEN		
x Edward Makula	Zefir 3	Ö
Jan Wroblewski	Zefir 3	Ö
Jerzy Popiel	Foka 4	S
Franciszek Kepka Jr	Foka 4	S

Pilot	Segelflygplan	Klass
RHODESIA		
R. P. Smith	* Skylark 3F	Ö
Jimmy Harrold	* Skylark 4	Ö
SVERIGE		
Sture Rodling	Pik-16C Vasama	Ö
Per-Axel Persson	Pik-16C Vasama	S
Irve Silesmo	Ka-6 CR	S
SCHWEIZ		
Hans Nietlispach	Skylark 4	Ö
Markus L. Ritzi	Std. Elfe	S
Urs Bloch	Std. Elfe eller Ka 10	S
TJECKOSLOVAKIEN		
Milan Svoboda	L.21 Spartak	Ö
Rudolf Mestan	Standart M-25	S
Vaclav Marecek	Standart M-25	S
RYSSLAND		
Mikhail M. Veretennikov	A.15	Ö
Vladimir I. Chuvikov	KAI-19	Ö
Lozas V. I. Jarushevichus	KAI-14	S
Oleg N. Suslov	KAI-14	S
JUGOSLAVIEN		
Ciril Kriznar	Meteor	Ö
Karel Korpar	Libis 18	S
Vasilije Stepanovic	Delfin	S

x Titelförsvarare

* Segelflygplanet lånat genom B.G.A. eller (P) genom privat arrangemang.

Lånade flygplan återfinnes inte på korrekt plats i förteckningen.

Forts från sid 142.

Pelle Persson är den ende som finns kvar sedan 1948 års VM, som han själv vann. Han blev 6:a 1950 och 1954 2:a 1958.

Heinz Huth har gjort god reklam för Ka-6. Den flygs i tävlingen av 16 piloter och är därmed tävlingens vanligaste segelflygplan. Närmast följer Skylark, flugen av 9 deltagare.

Bland de deltagande segelflygplanen finns också en hel del nyheter. ES 60 Boomerang från Australien kommer för första gången att uppträda i internationellt sammanhang. Detsamma gäller den amerikanska HP 12, som flygs av sin egen konstruktör Dick Schreder, ryssarnas KAI 19 (med ballasttank), engelsmännens Slingsby Dart, en 15-meters i standardklass och en 17-meters i öppna klassen, den jugoslaviska Delfin, amerkanska Sisu och den ryska Antonow A 15.

22 maj Ankomstdag, inleder träningsveckan.
26 maj Öppnas ART EXHIBITION.
28 maj Informationsdag för press och piloter.
29 maj VM 1965 — öppningshögtidligheter.
13 juni VM avslutas med RAF flyguppvisning och högtidlig prisutdelning.

MOTORFLYGARNA

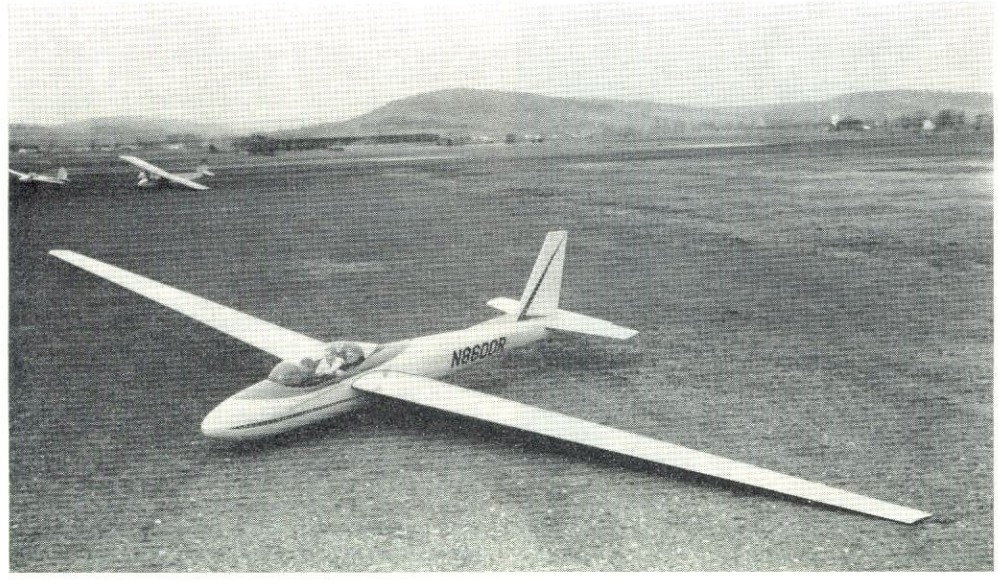
VARNAS

FÖR HÖGT GRÄS!

T. v. Schweizer 1-23 – T. h. nya 2-3 sitsaren Schweizer 2-32, U.S.A:s första familjesegelflygplan.

Harald Millgård:

SEGELFLYG I USA



Det är dumt att underskatta, skratta och rycka på axlarna åt saker som man inte har tillräckliga erfarenheter av för att kunna bedöma rätt.

Jag har mött många svenskar som ryckt på axlarna åt amerikanskt segelflyg. De måste ju rimligtvis — om de har *några* kunskaper på området — uttala sin uppskattning av de prestationsbyggen och d:o flygningar som gjorts av privata konstruktörer och flygare. Där finns så fina konstruktioner som Richard Schredes HP-10 och Leonard Niemis "Sisu" (glidtal 1:43), där finns importerade högvärdiga plan som Standard "Austria", KA-6 o s v. Valutaförhållandena gör att en K-8B kostar 3 200 dollar från båt i New York, mindre än vad ett klumpigt skolplan av typ Schweizer 2-22 går på. Många höjd- och distansflygningar av hög klass har gjorts i USA, de respekteras även i Sverige.

Det är *bredden* i det amerikanska segelflyget som svenskar har svårt att anse som något att komma med.

Jag har bara nosat på USA:s segelflyg vid Fremont Skysailing Airport söder om San Francisco, vid Schweizer Aircraft i Elmira, staten New York, och över USA-segelflygets vagga Harris Hill några kilometer från nämnda segelplanfabrik. Detta "nosande" har botat mig från alla antydningar till axelryckningar. Jag tror mig veta att bredden åtmistone punktvis är skaplig, att den riktiga bredden är på väg och att vi måste akta oss för förhastade, ringaktande slutsater.

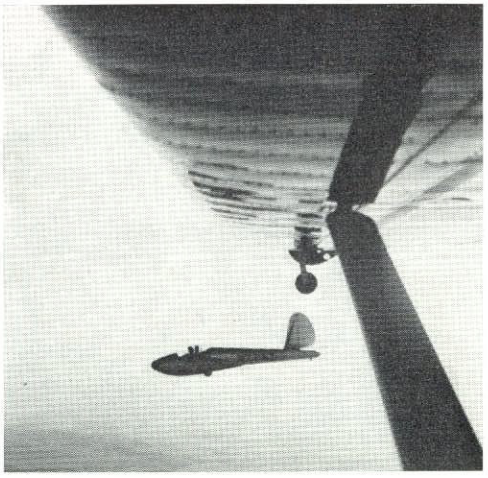
Det är Schweizers metallsegelplan som möjliggör breddens tillväxt i USA:s elementära segelflyg. Visserligen kan en svensk segelflygare med en viss rätt anse att vår importerade enhetstyp Bergfalke har ett större användningsområde än Schweizer 2-22, som har tycke av gammal Cub med motor och landningsställ bortrivna samt dessutom med det dåliga glidtalet 1:18. Men 2-22:an har fått fram många segelflygare, så det så.

Nästa typ på prestationsskalan, ensitsaren 1-26, har glidtalet 1:23 och är USA:s vanligaste segelplan, sålt i 250 exemplar. En hel del har gjorts med 1-26:an — eftersom jag tidigare nämnde Fremont, därifrån startade unge Brent Creer *innan* han tagit C-diplomet och nådde över 20.000 fot.

En mycket trevlig typ är 1-23. Glidtal 1:30. Helmetall som alla Schweizers segelplan — det finns så många flygplan i USA att det ofta är svårt att bereda hangarutrymme för alla och då är metall att föredra. När jag var i Elmira provflögs just en 1-23 med moderniserat stjärtparti, inte så gammalmodigt buktiga linjer alltså.

Tillsammans med Paul Schweizer provade jag prototypen till firmans nyaste segelplan, 2-32, en modern typ med laminarprofil. En behaglig kärra, som har framtiden för sig i USA, där den som tjänar dollar kan ha råd med 8 000 sådana för en familjeseglare — två smala personer kan sitta i bredd i framsits.

Några saker i förbifarten. I USA ser man ofta små hjul under vingspetsarna på segelplan, mest



Hjulet under 2-23:s vingspets. I bakgrunden 1-26, U.S.A:s vanligaste segelflygplan. Båda från Schweizer.

förstås på skolplan. Hjulen underlättar hanteringen på marken, minskar behovet av medhjälpare.

I Fremont blev jag kär i en praktisk hangar, lång och smal med skjutdörrar längs hela långsidorna. Planen in med stjärten först från båda håll. Ingen besvärlig stuvning som i Sverige. Två man kan få ut en kärra när som helst.

Alla segelplan i Elmira har radio eftersom de använder ett gräshörn av Chemung County Airport, som har regelbunden flygtrafik. När får vi radio i våra kärror?

USA har så vitt jag vet fler privata operators än flygklubbar i svensk mening. Detta för den segelflygets grundskola jag fick studera. Dessa operators är tvungna att se till att rörelsen drivs på sund ekonomisk basis och har därför råd (eller måste ha råd) att använda Schweizers dyra men ytterst slitstarka segelplan.

Les Arnold, operator av Fremont Skysailing Airport, och jag flög hans motorseglare Nelson "Hummingbird" över de 800 m höga bergen vid Stillahavskusten. Underbart. God seglare även med motorn infälld. Jag vill inte påstå att den dyrbarheten är representativ för USA:s segelflyg men att detta flyg kan bereda besökare en del överraskningar. Som sagt, undvik vänligen axelryckningar. Och apropå "rent" segelflyg, överraskningar kan komma från många håll, varför inte också från Palmyra, New Jersey, där det forna svenska paret Björn och hans rekordsegelflygande maka Gun-Britt Flodén fått sin HP-10 färdig. De hälsar alla svenska segelflygare förresten.

Både på höjden, längden och bredden kan en hel del väntas från USA. Segelflyget erkänns mer och mer där, vilket betyder mycket även för den övriga världen. På världsutställningen i New York såg jag under taket på staten New Yorks paviljong en upphängd 1-26, symbol för en fin sport.

Keep swinging!

INBJUDAN TILL SM I SEGELFLYG

KSAK inbjuder härmed till Svenska Mästerskapstävlingar i segelflygning.

Tävlingarna kommer i enlighet med bifogade bestämmelser att äga rum på Ålleberg under tiden 3—13 juli, varav de två sista dagarna är reservdagar för ogynnsamt väder. Tävlingsperioden avslutas tidigare i den mån reservdagarna ej behöver tagas i anspråk.

I hopp om att segelflygtävlingarna skall kunna genomföras under gynnsamma väderleksförhållanden och med goda resultat önskar KSAK landets segelflygare välkomna till Ålleberg.

Segelflygets SM-regler

Allmänna bestämmelser

1. Antal deltagare

Antal deltagare kommer att maximeras. Varje förare får använda högst tre medhjälpare.

Förare jämte medhjälpare bildar tillsammans ett lag. Varje deltagande flygklubb skall bland lagmedlemmarna utse en ledare.

Förutom lagmedlemmarna åligger det varje deltagande lag att ställa två klubbmedlemmar till tävlingsledningens förfogande såsom funktionärer.

Funktionär skall inneha lägst C-diplom samt ha fyllt 18 år.

2. Anmälan

2.1 Anmälan om deltagande

Anmälan om deltagande skall göras på fastställd anmälningsblankett, som, sedan den underskrivits av ordföranden i vederbörande flygklubb, sändes i rekommenderat brev med mottagningsbevis till KSAK.

Anmälan om deltagande skall vara KSAK tillhanda *senast den 3 juni 1965*. Utbyte av förare, medhjälpare och tävlingsmateriel må ej ske efter den 3 juli 1965 kl 20.00. Eventuellt utbyte skall snarast anmälas till KSAK.

2.2 Deltagareavgift

Samtidigt med anmälan inbetalas deltagareavgiften kronor 400: — per lag.

Deltagareavgiften inkluderar i tävlingen ingående starter.

Avgiften insättes på Kungl Svenska Aeroklubbens postgirokonto nr 5 55 70.

3. Utrustning (obligatorisk)

3.1 Flygplanutrustning

Barograf
Fallskärm
Förbandslåda
Segelflygcertifikat
Sportlicens
Tävlingskarta
Flygplanjournal
Flygplanhandlingar

Föraren är ansvarig för att ovannämnda utrustning medföres.

Anm

Radio i segelflygplan får användas men är ej obligatorisk.

3.2 Transportutrustning

En bil och en flygplanvagn per lag

Bilen, som får utbytas, skall vara utrustad med:
Tävlingskarta
Förbandslåda

Bilföraren är ansvarig för att ovannämnda utrustning medföres.

4. Inställande av tävlingarna

Om oförutsedda omständigheter liggande utanför KSAK kontroll skulle förhindra tävlingarnas anordnande förbehåller sig KSAK rätten att inställa tävlingarna.

KSAK förbehåller sig likaså rätten att inställa tävlingarna, därest antalet anmälda tävlande skulle bli opåräknat lågt. I sådana fall kommer de tävlande klubbarna att meddelas härom per post tidigast möjligt. Avgifter som redan inbetalats kommer då att återbetalas.

KSAK förbehåller sig likaså rätten att avbryta tävlingarna, därest oförutsedda omständigheter liggande utanför KSAK kontroll skulle nödvändiggöra detta.

KSAK godkänner icke några krav, av vad slag de vara må, som kan hänföras till tävlingarnas inställande respektive avbrytande.

5. Service

Vid flygplatsen upprättas en reparationsservice för segelflygplan av vilken respektive lag må begagna sig vid reparationer. Visst allmänt reparationsmaterial såsom duk, fanér, virke, lim och färg erhålles till självkostnadspris.

Beträffande service och reparationer av bilar och flygplanvagnar har överenskommelse träffats med en reparationsfirma i Falköping. Kostnaderna för eventuella reparationer eller service bestrides av respektive lag.

Syrgas för påfyllning i tuber i segelflygplan tillhandahålles på serviceavdelningen. På tuberna skall angivas högsta tillåtna arbetstryck samt högsta tillåtna provtryck. Varje lag skall medföra ett anslutningsrör vars ena ände passar till segelflygplanet och vars andra ände kan anslutas till en ventil med följande specifikationer:

— Utvändigt högergängad, 14 gängor per ", diameter 21,8 mm. —

Drivmedel för bilar säljes på tävlingsplatsen.

6. Dagordning

Frukost	07.15—08.30
Briefing	09.15—
Lunch	11.30—13.30
Middag	17.00—19.00
Tyst i förläggningen	22.30—07.00

Dagordningen kan ändras av tävlingsledaren.

7. Förläggning och förplägnad

7.1 Förläggning kan ordnas på följande sätt:

I allmän förläggning vid Segelflygskolan Ålleberg.

Kostnad: Kronor 3: — per deltagare och dygn.

I eget tält eller egen husvagn på Ålleberg tältplats.

Kostnad: Kronor 3: — per tält/husvagn och dygn samt kronor 1: — per person och dygn.

Utanför Ålleberg genom den tävlandes egen försorg.

7.2 Förplägnad kan ordnas på följande sätt:

Vid Segelflygskolan Ålleberg

Kostnad: Kronor 13: — per deltagare och dygn (tre måltider per dag)

Utanför Ålleberg genom den tävlandes egen försorg.

7.3 Kostnaderna för mat och logi bestrides av respektive deltagare och funktionär.

De deltagare och funktionärer som önskar anlita Segelflygskolan Ållebergs förläggning och restaurang skall angiva detta på anmälningsblanketten. Kostnaderna för mat och logi för hela tävlingsperioden — 8 dagar — erlägges vid ankomsten till Ålleberg.

Tävlingsregler

1. Tävlingens art

Tävlingen är individuell och avser *Svenskt mästerskap i segelflygning 1965*

2. Deltagare

2.1 Förares kvalifikationer

Förare skall inneha giltig sportlicens och giltigt segelflygcertifikat samt tillstånd att utföra flygstart. Omyndig skall ha målsmans skriftliga tillstånd att deltaga i tävlingarna.

2.2 Uttagning

Maximala deltagareantalet fastställes av KSAK, som med hänsyn härtill uttager deltagarna.

3. Flygplan och övrig utrustning

3.1 Flygplantyper

Tävlingen genomföres med valfri flygplantyp.

3.2 Luftvärdighetsbevis

Tävlingsflygplan skall ha för hela tävlingsperioden gällande luftvärdighetsbevis.

3.3 Ansvarsförsäkring

Tävlingsflygplan skall vara ansvarsförsäkrat med ersättning vid varje skadetillfälle intill 500 000 kronor vid personskada, begränsad till 100 000 kronor för varje skadad eller dödad person och begränsad till 100 000 kronor vid egendomsskada.

3.4 Tävlingsnummer

Tävlingsflygplan skall på ömse sidor av sidrodret samt på vänster vinges undersida vara försett med av KSAK angivet tävlingsnummer.

3.5 Byte av delar till flygplan

Tävlingsledningen bestämmer vilka delar av ett flygplan, som får bytas ut under tävlingen.

3.6 Byte av helt flygplan

Skadas flygplan under flygning (vid landning) så att det ej hinner repareras till nästa tävlingsdag har den tävlande — efter tävlingsledningens godkännande — rättighet att byta flygplan, varvid han dock mister tävlingspoäng för den dag haveriet skedde.

4. Transporter

Den tävlande får själv ordna i samband med tävlingen förekommande transporter.

Hemtransport av utelandat flygplan skall ske av egna lagets medlemmar och med egna lagets transportfordon.

Skadas bil eller flygplanvagn har den tävlande — efter tävlingsledningens godkännande — rättighet att anlita annan bil eller flygplanvagn för transport av tävlingsflygplan.

5. Tävlingsperiod och antal tävlingsdagar

Tävlingen genomföres under en period av högst 10 dagar i följd (söndag—tisdag).

Antalet tävlingsdagar skall vara minst fyra (4). Sista måndagen och tisdagen skall ej vara ordinarie tävlingsdagar utan användas som reservdagar. Dessa reservdagar tas i anspråk om så erfordras för att uppnå fyra tävlingsdagar.

6. Tävlingsdagar

6.1 Utlysande av tävlingsdag

Tävlingsledaren avgör om tävlingsdag skall utlysas eller ej. Han får inte utlysa tävlingsdag senare än klockan 14.00.

6.2 Avbrytande av tävlingsdag

Tävlingsledaren får — om flygsäkerheten så kräver — för viss tid eller för återstoden av tävlingsdagen förbjuda start. Detta får ske, även om en del av deltagarna redan skulle ha hunnit starta.

6.3 Annullerande av tävlingsdag

Utlyst tävlingsdag räknas ej om inte varje deltagare, såvitt det beror på den disponibla startorganisationen, fått åtminstone ett tillfälle att starta. Om inte minst 1/3 av de startande flugit minst 50 km under utlyst tävlingsdag räknas denna ej längre som tävlingsdag.

7. Daglig tävlingstid

7.1 Tidpunkt för första start

Första start får ske tidigast kl 10.00. Tävlingsledaren får bestämma vilken annan tidpunkt som helst mellan kl 10.00 och kl 15.00 för första start. Sådan tidpunkt skall meddelas deltagarna minst 30 minuter i förväg.

7.2 Tidpunkt för sista start

Start får ej ske efter kl 18.00, såvida inte åtgärder från tävlingsledarens sida eller andra omständigheter utom den tävlandes kontroll hindrat honom från att starta tidigare.

Reservdagar kan tävlingsledaren utsträcka tiden för sista start.

7.3 Antal tävlingsstarter

Tävlande har under utlyst tävlingstid rätt till tre starter.

8. Tävlingsgrenar

Tävlingen omfattar:

a) Hastighetsflygning på rakbana eller bruten bana

b) Hastighetsflygning på tur och returbana eller triangelbana

c) Distansflygning på rakbana eller bruten bana

d) Distansflygning på triangelbana.

Endast en tävlingsgren kan förekomma på en och samma tävlingsdag. Tävlingsledaren avgör för varje tävlingsdag vilken tävlingsgren, som skall förekomma. Hans strävan skall vara att under tävlingsperioden få tävling åtminstone en gång i var och en av ovanstående fyra grenar.

9. Startföreskrifter

9.1 Startmetod

Alla starter sker med hjälp av bogserflygplan.

9.2 Urkoppling

Högsta urkopplingshöjd bestämmes av tävlingsledaren för varje dag.

Urkopplingsplatsen bestämmes av tävlingsledaren för varje dag. Den kan vara:

a) Över en fast punkt på startplatsen (tävlingsplatsen).

Urkoppling skall ske omedelbart efter det bogserföraren givit urkopplingssignal sedan den för tävlingsdagen fastställda höjden uppnåtts. När bogserföraren givit urkopplingssignal går bogserflygplanet över i glidflykt.

b) Inom ett angivet område.

Urkoppling skall ske enligt tävlingsledarens föreskrifter.

9.3 Startlinje

Startlinje markeras med tre stycken vita dukar, utlagda på marken med cirka 100 m lucka, vinkelrätt mot färdlinjen i riktning mot målet respektive första rundningspunkten. Då så anbefallts, skall vid hastighetsflygningens början startlinjen överflygas vinkelrätt under vingtippning och på en högsta höjd som anges av tävlingsledaren för varje tävlingsdag. Om tävlande under en och samma flygning gör mer än en överflygning av startlinjen räknas den första enligt ovan markerade överflygningen som start.

9.4 Startordning

Turordning för rätten att anmäla till start fastställes varje dag genom lottning.

Anmälan till start (önskad starttid) skall ske i ovan nämnda turordning senast vid tidpunkt som tävlingsledaren meddelar. Start kan påfordras tidigast 10 minuter efter den tidpunkt då anmälan sker.

Senast då önskad eller meddelad starttid infaller skall den tävlande vara fullt klar att starta omedelbart.

10. Landningsföreskrifter

10.1 Mållinje

För att hastighetsflygning skall anses fullföljd skall en på målfältet på samma sätt som startlinjen markerad mållinje överflygas i rät vinkel i riktning från startplatsen respektive sista rundningspunkten. Även om flygplanet tagit mark före mållinjen och rullar över densamma räknas detta som överflygning.

Höjden över mållinjen får ej vara högre än att flygplanet med säkerhet kan identifieras.

11. Kontroll

11.1 Luftvärdighet, försäkring, förares kvalifikationer

Varje tävlande skall snarast möjligt efter ankomsten till tävlingsplatsen och före första tävlingsstart för tävlingsledaren uppvisa luftvärdighetsbevis och försäkringsbrev för flygplanet samt segelflygcertifikat och sportlicens för sig själv.

11.2 Rundningspunkter

Passage av rundningspunkter kontrolleras genom att de tävlande på särskilda kort får anteckna den tidpunkt då passagen skett samt vid denna tidpunkt på marken observerad duksignal. Duksignalerna växlas under en och samma dag efter ett för varje punkt uppgjort schema, som är på förhand känt endast av tävlingsledaren.

12. Bestämning av distans

Vid målflygning projiceras den flugna distansen på färdlinjen genom en cirkelbåge genom landningsplatsen med målet som medelpunkt.

Vid flygning på triangelbana eller bruten bana räknas nästa ej uppnådda brytningspunkt såsom mål.

Distanser bestäms genom direkt mätning på generalstabskartan i skala 1:100 000.

Distans anges i kilometer med en decimal.

13. Tidtagning

Tid tas vid passerande av start- och mållinje utmärkta på fältet(en) respektive vid urkoppling och vid passerandet av mållinje, beroende på vilket startförfarande tävlingsledaren anbefallt.

Tid tas på en(1) sekund när.

14. Poängberäkning

14.1 Flygpoäng

$$Fp = \frac{d}{D} \cdot 500\,(1+\frac{N-n}{N}) + \frac{n}{N} \cdot 500 \cdot \frac{\frac{v}{V}-X}{1-X}$$

Fp = flygpoäng
N = antalet tävlande
n = antalet tävlande som nått målet
D = hela distansen (banans längd)
d = tävlandes flugna distans (max = D)
V = bästa tävlingshastighet
v = tävlandes hastighet

$$X = \frac{v\ min}{V} - 0{,}1$$

Anm 1 Vid distansflygning eller då ingen tävlande når målet är D = längsta flugna distans.

Anm 2 d bestämmes enligt punkt 12.

14.2 Totalpoäng

Totalpoäng är tävlandes sammanlagda poäng för samtliga tävlingsdagar.

I totalpoängen tillgodoräknas endast en flygning per tävlingsdag.

15. Segrare

Svensk mästare blir den som uppnår högsta totalpoäng.

16. Protester

Här gäller vad som föreskrivits i Allmänna Sportflygreglernas kapitel VIII.

Garantisumman, som är 100 kronor, återbetalas om protest ingiven till och behandlad av överledarna godkännes.

17. Bestraffning

Brott mot föreliggande tävlingsregler eller brott mot Allmänna Sportflygreglerna kan föranleda bestraffning enligt Allmänna Sportflygreglernas kapitel VII.

Ordnings- och säkerhetsföreskrifter för flygning

1. Allmänt

Flygning över svenskt område skall ske med iakttagande av gällande svenska trafikregler. Därutöver gäller följande.

2. Trafikregler vid Ålleberg

Flygverksamheten äger rum på Ållebergs platå.

Motorflygplan skall hålla undan för segelflygplan.

Motor- och segelflygplan skall hålla undan för flygsläp.

Enskilda motorflygplan får inom Ållebergszonen endast utföra vänstersvängar.

Segelflygplan i samma termikblåsa skall utföra vänstersvängar.

Vid start av segelflygplan skall *stigning* ske till minst 100 m höjd, innan sväng får utföras.

För *hangflygning* gäller av Luftfartsstyrelsen utfärdade bestämmelser.

Segelflygplan som landat på fältområdet skall omedelbart bortföras ur landningszonen genom respektive lags försorg.

TL äger rätt beordra startmanskap att bortföra landat segelflygplan ur landningszonen.

För flygplanens förflyttning på marken (flygfält) till startplatsen meddelar tävlingsledaren erforderliga föreskrifter för varje flygdag.

3. Flygning i moln

Inom kontrollerat luftrum, informationsstråckor, informationsområden och trafikzoner (se karta) är flygning ej tillåten i moln eller närmare moln än 1 500 m i horisontalled och 300 m i vertikalled. Dessutom får flygning med sämre flygsikt än 8 km ej företagas inom dylika områden. I övrigt bör flygning inom ovanstående områden i möjligaste mån undvikas och skall då den måste utföras ske med iakttagande av skärpt uppmärksamhet.

Utanför kontrollerat luftrum, informationsstråckor, informationsområden och trafikzoner må flygning i moln företagas. För dylik molnflygning är följande villkor gällande.

Förare skall inneha gällande tillstånd för instrumentflygning.

Flygplanet skall vara godkänt för instrumentflygning.

Molnmängden får ej överstiga 6/8.

Flygplan får ej inflyga i samma moln, där annat flygplan tidigare setts inflyga, såvida icke ett tidsmellanrum av minst 10 minuter förflutit mellan inflygningarna.

4. All flygning är förbjuden

Över *för luftfart förbjudna områden* (se karta).

På *höjder över 3 500 meter* utan syrgasandning.

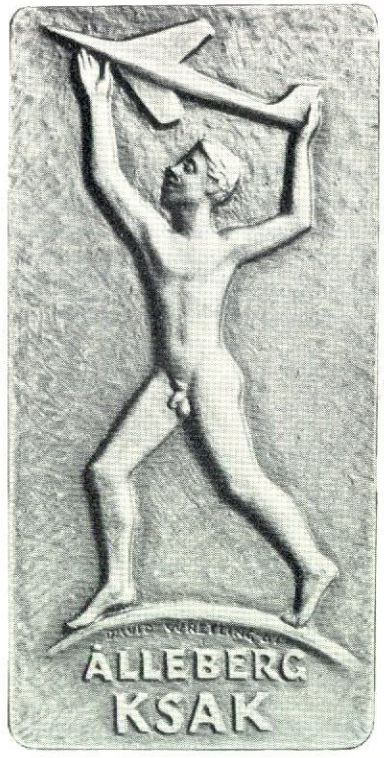
5. Åtgärder vid olycksfall

Vid flygplatsen lämnas första hjälpen vid olycksfall. Ambulans och brandfordon tillkallas vid behov genom hänvändelse till Falköpings stads brandkår.

Utom flygplatsen tillkallas vid behov ambulans genom hänvändelse till närmaste polismyndighet. Tävlingsledningen underrättas snarast.

6. Signaler och tecken

Från	Till	Innebörd	Utförande
Chef för startmanskap	Trafikledare	Anhållan om starttillstånd	Viträd flagga hålles rakt upp
Trafikledare	Startmanskap	Starttillstånd	Flygplanet utpekas med vit-röd flagga som därefter fälles i startriktningen
Trafikledare	Startmanskap	Startförbud	Vit-röd flagga hålles utbredd rakt upp
Trafikledare	Bogserflygplan i luften	Landningsförbud	Röd flagga svänges fram och tillbaka i vertikalplanet vinkelrätt mot flygplanet
Trafikledare	Bogserflygplan på marken	Stopptecken	Röd flagga hålles utbredd rakt upp
Trafikledare	Bogserflygplan i luften	Linan fälld	Vit-röd flagga svänges fram och tillbaka i vertikalplanet vinkelrätt mot flygplanet



Förteckning över priser

A. Svenske mästaren

Mästerskapstecknet, Vandringspriset Nya Vingar, Minnespokal

2. pristagaren
KSAK segelflygplakett i silver

3. pristagaren
KSAK segelflygplakett i brons

*

Hederspris i övrigt beroende på antalet deltagare

B. Övriga priser

Bästa dagsprestation
Bengt C:son Bergmans Vandringspris

Bästa Scheibe-pilot
Egon Scheibes Vandringspris

Priset för envishet och uthållighet
Hattpriset

SM I MOTORFLYG

Plats och tid

Tävlingen äger rum i Värmland 21—22 augusti. Upprop sker 20 augusti kl 20.00 på plats enligt senare meddelande.

Anmälan

skall vara KSAK tillhanda senast 31 juli. Anmälningsblanketter för enskilt deltagande och för lag kan rekvireras från KSAK. Efteranmälningar mottages icke.

Anmälningsavgift

kronor 60: — insättes samtidigt med anmälan på postgirokonto 5 55 70.

Sportlicens erfordras

Ansökningsformulär rekvireras från KSAK.

Tävlingsbestämmelser

Bestämmelser fastställda 1965 gäller. Bestämmelserna återfinnes i KSAK-NYTT nr 3/1965 och kan dessutom erhållas från KSAK.

Kompletterande tävlingsbestämmelser

angående tävlingsplats, briefing, förläggning m m kommer att tillställas de anmälda senast 7 dagar före tävlingen.

Kartor

i skala 1:100 000 kommer att användas och anskaffas genom ledningens försorg.

Priser

Individuellt:

Segraren får inteckning i Öresundspokalen och Ahrenbergspokalen samt erhåller KSAK:s SM-sköld. Den som tidigare högst två gånger deltagit i SM eller Riksmotorflygtävlingens final får dessutom tävla om inteckning i Generalmajor Nils Söderbergs vandringspris.

I lag:

Segrande lag erhåller inteckning i Gösta Åhléns vandringspris och KSAK:s bricka utdelas till varje man i laget.

SM är dessutom uttagningstävling för tävlingen om Nordiska Flygarpokalen och SAS-pokalen, som i år går i Danmark.

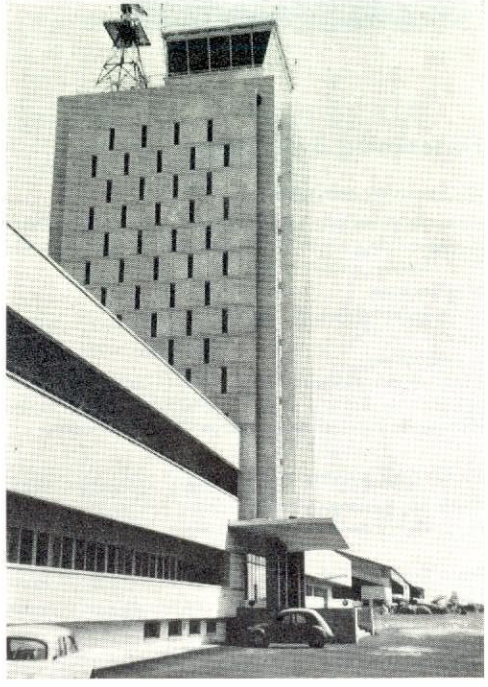
Gunnar Atterholm:

En flygklubb i Afrika

Författaren, KSAK-medlem, normalt trafikledare i Lfs men för tillfället utlånad till ICAO och dess regionalkontor för Afrika i Dakar, har som en hälsning till Sverige översänt detta bidrag till KSAK-NYTT, för vilket red å läsekretsens vägnar uttalar ett hjärtligt tack.

Monsieur Clément Rolland, förste flyglärare i Dakar på gamla dagar, f. d. linjeflygpionjär.

TL-tornet på Yoff, Dakars internationella flygplats.



Om man är en inbiten söndagsflygare och plötsligt flyttas till Afrika på ett par-tre år, vad är naturligare än att man, om möjlighet finns, fortsätter sin hobby på ort och ställe? När jag kommit till Dakar, dröjde det inte länge innan jag sökte upp den hangar med klubblokaler på Yoffs internationella flygplats som bar den stora skylten "Aéroclub de Dakar Iba Guèye".

Namnet fordrar kanske en förklaring. Genom att i klubbens officiella namn taga upp Iba Guèye har man velat hedra minnet av en av klubbens mest briljanta medlemmar, en ung senegalesisk advokat, skicklig pilot och för övrigt även racerförare, bortgången i förtid i sviterna av en svår operation.

För den som kan sin flyghistoria är Dakar klassisk mark. Från Frankrike till Dakar och vidare över Sydatlanten till Rio och Buenos Aires byggdes på tjugotalet upp en postflyglinje, märklig genom dess då för tiden djärva planering och genom den fasta förvissning om trafikflygets framtid som dess män visade, märklig också genom de litterära vittnesbörd om linjen som den franske piloten och författaren Saint-Exupéry lämnat.

Det var därför ganska spännande att i flygklubben få träffa en man som var med redan då. Jag kan till och med skryta med att ha blivit influgen på Jodel av honom. Hans namn är Clément Rolland, pensionerad flygkapten med över 20 500 flygtimmar, utexaminerad från samma flygkurs som den legendariske Mermoz och länge kollega med honom i Aéropostale, sedan anställd i Air France och efter kriget stationerad i Dakar med flygning i DC-4 och Constellation på Sydamerika-linjen och i det afrikanska linjenätet. Monsieur Rolland har en outsläcklig kärlek till flygning. Alla medlemmar är eniga om att utan honom skulle klubben inte finnas (han tillhör för övrigt klubbens stiftare) och — kanske skulle han inte finnas utan klubben. Den är hans ålderdoms syssla och han ses dagligen närvara vid besiktningar och underhåll, sköta pappersexercis, pyssla med blomsterplanteringar och naturligtvis flyga, mest med elever. Och må andra flyglärare besinna: denne överkvalificerade flyglärare vägrar ta emot något arvode! Det gäller även övriga flyglärare i klubben.

Klubben har sex flygplan till medlemmarnas förfogande. Först tre exemplar av Jodel 120, fortfarande lika självskriven i klubbar under franskt inflytande som Piper Cub var i Sverige på 40-talet, sedan en Tripacer och en Wassmer Super IV, den sistnämnda endast till hälften ägd av klubben, och slutligen en Norécrin som ägs av Monsieur Rolland men som utvalda medlemmar får flyga. Med dessa flygplan (Tripacern tillkom först i år) flögs 1962 3 600, 1963 2 200 och 1964 1 800 timmar. Som synes en nergång beroende på den successiva utflyttningen av européer som gör sig gällande i de flesta afrikanska länder i våra dagar. Inom klubben räknar man emellertid att läget nu stabiliserat sig och under första kvartalet i år flögs det över 450 timmar vilket lovar gott.

Medlemmarna är till största delen fransmän som kan förstås av det ovanstående. Men även andra nationaliteter är representerade och flera sådana medlemmar har egna flygplan varav det finns sex i klubben. Det finns naturligtvis också senegalesiska medlemmar och man skulle önska att de var flera. Man hoppas på samarbete med det nystartade senegalesiska flygvapnet som just har fått en liten grupp piloter färdigutbildade. Samarbetet skall naturligtvis leda till att göra nationen mer flygsinnad genom propaganda i skolor, igångsättande av modellflygsektion, uppsättande av stipendier osv.

Klubblivet är tämligen stillsamt. Liksom i Sverige är lördag och söndag de dagar då flygplanen går mest och då alla träffar alla i klubblokalerna. Baler och kvällsträffar tycks inte förekomma. Årets årsmöte var en ganska het tillställning där styrelsen var i skottlinjen och anklagades för diktatur och bristande information till medlemmarna. För att konsolidera ekonomin höjdes efter långa diskussioner timpriserna för flygning till 72 kronor för Jodel, 80 för Tripacern och 160 för Wassmern som dock har fullständig IFR-utrustning. På slutet var alla goda vänner igen och tog sig ett glas i baren.

Att flyga är naturligtvis särdeles angenämt i ett land där himlen är molnfri under nästan nio månader av året. Lätt morgondimma och siktnedsättning på grund av sand och torrdis är de enda komplikationerna. De övriga tre månaderna är tämligen osäkra med hastigt uppdykande oväder och då gör man klokt i att hålla sig i närheten av flygplatsen.

Vill man flyga sträcka i Afrika, får man finna sig i vissa restriktioner, till exempel medförande av viss obligatorisk nödutrustning, följande av vissa VFR-rutter med goda nödlandningsmöjligheter och tämligen ofta inlämning av färdplan flera timmar, ibland ett par dagar innan start. Detta hindrar inte att vi ofta har gäster från Europa som sällan har några resebesvär att berätta om. Från Casablanca till Dakar torde det vara cirka tio timmars flygtid med gott om etapplandningsplatser längs kusten.

Detta var några korta glimtar från Afrika som det sannerligen är mödan lönt att lära känna under VFR. Jag hoppas att allt fler svenska piloter kommer hit ner och prövar på det.

MANOMECO

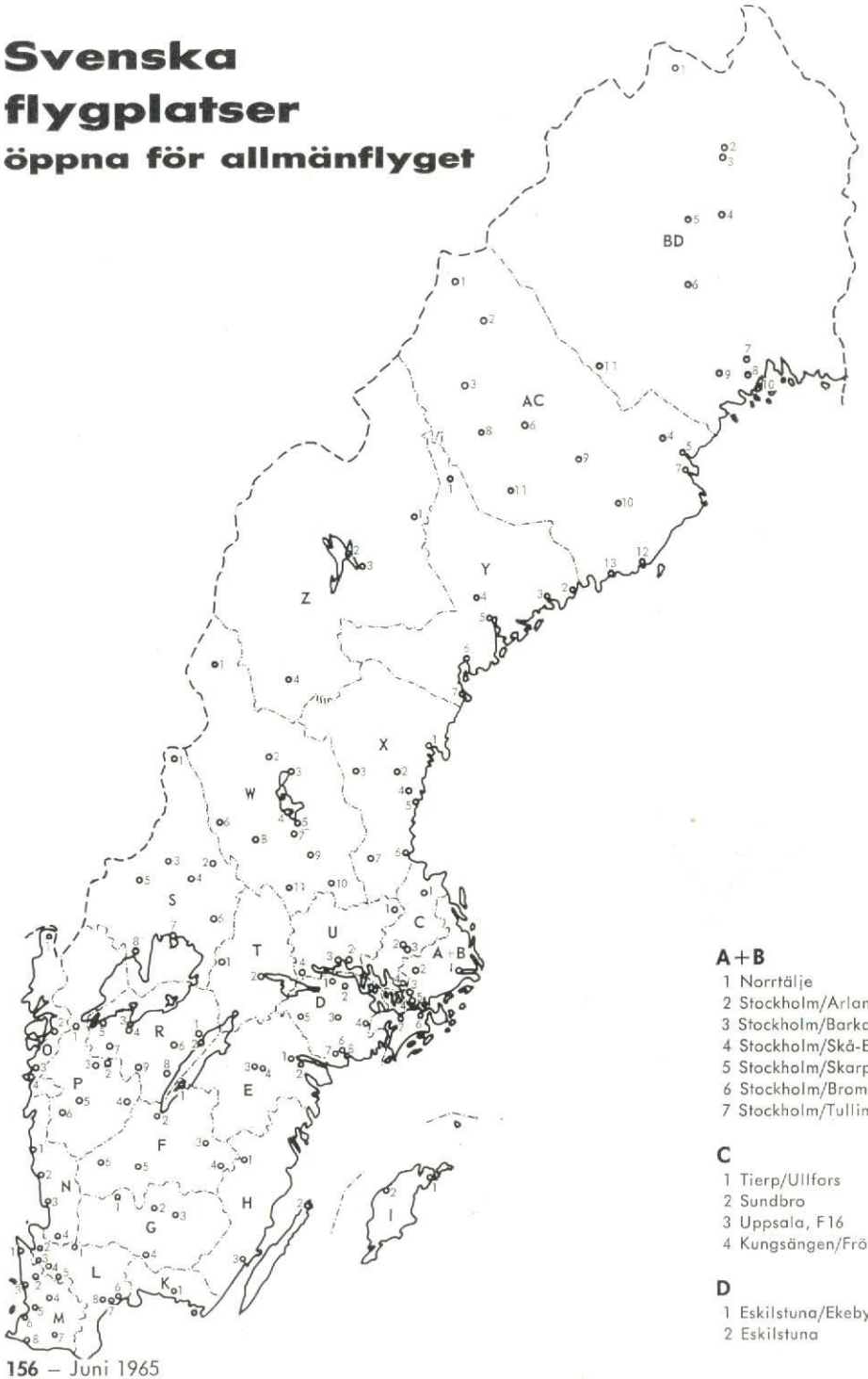
Flight Instrument Repair Station
Certificate No. 41

Årskontroller, reparationer och översyner av flyginstrument.
Snabba leveranser, humana priser.
Nyöversedda gyroinstrument till försäljning.

Box 645, Sundbyberg 6 - Tel. 08/29 69 00

Svenska flygplatser

öppna för allmänflyget



A+B
1 Norrtälje
2 Stockholm/Arlanda
3 Stockholm/Barkarby, F8
4 Stockholm/Skå-Edeby
5 Stockholm/Skarpnäck
6 Stockholm/Bromma
7 Stockholm/Tullinge, F18

C
1 Tierp/Ullfors
2 Sundbro
3 Uppsala, F16
4 Kungsängen/Frölunda

D
1 Eskilstuna/Ekeby
2 Eskilstuna
3 Malmköping
4 Vängsö
5 Katrineholm
6 Nyköping/Skavsta, F11
7 Larslund
8 Nyköping/Brandholmen

E
1 Norrköping/Bråvalla, F13
2 Norrköping/Kungsängen
3 Linköping/Malmen, F3
4 Linköping/SAAB

F
1 Visingsö
2 Jönköping
3 Eksjö/Rännestätt
4 Pauliström
5 Hagshult
6 Smålandsstenar

G
1 Feringe
2 Alvesta/Kronobergshed
3 Växjö/Uråsa
4 Almundsryd

H
1 Hultsfred
2 Grankullavik
3 Kalmar, F12

I
1 Bunge
2 Visby

K
1 Ronneby, F17

L
1 Skånes-Fagerhult
2 Ängelholm, F10
3 Åstorp/Kattlanda
4 Havgård
5 Ljungbyhed, F5
6 Rinkaby
7 Ripa
8 Kristianstad/Everöd

M
1 Höganäs
2 Kågeröd
3 Landskrona
4 Eslöv
5 Lund
6 Malmö/Bulltofta
7 Sövdeborg
8 Trelleborg

N
1 Varberg
2 Falkenberg
3 Halmstad, F14
4 Växtorp

O
1 Strömstad/Näsinge
2 Backamo
3 Göteborg/Säve
4 Göteborg/Torslanda

P
1 Trollhättan
2 Herrljunga
3 Vårgårda
4 Ulricehamn
5 Borås
6 Kinna

R
1 Forsvik/Flygebyn
2 Karlsborg, F6
3 Lidköping
5 Såtenäs, F7
6 Skövde
7 Vara
8 Tidaholm
9 Älleberg

S
1 Höljes
2 Ekshärd
3 Torsby
4 Munkfors
5 Arvika/Westlanda
6 Brattfors
7 Karlstad
8 Säffle

T
1 Karlskoga
2 Örebro

U
1 Östervåla
2 Västerås/Hässlö, F1
3 Västerås/Johannisberg
4 Arboga

W
1 Idre
2 Älvdalen
3 Orsa
4 Siljansnäs
5 Leksand
6 Malung
7 Gagnef
8 Dala-Järna
9 Borlänge
10 Hedemora
11 Ludvika

X
1 Hudiksvall/Molanda
2 Arbrå
3 Edsbyn
4 Mohed
5 Söderhamn, F15
6 Gävle/Avan
9 Storvik/Lemstanäs

Y
1 Hoting
2 Örnsköldsvik
3 Örnsköldsvik/Sal (Alfredshem)
4 Sollefteå
5 Bollstabruk
6 Sundsvall/Härnösand
7 Njurunda

Z
1 Hallviken
2 Östersund/Frösön, F4
3 Ope (Optand)
4 Glissjöberg

AC
1 Hemavan
2 Gardvik
3 Stalon
4 Boliden
5 Ersmark
6 Pauträsk
7 Skellefteå
8 Vilhelmina
9 Lycksele
10 Hällnäs
11 Åsele
12 Umeå
13 Hörnefors

BD
1 Abisko
2 Kiruna
3 Kalixfors
4 Gällivare
5 Porjus
6 Vuollerim
7 Boden
8 Unbyn
9 Älvsbyn*)
10 Luleå/Kallax
11 Storberg
12 Vidsel (ej markerad på kartan)
*) Tillfällig flygplats vid Älvsbyn

KSAK

ordnar sina egna

och klubbarnas

försäkringar

i

TRYGG FYLGIA

Flygklubbarnas försäkringsskydd

KSAK har i samråd med Trygg-Fylgia gjort en sammanställning över de försäkringar som är aktuella för flygklubbar och enskilda flygplanägare. Uppställningen kan av utrymmesskäl inte bli så fullständig som önskat vore men torde ändå vara en stor hjälp för samtliga. Skulle någon önska ytterligare upplysningar lämnas dessa av KSAK tel 08/23 23 65 eller Trygg-Fylgia tel 08/22 85 00 eller 08/54 06 90.

Uppställningen berör motor- och segelflygklubbar, modellflygklubbar samt fallskärmsklubben.

1. Gemensamma försäkringsfrågor

Varje klubb bör ha en försäkring för verksamheten. I den mån klubben även har eller förfogar över hangarer och andra byggnader, verkstadsutrustning m m bör försäkring finnas som omfattar brand, vatten och inbrott.

A. Ansvarighetsförsäkring för klubbens verksamhet

Försäkringen avser att utgöra ett ekonomiskt skydd mot sådan skadeståndsplikt, som enligt gällande svensk rätt kan åläggas klubben för skador, uppkomna i samband med dess verksamhet, och tecknas vanligtvis att även avse ansvarigheten för förekommande offentliga uppvisningar och tävlingar.

I försäkringen inbegripes icke ansvarigheten för skada uppkommen under eller genom färder av vad slag det vara må med luftfartyg eller motorfordon, vilka risker ju som regel täcktes genom respektive specialförsäkringar.

Försäkringen omfattar ansvarigheten för skada, som kan drabba såväl klubbens medlemmar som egna anställda och helt utomstående personer. Densamma kan tecknas att omfatta ansvarigheten för såväl personskada, som egendomsskada, och försäkringsbeloppen är som:

600.000 kronor med begränsning till
200.000 kronor för varje skadad eller dödad person, samt vid egendomsskador
50.000 kronor för varje skadetillfälle.

Förutom den ansvarighet, som kan åläggas klubben såsom sådan, inbegripes i försäkringen även ansvarighet för skadestånd, som kan åläggas försäkringstagarens ställföreträdare eller sådan befattningshavare, som av försäkringshavaren anställts i ledande tjänst, för skada, som denne i sådan tjänst tillfogar annan person än försäkringstagaren. Detta innebär, att klubbens ledning och instruktörer även personligen är skyddade genom en ansvarighetsförsäkring för klubben.

Ansvarighetsförsäkringens ändamål är emellertid icke endast att sätta försäkringshavaren i stånd att betala de lagligen grundade skadeståndsanspråk, som kan framkomma emot honom. Den avlastar även från honom de kostnader och det besvär, som avvärjandet av ett ogrundat skadeståndsanspråk i regel medför. Premierna fastställes genom specialtariffering, från fall till fall, sedan klubben lämnat uppgifter om verksamhetens omfattning, antal instruktörer, uppvisningar, tävlingar etc. Vanligen rör det sig om en kostnad av c:a 75: — kronor per år inklusive en av klubben anordnad flygdag.

B. Brand-, vatten- och inbrottsförsäkringar

För klubbens egendom (inklusive stillaliggande flygplan, som ej kaskoförsäkrats). Premierna varierar för olika platser och försäkringslokaler.

Därest flygklubb medgivits rätt att disponera Flygförvaltningen tillhörigt byggnadsutrymme skall detta brandförsäkras till belopp och på sätt, som *i varje särskilt fall* fastställes av flygförvaltningen.

Vid såväl ansvarighets- som brand-, vatten- och inbrottsförsäkringarna står försäkringstagaren en självrisk av 300 kronor.

C. Olycksfallsförsäkring (yrkesskadeförsäkring)

En var arbetsgivare är enligt lag skyldig att ha s k yrkesskadeförsäkring för samtliga anställda. För frivilliga funktionärer skall vidare finnas en kollektiv yrkesskadeförsäkring i Riksförsäkringsverket (RFV) som gäller vid i KSAK-ansluten flygklubb utförda flygningar såsom segel- och motorflyglärare, såsom bogserförare i segelflyg samt vid flygning i hjälpflyg.

Försäkringen gäller *utan särskild anmälan* för medlemmar i till KSAK anslutna flygklubbar, vilka under sådan tjänstgöring vid vederbörande flygklubb som anges ovan icke omfattas av den obligatoriska försäkringen. Det erfordras emellertid att medlemmen har inkomst av förvärvsarbete.

Ersättningarna utgår efter samma normer som vid den obligatoriska försäkringen. Liksom vid denna utgår i stort sett ersättning icke förrän efter utgången av den s k samordningstiden. Denna sträcker sig t o m 90:e dagen efter skadedagen, dock längst till den dag då skadan medför rätt till livränta. Under samordningstiden utgår ersättning enligt sjukförsäkringslagen såsom vid vanlig sjukdom.

Försäkringen hålles, såvida ej särskilt avtal om *tilläggsförsäkring* träffats, å grundbelopp motsvarande en *årlig arbetsinkomst* av minst 8.000 kronor (basbelopp), förutsatt att vederbörande har minst denna arbetsinkomst.

Efter samordningstiden är ersättningsförmånerna följande:

a) ersättning för erforderliga sjukvårdsutgifter

(läkarvård, sjukhusvård, resor i samband härmed, proteser m m);
b) därest arbetsförmågan är helt nedsatt, sjukpenning med 12 kronor för dag intill 67 års ålder och 8 kronor för tid därefter samt därest arbetsförmågan är nedsatt med minst hälften, 6 respektive 4 kronor för dag;
c) vid invaliditet, uppgående till minst 10 % utgår livränta med belopp varierande med invaliditetsgraden;
d) vid dödsfall, begravningshjälp i form av ett engångsbelopp av 600 kronor;
e) livränta till efterlevande maka, som lever ogift, barn under 16 år samt i vissa fall även andra efterlevande. Livräntornas storlek i kronor vid en årlig arbetsförtjänst av 8 000 kronor framgår av följande exempel:

	Vid invaliditet vid angivna invaliditetsgrader			Vid dödsfall till	
	100 %	50 %	10 %	Änka	Varje barn till 16 år
Intill 67 år	7.150 kr	3.250 kr	520 kr	2.677 kr	1.133 kr
Efter 67 år	5.363 kr	2.438 kr	390 kr	2.000 kr	1.133 kr

Livränta och sjukpenning kan i vissa fall förhöjas med vårdbidrag.

Årliga beloppen av livräntor till efterlevande får sammanlagt uppgå till högst 5 600 kronor.

Premien utgör f n 1:25 kronor per flygtimme. Premien betalas av respektive flygklubb till KSAK på grundval av lämnad uppgift över det totala antalet flygtimmar av ovannämnda slag som presterats under försäkringsåret. Dessa uppgifter infordras av KSAK årligen under januari månad.

Vid skadetillfället skall anmälan av vederbörande flygklubb göras till KSAK med uppgift om förutom skadans art namn, födelsedata och adress på försäkringstagaren samt uppgift om vilken försäkringskassa denne tillhör.

Tilläggsförsäkring kan även tecknas å högre belopp än 8 000 kronor i jämna 1 000-tal kronor upp till den faktiska årliga arbetsinkomsten, dock högst 15.000 kronor.

Tilläggspremien utgör 0:25 kronor per flygtimme för varje påbörjat 1 000-tal kronor som årliga arbetsförtjänsten överstiger basbeloppet 8 000 kronor.

Ansökan om tilläggsförsäkring skall göras till KSAK på härför fastställd blankett.

Flygklubben skall bestyrka att överenskommelse om tilläggsförsäkring träffats mellan föraren och flygklubben. (Överenskommelsen kan t ex innebära att föraren själv skall bestrida merkostnaden.)

Efter granskning och godkännande översänder KSAK ansökningshandlingen till Riksförsäkringsverket.

Försäkringen blir *gällande* fr o m dagen efter den då *godtagbar ansökan* inkommer till KSAK (enligt särskilt medgivande av RFV).

Flygtid skall vid rapportering av flygtid fördelas på grundförsäkring och tilläggsförsäkringar. Flygklubbarna är ansvariga för att uppgifterna är korrekta och erinras om att försäkringstagare är skyldig att till flygklubben anmäla flygtid.

För förare som bedriver här ifrågavarande verksamhet vid annan flygklubb än där han är medlem, kan anmälan om försäkring ske genom egen klubb eller den klubb där verksamheten bedrives. Flygtid anmäles av den klubb där verksamheten bedrives, vilken även svarar för upplupen försäkringspremie.

Samma bestämmelser som ovan nämnts kan även gälla fallskärmsklubben.

D. Passagerarolycksfallförsäkring

KSAK har med Trygg-Fylgia träffat avtal som gör det möjligt för flygklubbar som har godkända motor- respektive segelflygchefer att på ett mycket enkelt sätt teckna försäkring för de passagerare som medföljer flygplan, vilka disponeras av flygklubben.

Avtalet går ut på att block med försäkringsbevis kan utkvitteras hos KSAK av de motor- och segelflygchefer som träffat avtal härom med KSAK.

KSAK rekommenderar att ett sådant block skall finnas bland luftfartshandlingarna i varje flygplan och att motor- respektive segelflygchefen uppdrager åt respektive piloter att fylla i uppgift om försäkringstiden, att få försäkringsbeviset undertecknat av passageraren, att ta emot premien, 2 kronor per försäkringsbevis och tillse att försäkringsbeviset översändes till motor- respektive segelflygchefen.

Närmare upplysningar härom lämnas av KSAK.

E. Livförsäkring

Det bör observeras att vid exempelvis civilflygning gäller en livförsäkring i full utsträckning utan tilläggspremie. Förekommer militärflygning betingar detta däremot som regel viss tilläggspremie.

Om den försäkrade är passagerare gäller försäkringen i vanlig ordning. Likaså gäller försäkringen om den försäkrade tjänstgör på luftfartyg i s k linjefart.

Vid avancerad flygning, provflygning eller fallskärmshoppning skall detta anmälas till försäkringsbolaget. Tilläggspremie utgår alltid.

2. Särskilda försäkringsfrågor för motorflyg

A. Flygklubbar

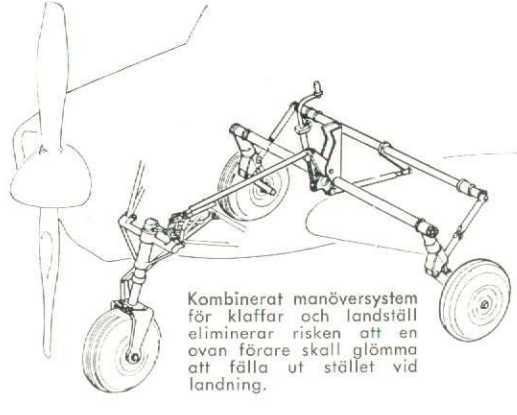
a) Kaskoförsäkring:

Flygplan tillverkade tidigast 1958.

Omfattning: Kaskoförsäkring — all-riskförsäkring vid flygning, taxning och stillaliggande (markrisk). Försäkringen gäller för landning på

Gör som SAS Flygklubb:

låt Horizons infällbara landställ ge extra fart utan ökad driftskostnad



Kombinerat manöversystem för klaffar och landställ eliminerar risken att en ovan förare skall glömma att fälla ut stället vid landning.

Så här skriver ing Albin Jansson, ordf och tekn chef i SAS Flygklubb:

"Det ökade intresset för utlandsflygningar och långflygningar inom landet krävde ytterligare föryngring av vår flygplanpark. Då vi nu i över ett års tid använt vår första HORIZON under skiftande klubbflygning med mycket gott resultat var det naturligt att flygplanvalet återigen blev HORIZON. HORIZON har blivit mycket populär inom klubben tack vare sina överlägsna prestanda och goda flygegenskaper. Trots det infällbara landstället är underhållskostnaderna lägre än för motsvarande flygplantyper med fast ställ."

GARDAN HORIZON

4 personer - **40** kg bagage - **230** km marschfart - **1,5** liter/mil - **126** mil flygsträcka - Kostar från **67.840** kronor

God tillgång på reservdelar. Specialleveranser från Paris med Caravelle inom 2 dygn.

FCA ✈ **FLYGCENTRUM AB**

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

av omdömesgill person rekognoscerad och godkänd landningsplats.

Verksamhetens art: Klubbverksamhet innefattande uthyrning till klubbmedlemmar, affärsflygning, inflygning på flygplanstyp, hjälpflyg, skolflygning och bogsering av segelflygplan, deltagande i av KSAK anordnade eller godkända tävlingar.

Årspremie: alt 1. 4:25 % av flygplanvärdet inklusive återbäring vid stillaliggande.

alt 2. 4,0 % av flygplanvärdet exklusive återbäring vid stillaliggande.

För båda alternativen gäller att värdeminskning under året icke räknas.

Självrisk: 1 % av flygplanvärdet vid flygning och taxning. Ingen självrisk vid totalförlust. Vid markrisk 300 kronor självrisk.

Återbäring: (vinstandel): 20 % av skillnaden mellan 80 % av erlagda premier och utbetald skadeersättning. Beräknas på 3 års basis med början 1/5 1963 och med preliminärt beräknad återbäring varje år. Fördelning enligt överenskommelse KSAK — flygklubbarna.

Återbäring vid stillaliggande: Pro rata med 100 % för minst 14 dagars stillaliggande.

Geografisk täckning: Västeuropa jämte Medelhavsländerna och Marocko.

Övrigt: Transport av försäkringen vid skada. Rätt att vid skada utan särskild ersättning transportera försäkringen att gälla annat flygplan, dock ej vid totalhaveri. Markrisk för det skadade flygplanet fortfarande täckt.

b) *Ansvarighetsförsäkring:*

Försäkringsbelopp: 1 000 000/ 200 000/ 100 000 kronor.

Årspremie: 165 kronor.

Självrisk: Vid egendomsskada 300 kronor per skadetillfälle.

Geografisk täckning: Enligt a).

c) *Olycksfallsförsäkring:*

Pilotplats: 20 000/ 40 000/ 20 kronor.

Årspremie: 207 kronor.

Passagerarplats: 10 000/ 20 000/ 10 kronor.

Årspremie: 1 pass 78 kronor
2 pass 145 kronor
3 pass 202 kronor
4 pass 248 kronor

Återbäring: Pro rata med 100 % för minst 14 dagar stillaliggande.

Geografisk täckning: Enligt a)

B. Enskilda flygplanägare

a) *Kaskoförsäkring:*

Medlemmar i KSAK:s riksorganisation som har egna flygplan, vilka ställs till flygklubbs förfogande för allmän klubbverksamhet, kan ansluta sig till klubbförsäkringen.

Medlemmar i KSAK, som har egna flygplan och som använder dessa för privat- och affärsflyg samt även i vissa fall ställer dessa till förfogande för klubbarna, kan ansluta sig till en särskild kollektiv kaskoförsäkring på nedan angivna villkor.

Allmänna villkor: Försäkringstagaren skall vara godkänd av KSAK samt förbinda sig att följa av KSAK utfärdade bestämmelser, bl a att flygplanet ej utlämnas till annan förare utan vederbörande motorflygchefs godkännande. Av KSAK väl kända förare kan dock undantagas från denna bestämmelse och själva godkänna annan förare.

Flygplan: Tillverkade tidigast 1958.

Premie: Bottenpremie utgörande 4,0 % av flygplanvärdet intill 100 timmars flygtid. För överskjutande flygtid 10 kronor per timme för flygplan med högst 50.000 kronor värde och för flygplan med högre värde 15 kronor per timme. Sammanlagd premie högst 5,5 % av flygplanvärdet. Tilläggspremie för skolflygning eller flygning inom fjällområde 2: 50 kronor för flygplan med ett värde av högst 50 000 kronor och 3:75 kronor för flygplan med högre värde.

Självrisk: 1 % av flygplanvärdet vid flygning och taxning. Ingen självrisk vid totalförlust. Vid markrisk 300 kronor självrisk.

Transport vid skada: Ägaren är vid skada berättigad att utan särskild kostnad transportera försäkringen att gälla annat flygplan varvid dock försäkringen även gäller för markriskskador för det skadade flygplanet.

Geografisk täckning: Västeuropa jämte Medelhavsländerna och Marocko.

Återbäring: Ingen återbäring för stillaliggande.

Kollektivvillkor: Minst 10 flygplan skall vara anmälda till försäkring för att denna skall kunna komma till stånd. Dock kan begynnelsedagen för de enskilda flygplanen inträffa vid senare tidpunkt än kollektivförsäkringens ikraftträdande.

Särskilt villkor: På grund av att försäkringen är tecknad med bl a timpremie måste resedagboken för varje i försäkringen ingående flygplanägare insändas i samband med att försäkringen förnyas för att slutgiltig premieavräkning skall kunna äga rum.

Skulle ovanstående försäkringsform inte vara tillämplig kan individuell försäkring tecknas. Premieuppgift erhålles efter hänvändelse till KSAK eller Trygg-Fylgia.

b) *Ansvarighetsförsäkring:*

Enligt bestämmelserna för klubbarna.

c) *Olycksfallsförsäkring:*

Enligt bestämmelserna för klubbarna.

3. Särskilda försäkringsfrågor för segelflyg

A. Kaskoförsäkring

Försäkringen lämnar ersättning vid skada på själva flygplanet. I försäkringen ingår sålunda både brand-, stöld- och materialskador. Premien kan fastställas först sedan uppgift lämnats om planets fabrikat, värde och användningsområde men den torde i regel per år uppgå till c:a 9 % av försäkringsvärdet.

Självrisken vid skada är 300 kronor vid delskada.

Då flygplan är uppställt i hangar eller på marken kan *försäkring för stillaliggande* tecknas till en premie av 1 ‰ per månad av flygplanets värde.

B. Ansvarighetsförsäkring

Försäkringen omfattar ansvarighet för det skadestånd som enligt gällande svensk rätt kan åläggas ägaren för skada, som tillfogats tredje man till person eller egendom genom händelse, föranledd av flygplanet under försäkringstiden.

Försäkringssummorna utgör:

1 000 000 kronor vid personskada, begränsat till
200 000 kronor för varje skadad eller dödad person samt
100 000 kronor vid egendomsskada, varvid dock försäkringstagaren för varje skada på egendom själv svarar för de första 300 kronorna.

Premien utgör för segelflygplan 200 kronor per år. Då segelflyg äger rum medelst bogsering av motorflygplan skall försäkring tecknas för såväl segel- som motorflygplan.

C. Olycksfallsförsäkring

a) *Sittplatsförsäkring:*

Denna tecknas av ägare till visst angivet segelflygplan och gäller för var och en som använder sig av detsamma. Försäkringssummorna bör anpassas efter det genomsnittliga försäkringsbehovet för flygklubbens medlemmar. För summorna 5 000 kronor vid dödsfall, 10 000 kronor vid invaliditet och 5 kronor i dagsersättning utgör premien för förarplats 74 kronor och för passagerarplats 55 kronor per år.

b) *Enskild årsförsäkring:*

Dylik försäkring gäller vid segelflygning utan angivande av särskilt diplom eller certifikat. Premien utgör 17 kronor per år för försäkringssummorna 1 000 kronor vid dödsfall, 2 000 kronor vid invaliditet och 1 krona i dagsersättning samt läkekostnadsersättning under 3 år.

D. Återbäring

För tid som flygplanet varit stillaliggande i perioder om minst 14 dagar, dock sammanlagt minst en månad, lämnas premieåterbäring med skillnaden mellan den erlagda premien och korttidspremien för den del av försäkringstiden som återstår sedan stillaliggandetiden beräknat enligt ovanstående, avdragits. Återbäringen berör såväl kasko, ansvarighet som sittplatsförsäkring.

E. Skaderegleringskassan

Segelflygklubbarna har en ömsesidig skaderegleringskassa för Bergfalke som har till uppgift att inom ramen för sina tillgångar:

a) lämna bidrag till reparation av till kassan anslutna flygplan, som drabbats av haveri,

b) vid haveri med i punkt a) omnämnda flygplan tillhandahålla ersättningsflygplan enligt härför särskilt fastställda föreskrifter.

Varje ansluten flygklubb är skyldig att till kassan ansluta samtliga flygplan av sådan typ som kassans skadereglering omfattar.

Närmare upplysningar om kassans verksamhet m m lämnas av KSAK.

4. Särskilda försäkringsfrågor för modellflyg

A. Kollektiv olycksfallsförsäkring (genom Sveriges Modellflygförbund)

Försäkringen gäller för olycksfall som inträffar under träning och tävling med modellflyg samt under arbete med byggande eller trimning av modellplan, allt i förbundets eller till förbundet ansluten klubbs regi. Försäkringen gäller också under resor till och från sådan tävling eller träning.

Försäkringen gäller med följande ersättningsbelopp:

Invaliditetsersättning	
vid fullständig invaliditet	30 000 kronor
Dödsfallsersättning	5 000 kronor
Ersättning för tandskador	
Invaliditetshjälpmedel	
Läkekostnader	

Invaliditetsersättningen utbetalas med det angivna beloppet vid 80—100 % invaliditet. Vid lägre invaliditetsgrad, dock lägst 5 %, lämnas en ersättning som svarar mot den uppkomna invaliditetsgraden.

Dödsfallsersättningen utbetalas vid dödsfall till följd av olycksfall. Ersättningen utbetalas till förmånstagaren.

Tandskador, som orsakats av olycksfallsskada, ersättes med hela kostnaden för nödvändig behandling, som godkänts av försäkringsbolaget före behandlingens början.

Invaliditetshjälpmedel ersättes vid sådan invaliditetsskada, som berättigar till ersättning från försäkringen. Följande hjälpmedel ersättes: ögonproteser, kryckor, stödjebandage, hålfotsinlägg och ortopediska skor, anskaffade vid vanföreanstalt eller ortopedisk klinik.

Läkekostnadsersättning lämnas för nödvändiga läkekostnader i samband med olycksfall med det belopp som överstiger den ersättning den skadade är berättigad att erhålla från försäkringskassan.

Vid inträffad olycksfallsskada skall medlemmen kontakta förbundet för erhållande av nödvändiga blanketter.

Forts nästa sida

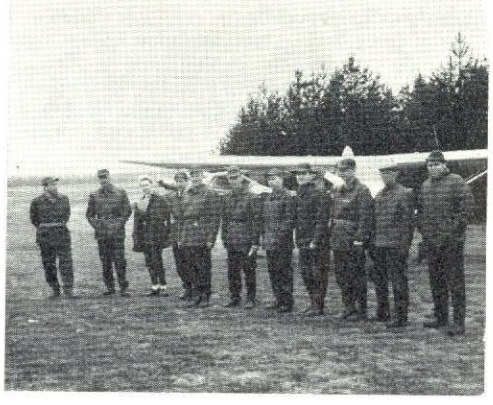
Nytt från FFK

Tre civilförsvarsövningar

Värmlands län

Just nu pågår en mycket livlig verksamhet inom FFK i olika delar av landet. I Värmlands län hade flyggruppen sammandragits till Brattforsheden under tiden 7—9 maj. Övningen genomfördes mycket realistiskt. Inkallelseorder hade utgått till medlemmarna inom gruppen. De skulle den 7 maj senast kl 17.00 inställa sig till tjänstgöring på Brattforsheden. Vid ankomsten dit skedde inmönstring och utrustning av personalen helt enligt uppgjorda planer. All tillgänglig personlig utrustning utdelades och sedan fick flygförarna uppleva gamla minnen från värnpliktstiden med byteshandel sinsemellan för att få rätta plaggstorlekar. Efter denna procedur uppenbarade sig sedan gruppmedlemmarnas i civilförsvarets fältmässiga uniformer. Organisationen av flyggruppen på grupperingsplatsen gick mycket snabbt och välordnat och humöret inom gruppen var hela tiden på toppen. Fältmässig förläggning och förplägnad ingick dessutom som en extra krydda.

Rune Halvarsson var först i kläderna. — Så småningom var alla deltagarna iförda civilförsvarsuniform.



Flygövningarna med civilförsvarets personal genomfördes efter uppgjort program. Väderguden visade sig vara vänligt stämd och levererade övervägande vackert väder med undantag av söndag fm då en tillfällig försämring uppträdde inom övningsområdet. De förare som fick känning med det dåliga vädret visade mycket gott omdöme genom att vända och uppsöka Karlstads flygplats där bättre väder rådde. Bra och rätt handlat i denna situation. Efter en stund hade den tillfälliga väderförsämringen försvunnit österut och flygplanen kunde återgå till ordinarie basen.

Samarbetet med civilförsvarets personal syntes gå mycket bra och övningen blev säkerligen av stort värde för alla parter. Övningsledningen med civilförsvarsdirektör Sandahl, civilförsvarsinspektör Nordenheim, länsflygchef Fogelfors och bitr länsflygchef Hedberg kunde känna sig nöjda med övningens förlopp och har säkerligen vunnit många erfarenheter till gagn för kommande övningar. Gruppchefen Billy Huzell ledde sina gubbar med fast kamratlig hand och kan nog känna sig lugn för att gruppen kommer att kunna utföra sina uppdrag till civilförsvarets belåtenhet. Nu återstår att draga lärdom av denna övning och göra förbättringar och justeringar på olika områden. Bra kan bli bättre.

Kopparbergs län

Den 15 och 16 maj hade flygande dalkarlar inom Kopparbergs län samlats till Rommehed för att få sig en duvning i luften med civilförsvarsmän. Undertecknad, som följde övningen, startade på lördagsmorgonen från Bromma i högsommarväder, vilket gjorde att jag glad i hågen satte mig vid ratten i skjortärmarna. Färden ställdes mot Romme på 2 000 ft, men när jag närmade mig Dalom mörknade det alltmer på himlen och den fina sikten avtog. I närheten av Säter började snön komma och över Borlängeområdet rådde relativt kraftigt snöfall, dock kunde VFR-flygning genomföras och både ADF och VOR fanns till hjälp i kärran. När jag öppnade kabindörren på marken mötte mig en kall bitande vind med snöblandat regn. Tillgängliga klädespersedlar åkte snabbt på.

I Borlänge-Domnarvets flygklubbs lokaler hade länsstyrelse och flyggrupp slagit upp sitt högkvarter och övningen var i full gång när jag anlände. Ett avbrott i flygverksamheten hade

---

B. Ansvarighetsförsäkring

Särskild ansvarighetsförsäkring finnes som gäller för förbundets samt till förbundet anslutna föreningars verksamhet. Försäkringen gäller också för förbundets ansvarighet som ägare eller förhyrare av samlingslokal, som arrangör av tävlingar med modellflygplan eller utbildningskurser och samkväm.

5. Särskilda försäkringsfrågor för fallskärmsklubben

Olycksfallsförsäkring

Försäkringen börjar från det fallskärmshopparen går ombord på det plan från vilket hoppet skall utföras intill dess fallskärmshopparen efter landning frigjort sig från fästanordningarna till fallskärmen. Under denna tid inträffad skada ex vis under själva utsprånget omfattas även i försäkringen.

Premien för enskild försäkring utgör för beloppen:

Dödsfall (max 50 000 kronor)	1 000 kr	16:50 kr
Invaliditet kapitalbelopp	1 000 kr	16:50 kr
Dagsersättning	tecknas icke	

6. Utomlandsflygning

För flygplan som används utomlands hänvisas till den skrift som KSAK utgivit med titeln "Utomlands med eget flygplan" utgiven 1963 jämte tillägg 1964.

I samband härmed rekommenderas varje person som vistats utanför de Nordiska länderna att tänka på sitt privata försäkringsskydd. Som bekant gäller nämligen hemförsäkringen endast inom de Nordiska länderna men envar kan teckna en separat s k reseförsäkring för vistelse inom andra länder än Sverige, Norge, Danmark, Finland och Island.

Upplysningar härom lämnas antingen av KSAK eller Trygg-Fylgia.

fått göras med hänsyn till vädret, men efter lunch blev det flygning i full utsträckning. Nu fick förarnas skicklighet och omdöme sättas på prov. Mörka moln svävade över Dalarnas höjder och regnskurar uppträdde här och var. Gruppchefen Rune Enström gav sina förare order och goda råd och sedan utförde flygförarna sina uppdrag på ett lugnt och säkert sätt. Man fick en känsla av att civilförsvarets personal efter dagens flygmoment fått gott förtroende till flygförarnas förmåga att manövrera sina flygplan. Så skall det vara.

Förläggning och förplägnad var ordnad i I13:s lokaler på Romme och där mådde alla väl.

Under natten till söndagen försämrades vädret. En svag kallfront låg över mellersta Dalarna och Norra Värmland och orsakade oflygbart väder på söndag fm. Såväl norr som söder om detta område var det bra väder, lite otursamt för övningsledningen. På söndag morgon beslöts att planerade flygmoment skulle uppskjutas till söndagen den 30 juni. Samtliga genomgångar på marken avverkades under fm och efter intagen lunch avslutades övningen. Då hade vädret förbättrats så att alla deltagande flygplan kunde flygas hem till ordinarie basen. En väl planlagd övning var därmed delvis genomförd. Civilförsvarsdirektör Lundgren, civilförsvarsinspektör Elgberg, länsflygchef Sjöberg och bitr länsflygchef Lundin höll i tåtarna på ett säkert sätt. Vi får hoppas på bra väder den 30 juni så att huvudändamålet med dessa övningar, flygmomenten, blir genomförda.

Skaraborgs län

Den 22 och 23 maj var det ovanligt livligt såväl på marken som i luften vid Hasslums flygfält i Skövde. Länsflygchefen Reine Sörmark hade då samlat flyggruppen i Skaraborgs län till samverkansövning med civilförsvaret. Även om det blåste en kylig vind från ost gynnades övningen av ett utmärkt flygväder. Länsstyrelsens civilförsvarssektion med civilförsvarsdirektör Gärdeus och civilförsvarsinspektör Holmqvist i spetsen fördelade övningsuppgifterna, som bl a omfattade rekognoscering av skador vid Mariestad, Skara, Lidköping och Falköping efter ett fingerat bombanfall. Skadorna representerades av hus under byggnad eller rivning. Vidare ingick trafikräkning vid vissa vägavsnitt samt radiakindikering utefter två slingor, där mätpunkterna utmärktes med olika antal dukar och där varje duk innebar en intensitet av 5 röntgen/tim. De olika uppdragen utfördes som regel till belåtenhet även om radiosambandet med SUF 21 inte alltid var det bästa. Väl tilltagen tid för genomgångar och förberedelser för de olika flygmomenten hade övningsledningen anslagit, vilket säkerligen bidrog till det goda resultat som såväl flygförare som civilförsvarspersonal presterade. Gruppchefen Bo Holmberg ledde sin flyggrupps verksamhet på ett lugnt och trevligt sätt och alla flygförarna visade det rätta humöret och ryckte in där det behövdes för att allt skulle gå i lås. Mitt intryck av övningen blev att samverkan mellan civilförsvar och flyggrupp i Skaraborgs län fått en god start.

Gösta Eriksson

Artilleriflygning ej "busflygning"

Ett unikt flygmål har nyligen avgjorts i hovrätten. En artilleriflygförare hade åtalats för allmän vårdslöshet i samband med åsidosättande av tjänsteplikt m m. Han hade under utförande av ett uppdrag skadat flygplanet, då dess vänstra vinge touchade en trädtopp. Anmärkningsvärt är att några högre militära befattningshavare vittnade emot den åtalade i häradsrätten, synbarligen okunniga om, vad artilleriflygningen kräver när det gäller lågflygning.

I hovrätten biträddes den åtalade av notarien Hans Ulrik von der Esch, som själv är flygare och dessutom aktiv medlem av Svenska Fallskärmsklubben. Denne klarlade innebörden av taktisk artilleriflygning och hävdade att den åtalade icke handlat vårdslöst eller åsidosatt tjänsteplikten.

Hovrätten friade flygföraren helt. Endast en av hovrättsledamöterna ville fastställa häradsrättens dom.

Svenska Fallskärmsklubbens nya styrelse

Ordf: Överste Georg von Boisman, Stockholm. v Ordf: Notarie Hans Ulrik von der Esch, Stockholm. Sekr: Stud Erik Hemmingsson, Uppsala. Kassör: Distriktschef Sivert Falkenholt, Gävle. Examinator: Kamrer Sonny Hellberg, Stockholm. Materielchef: Chaufför Nils Granbom, Göteborg.

Suppleanter: Sergeant Holger Berglund, Östersund och Direktör Henrik Nordenfeldt, Stockholm.

Happening i Skövde

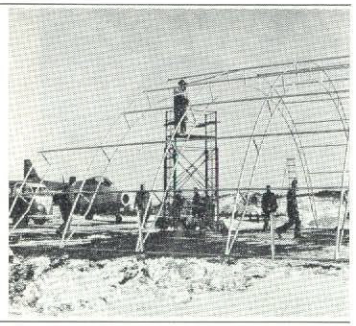
I samband med civilförsvarsövningen i Skövde var landssekreteraren Jarl Sunnerholm och kårchefen i FFK Gösta Eriksson ute på en flygtur. Turligt nog upptäckte Gösta Eriksson en skogsbrand, som strax rapporterades per radio till basen och föranledde snabb aktion från tillkallad brandkår. Det är inte allom givet att kunna bjuda en länsstyrelse på så påtagligt bevis för den flygande skogsbrandbevakningens effektivitet!

system abstracta—

lättmonterade, mobila rörkonstruktioner med många användningsområden.

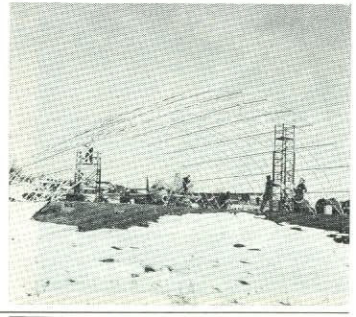
1:a dagen 13.00

Efter fyra timmar är 1/3 av hangaren uppförd. Arbetsstyrkan 1+5 man.



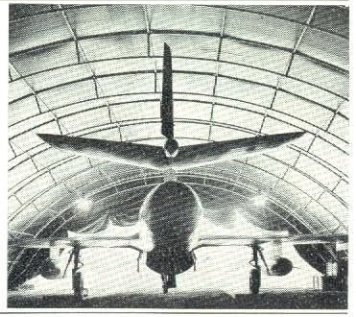
1:a dagen 17.00

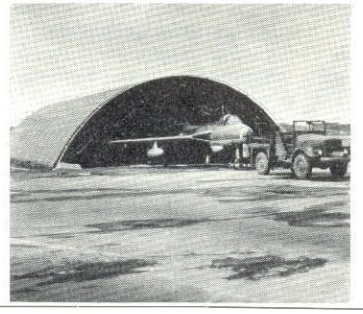
2/3 av hangaren är uppmonterad.



2:a dagen 16.00

Hangaren färdig. Flygplanet på plats.





På två dagar kan en system abstracta "cylinderbyggd" hangar stå färdig. Hangaren, en fribärande modulbyggd konstruktion i 42,5/36 mm el-galvaniserade stålrör med sänksmidda, låsbara samlarleder, är täckt med fasonsvetsat, lätt på- och avtagbart överdrag i nylonburen vävplast.

Hangaren på bilderna är byggd för Kungl. Göta Flygflottilj i Göteborg och har följande dimensioner: spännvidd 15 m, längd 26 m brutto, 24 m netto, maxhöjd 5,22 m.

system abstractas hangarer kan även täckas med aluminiumplåt eller motsvarande material.

Hangaren kan lätt monteras ned och flyttas till annan plats.

För broschyrer och närmare upplysningar – tag kontakt med

system abstracta ab

prästgatan 8
hälsingborg
tel. 042/275 79

Fullt färdig flygplats invigd i Arvika

"Jag är förvissad om att de investeringar som gjorts i detta flygfält kommer att visa sig väl räntabla — kanske inte omedelbart men inom rimlig tid", sade landshövdingen Gustaf Nilsson, när han på Kristi Himmelfärdsdag förklarade Westlanda flygplats invigd.

Den församlade sakkunskapen delade säkert landshövdingens uppfattning, sedan man konstaterat att den unga expanderande industristaden Arvika fått ett bra flygfält med permanentad 800-metersbana, goda inflygningsmöjligheter, en rymlig Töreboda-hangar med klubblokaler för flygklubben och tankanläggning med flygbensin.

Överdirektören Carl Ljungberg, ordförande i KSAK, hade redan under sin tid som chef för Kungl Luftfartsstyrelsen inspekterat för flygfält avsedda områden i Arvikatrakten. Nu gladde han sig å flygklubbens vägnar åt att projektet på ett så lysande sätt kunnat föras i hamn.

Kårchefen i FFK överstelöjtnant Gösta Eriksson hade något av civilförsvarsövning — eller var det kanske motorflyg-SM i blicken, där han låg på finalen över det nya 1,5-miljonersfältet i sällskap med KSAK-NYTT:s redaktör.

Arvikasonen överste Åke Sundén erinrade i ett kraftfullt applåderat anförande om den första uppstigningen från Sågudden för 38 år sedan. Applåden var väl också avsedd som en hyllning åt Åke Sundén för hans senaste utmärkelse, Stockholms-Tidningens guldmedalj för 1964 års flygarbragd — i detta fallet bragden att på ett lysande sätt genomföra det internationellt uppmärksammade Viggen-projektet. Han sade sig vara övertygad om, "att i en framtid en tacksam välsignelse kommer att uttalas över de framsynta män som genomförde anläggningen av Arvika flygplats".

Stadsfullmäktiges ordförande, direktör Arne Persson kommer att kunna glädja sig åt täta besök av firmaflygplanen från Volvo, som har industrianläggningar i Arvika och åt en — vill vi hoppas — stor aktivitet bland flygklubbens medlemmar. Säkert kommer också Arvika att bli ett populärt utflyktsmål för privatflygare från hela vårt land.

Invigningen av Westlanda förgylldes av en trevlig flyguppvisning dit endast en del av den köande allmänheten hann fram på grund av parkeringssvårigheter, och av en invigningsmiddag, där bygdens förhoppningar inför den nya flygplatsen kom till hörbara uttryck.

KSAK önskar en god fortsättning!

KSAK

SEGELFLYG I SOMMAR

Rekvirera KSAK:s nya segelflygbroschyr samt prospekt över sommarens kurser på Alleberg, KSAK:s centrala segelflygskola i Västergötland

KSAK

SEGELFLYGAVDELNINGEN

Segelflygskolan Alleberg Box 40 - Falköping

Tel. 0515/37 151

Den första uppstigningen i Sverige med en vätgasfylld, obemannad ballong ägde rum från Observatoriekullen i Stockholm den 17 september 1784. – Kopparstick tillh. Kungl. Universitetets Bibliotek, Uppsala.

Svensk Flyghistorisk Förening:

Sveriges första ballonguppstigning

Under åren 1783 och 1784 erhöll allmänheten genom tidningar och gravyrer kännedom om en rad lyckade uppstigningar med varmluftballonger av bröderna Joseph och Etienne Montgolfiers system och vätgasfyllda ballonger av Alexander Charles', bröderna Roberts och Jean Pierre Blanchards konstruktioner. Man kom underfund med, att ballongfärder för nytta och nöjes skull med ganska stor lätthet kunde arrangeras för överkomliga kostnader.

Vid Gustav III:s besök i Lyon i Frankrike i juni 1784 anordnade den franske kungen Ludvig XVI en ballonguppstigning till sin höge gästs ära. Varmluftsballongen "La Gustave" steg upp, förd av piloten M Fleurant och med skådespelerskan M:me Tible iklädd mansdräkt, som passagerare, den första kvinna, som gjort en luftfärd. Ballongen nådde nära 3 000 meter i höjd.

Denna ballong var prydd med en krönt Sveaglob och konungen tillägnad med inskriften: En l'honneur de Gustave III à Lyon le IV Juin 1784. Den avbildades i gravyr som avtrycktes på vitt siden. Även i Versailles lät Ludvig XVI, för att hedra sin förnäma gäst, anordna uppstigningar, denna gång med en större ballong kallad Marie-Antoinette, förd av Pilatre de Rozier. En livlig skildring av evenemanget återfinnes i Upforsrings-Sälskapets Tidningar för den 22 juli 1784 under rubriken "Försöket med den stora Montgolfierska Luft Machinen".

Gustav III:s återkomst till fädersneslandet firades allmänt med festligheter. Så skedde även i Uleåborg i Finland, där den 29 augusti 1784 å torget under tillslutning av stora människoskaror uppsläpptes en av apotekaren i staden, Johan Juhlin, förfärdigad "aerostatisk kula", försedd med konungens namn. Detta var med all sannolikhet den första ballonguppstigningen som ägt rum i Norden.

I Stockholm hade påpassligt samma år utgivits två med upplysande kopparstick illustrerade skrifter, i vilka meddelades allt man visste om luftseglingar och ballongfarare i Frankrike.

Intresset för att i vårt land anordna en ballonguppstigning torde mycket tidigt blivit väckt, förmodligen redan i slutet av år 1783. Det var riksrådet greve Carl Fredrik Scheffer, som önskade att man i Stockholm måtte vidtaga anstalter för uppsläppandet av en någorlunda stor "aerostatisk machine", och för att finansiera detta i början av 1784 satte i gång med en subskription efter utländskt mönster.

Bidrag kom från drottningen, kronprinsen, hertiginnan av Södermanland och prinsessan Sofia Albertina. I förteckningen över bidragsgivarna återfinnas många av den gustavianska tidens mest lysande namn. Hur mycket de kungliga lämnat uppges ej. De övriga gåvo 2 eller 3 riksdaler banko vardera, utom franska ambassadören som gav 6 och Jonas Alströmer 5 riksdaler. Hela insamlingen inbringade 144 riksdaler banko.

Att tillverka ballongen uppdrogs åt löjtnanten vid K Livgardet, friherre Göran Carl Silfverhielm i samråd med fysikern, professor J C Wilcke. Ballongen var kulformig av 12 fots diameter och gjord av fint vitt taft, som överdrogs med upplöst "resina elastica" (gummilösning). I sömmarna målades blå ränder och överallt gula stjärnor. På ena sidan var målad en krönt Sveaglob, övre hälften av ballongen täcktes av ett glest nät av fina trådar, vilka nedtill formerade fyra grova snören, som uppbar en fyrkantig "char" med rundkupig botten, på denna var förgyllda ornament, en sol och flygande drakar målade.

Då ballongen skulle fyllas upphängdes den mellan två stolpar på ett rep som fördes genom en stark mässingsring fäst överst å ballongen. Till dennas fyllande nyttjades "brännbar luft", frambringad medelst järnfilspån, vatten och vitriololja blandade i åtta halvtunnor av ek ställda kring ett stort vattenkar, vari var fäst en reservoir till vilken ledde rör från tunnorna och från vilken den i tunnorna alstrade gasen, efter passerandet av en avkylningsapparat, genom ett rör infördes i ballongen, som var försedd med ventil för tillslutning sedan fyllningen ägt rum. Dessa förberedelser ägde rum på gårdsplanen vid nordvästra hörnet av Observatoriebyggnaden i Stockholm.

Från denna plats uppsteg ballongen den 17 september 1784 kl 16.45 i närvaro av konungen, drottningen, kronprinsen och flera medlemmar av kungliga familjen samt en talrik mängd åskådare, som även fyllde närliggande höjder och platser. Gardesvakt var utkommenderad och höll ordning både inom och utom Observatoriets område. Då konungen anlände började ballongen fyllas och detta pågick tills raketsignal tillkännagav att det var färdigt. Då den var klar för uppstigning insläpptes i den s.k. charen eller korgen en lös katt samt inlades en skrivelse, vari anhölls att den som fann ballongen omedelbart måtte sätta sig i förbindelse med Kungl. Vetenskapsakademien och för detta erhålla en dusör.

Nu gavs ånyo raketsignal och i samma ögonblick avklippte drottningen det enda återstående rep som fasthöll ballongen vid marken. Under kraftiga hurrarop höjde sig ballongen och fördes i nordostlig riktning in i molnen och vidare till Värmdön, där den nedföll å ägorna till Saltarö egendom tillhörig handlanden och bryggaren Sven Roos j:or. Trots att en bonde såg när ballongen tog mark brydde han sig inte om detta. Först den 8 oktober hittades den ramponerade ballongen händelsevis av Roos' folk. Den var alldeles tom, ballongkorgen var borta och katten naturligtvis bortsprungen.

Det var inte endast samtida tidningar som skildrade tilldragelsen utan även ett kopparstick utfördes, som enligt en notis i Dagligt Allehanda såldes till ett pris av 6 skilling specie. Den visar konungen med kronprinsen, båda i förgrunden, drottningen med uppvaktande närmare Observatoriet, framför denna grupp på fri plats en man, förmodligen professor Wilcke, som samspråkar med drottningen, och till höger om honom en hop åskådare. Ballongen synes på kort avstånd.

Stockholms-Posten hade uttalat en förmodan, att "ibland de Swenska, som aldrig felats mod,

Två initiativ för ökad flygsäkerhet

För att höja flygsäkerheten

bland klubbens medlemmar har Linköpings flygklubb infört en s k utcheckning av motorflygarna. Denna är obligatorisk och genomföres på våren, innan den egentliga flygsäsongen tar sin början.

Utcheckningen består av ett skriftligt prov, omfattande fem frågor. Samtliga behandlar sådant som motorflygaren *måste* kunna för att kunna ges förtroendet att flyga på egen hand, meddelar motorflygchefen Hans Andersson.

Årets prov såg ut som följer: 1: Vad menas med kvadranthöjd, och när och hur användes sådan? — 2: Vad är AIP, Notam, Info, BCL? — 3: Under vilka förutsättningar får man använda radiosändare ombord på flygplan? — 4: Vad skall sikt och avstånd till moln minst vara vid VFR-flygning inom kontrollerat luftrum? — 5: Vad menas med flygplatstrafik?

Mörkerflygning i Landskrona

Även sedan mörkret har fallit är det full fart ute på stadens flygfält, det är Landskrona Flygklubb som skolar mörkerflygning. Detta i ett led för att stärka flygsäkerheten hos medlemmarna och en vidareutbildning på privatflygarcertifikatet. Kursen är på 13 timmar fördelat på 8 timmar mörkerflygning samt 5 timmar instrumentflygning. Eleven får lära sig landa med både tända och släckta strålkastare på planet. För instrumentflygningen finns ILS och man kan då på 10 mils avstånd pejla in den rätta radiofyren.

För närvarande är det 6 st som håller på med kursen under ledning av Gunnar Nordin samt Lindhardt Plough. Men båda hoppas att fler skall ta tillfället i akt att lära sig flyga under lite andra förhållanden än de vanliga.

---

någon befinnes dristig nog til at göra försöket och gå med up, hwarvid under god tilställning ingen särdeles farlighet lärer wara". Det var nog ingen feghet från svenskarnas sida, som gjorde, att en katt fick företaga luftfärden, ballongen hade inte fått tillräckligt stora dimensioner för att kunna medtaga tyngre passagerare. Knappast torde väl konungen i någon nämnvärd grad ha imponerats av skådespelet, bortskämd som han var med långt praktfullare anordningar och med åsynen av människor, som vågade sina liv som luftfartens pionjärer.

Redan år 1799 fick bebyggarna i Torneå lappmark stifta bekantskap med den nya uppfinningen. En engelsk forskningsresande E D Clarke besökte kyrkoherden i Enontenkis, E J Grape. Av vitt silkepapper tillverkade Clarke där en varmluftsballong. Den förevisades söndagen den 28 juli efter gudstjänsten för den församlade menigheten. Dagen därpå lät man ballongen gå till väders. Den svenske tolken, stående på ett tak, höll fast ballongen med en käpp varefter under ballongen hölls en i sprit indränkt svamp, som antändes. Till lapparnas förvåning och renarnas förskräckelse steg ballongen i höjden. Denna uppstigning är avritad och ingår som ett kopparstick i Clarkes reseskildring, som utkom i London 1819.

På hösten 1831 utkom från trycket "Underrättelser om luftseglingskonsten eller aerostatiken och några de förnämsta luftseglare och luftresor". I slutet av denna antikvariska raritet skrevs: "I Sverige, hafva så vidt vi känna, inga luftseglingar blifvit anställda. Det af den namnkunnige Robertson år 1805 annonserade misslyckades, i anseende därtil att, som han föregaf, den vitriollolja han använde till ballongens fyllning, saknade nödig styrka. Han lyfte sig likväl öfver träden i Humlegården, hvarifrån uppgången skedde, men kom ej längre än till Tyskbagarebergen, i dess närmaste grannskap. Herr Venitiens denna höst annonserade misslyckades ännu mera, emedan den icke ens kunde försökas, af brist på medel till materialiernas anskaffande. Vår allmänhet lär således få åtnöja sig med att endast se smärre ballonger uppstiga, och i Uppsala har herr baron Carl von Wetterstedt redan för längre tid tillbaka gjordt lyckliga försök dermed".

Inte ett ord om uppstigningen från Observatoriekullen år 1784? Var man år 1831 okunnig därom eller ansågs händelsen inte tillräckligt intressant för ett omnämnande? Det senare är föga troligt, ty bröderna Montgolfier hade ju låtit ett får, en tupp eller en anka göra en luftresa på prov, och detta förkunnades allmänt.

Tore Attelid

KSAK
och
Sveriges
Modellflygförbund
inbjuder
alla flygintresserade
att besöka

VM

för RADIOSTYRDA
MODELLFLYGPLAN

LJUNGBYHED
9–15 augusti 1965

Landskrona flygklubb ordnar jubileumsträff

Landskrona flygklubb som nu fyller 25 år inbjuder till en flygarträff 7—8 augusti.

Flygklubbens ordförande Ossian Feuk meddelar, att man då kommer att anordna en enkel ankomsttävling med ett landningsmoment. På lördagseftermiddagen ges tillfälle till bad, golf och ridning, allt i anslutning till de välkända fritidsområden som ligger i omedelbar anslutning till flygplatsen. På kvällen blir det jubileumsmiddag i samband med Öresundskryssning.

På söndagen blir det en kort orienteringstävling om ca 25 min flygning, omedelbart följd av prisutdelning. På eftermiddagen hemfärd för dem som inte föredrar att flyga till Ljungbyhed för att titta på Radiostyrnings-VM i modellflyg, som startar den 9 augusti.

Landskronafältet har bensin 80 och 108 m m. Det är dessutom tullflygplats.

Detaljprogram kan efter den 1 juli erhållas hos Landskrona flygklubb, Box 92, Landskrona.

-PM

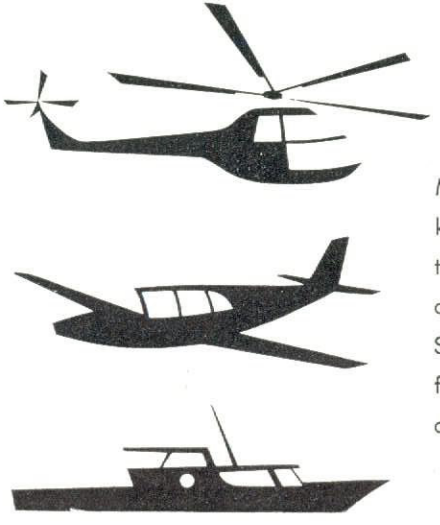
15 juni Sista dag för anmälan till Byggledarekurs för segelflyget.

30 juni Sista dag för anmälan till Segelflyglärarekurs II.

31 juli Anmälan till SM i motorflyg.

Moynet 360 Jupiter på Parissalongen

Sud-Aviations tvåmotoriga push-and-pull affärs- och reseflygplan premiärvisas på Parissalongen. Huruvida det är den 5-sitsiga versionen med två 200 hkr Lycoming eller den 7-sitsiga med två 290 hkr Lycoming är oss ej bekant. Flygcentrum är välkommen med en Sverige-demonstration av det intressanta flygplanet.



Med PT6 turbomotor om 500–700 hk kommer nu Pratt & Whitney's erkända tillförlitlighet och driftsekonomi även allmänflyget tillgodo.
Speciella varianter av motorn finns för flygplan, helikoptrar, fartyg och industriella applikationer.

AUTO-PRODUCTS AB
Linnégatan 18, Stockholm
Generalagent för United Aircraft International, East Hartford 8, Conn

SEGELFLYGETS VINTER-LÄGER

Vår rapport från påskens många segelflyglägar, påbörjad i maj-numret av KSAK-NYTT, kompletteras här med en rad nya entusiastiska beskrivningar över luftiga påskfärder.

Nordvingens flygdag

Flygklubben Nordvingen i Malmberget arrangerar en flygdag den 20 juni med deltagande ur flygvapnet (F 21) och medverkan av andra flygklubbar.

Nordvingen är en hårt drabbad flygklubb. Gällivare-Malmberget skulle fått uppleva sin första flygdag 1962. Den fick emellertid en mycket olycklig start, då en svår olycka med ett Lansen-plan inträffade just i startögonblicket och flygdagen måste avbrytas.

De investeringar klubben gjort i denna flygdag blev mycket kännbara för klubbens ekonomi, som sannerligen inte blev bättre, när flygklubbens knappt ett år gamla motorflygplan krossades under ett nedrasat hangartak under en svår februaristorm i vintras. En Bergfalke och en bogserbil rönte samma öde.

Nu har Nordvingen fått hjälp av myndigheter och enskilda. Man väntar att flygdagen den 20 juni skall bringa klubben på fötter och man hoppas att så många privatflygare som möjligt skall besöka flygdagen för att visa upp sin materiel. Anmälan emotses på tel 121 13 eller 105 60 i Gällivare.

Nordvingen kan ordna förläggning i sitt nya klubbhus. Det preliminära flygdagsprogrammet omfattar defilering, helikopteruppvisning, rotesegelflygning, ballongjakt, avancerad flygning, höjdgissningstävling och som sagt FV-uppvisning med en grupp J 32.

Vågflyglägret i Saxnäs

8 medlemmar i Skövde Flygklubb (4 var vecka) var med klubbens K 8 b uppe på Saxnäsgården vid Kultsjön 4—18 april för att utforska vågförekomsten kring Norra Borgafjäll.

Efter att under några dagar ha åkt fram och tillbaka på de lägre vågor som alltid tycks uppstå över Kultsjön, kom så äntligen det väder vi väntat på. Det var fredagseftermiddagen den 9/4 och Norra Borgafjällen fick visa vad de dög till som våggivare. Vågorna sträckte sig efter fjällmassivet i mer än hela Kultsjöns längd d v s över 3 mil. Stiget varierade i vågens längdriktning mellan 1—5 m och den högsta höjd som nåddes var 4 700 m. Tyvärr gjorde omständigheterna att flygningen måste avbrytas där, varför vågens topphöjd ej kunde bestämmas.

Vi flög sammanlagt 28 starter och 38 timmar. Och de två lägerveckornas utdelning i form av en Guld-C höjd, en 5-timmars samt ett flertal smärre höjdvinster får nog betecknas som ett relativt gott resultat med tanke på att vi hade endast ett flygplan och de flesta lägerdeltagarna var nybörjare i vågflygning.

Under icke flygdagar kom den närbelägna slalombacken med skidlift väl till pass liksom de skid- och fisketurer, som ordnades av värden på Saxnäsgården, Henry Österlund. Han bistod oss även med bogseringar genom sin ägandes Auster.

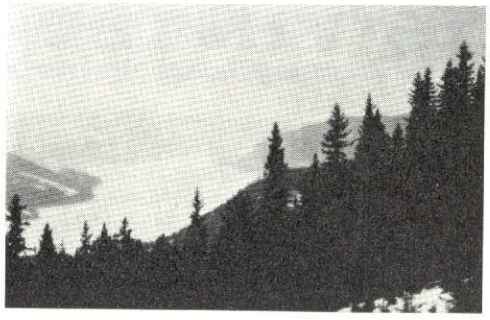
Förläggningen på Saxnäsgården var av verkligt god klass med alla bekvämligheter. Till vår disposition stod även gårdens snövessla, bilservice, bastu och sällskapsrum med TV. Lägger man därtill den myckna goda maten, det billiga priset och ett i övrigt utmärkt värdskap, så förstår ni nog att vi redan bokat in oss för nästa år.

Kent Eriksson

Östersunds fk:s vinterläger i Åre

Östersunds Flygklubb startade flygåret redan 27 febr då skolning påbörjades i Göviken. Under mars kom tillfällen till vågflygning i Oviksfjällen. Den 7 och 13 mars nåddes topphöjder mellan 5 000—5 800 m med 3 höjdvinster över 4 000 m. Bengt Mattsson kom högst med 4 800 m höjdvinst.

Forts sid 176.



Strandefjord från ostsidan.

Nystuelägret, Norge, 10/4–19/4 1965

"Vintersemester på annorlunda sätt", så skrev en Örebrotidning i samband med att vi avreste till de norska fjällen påsken 1965. Vi, det var 12 st segelflygare från Örebro Flygklubb med fruar, barn och flygplan. 23 personer plus en Ka-6 CR, en Ka-8B, en Bergfalke III och som bogserflygplan en Beagle Terrier. Beaglen och Bergfalken flögs upp, 8:an och 6:an åkte släpvagn. Dessutom utrustning av många kilo syrgas, barografer och stora förhoppningar.

Målet för vår resa var fjällen runt Jotunheimen, närmare bestämt sjön Nystuen 1 000 möh, 8 mil NV Fagernäs. Dessa trakter hade vi efter ingående kartstudier och "på plats"-rekognoscering funnit hoppingivande för rejäla vågbildningar.

Förläggning hade anordnats på ett trevligt privat gästgiveri där vi bodde till det facila priset av c:a 200:— för 10 dagars helpension. Enda nackdelen var att vi hade c:a en mil att åka till kärrorna och blev försenade när vädret hastigt blev bra.

Sjön Nystuen var verkligen bra som basläger. Fint lä för flygplanparkering över nätterna och någorlunda maskfria inflygningar. Omedelbart intill nordsidan av sjön reser sig ett c:a 550 m högt hang praktiskt taget lodrätt. På det hangets utsträckning går det förmodligen att flyga ända ned till atlantfjordnarna. Andra sidan av sjön har mjukt sluttande fjäll, vilket gjorde oss relativt förskonade från venturiturbulens vid vindriktningar parallellt med hanget. Snötäcket på sjön var c:a 20 cm medan det i omgivande terräng var c:a 1,5 m snö. Samtliga flygplan var utrustade med skidor. Segelflygplanen med en bred skida av lättmetallplåt, vilket visade sig fungera alldeles ypperligt.

Nå, vågorna då? Ja vädrets makter var oss ej nådiga (när blir en segelflygare nöjd med vädret?). Första dagarna utnyttjades till rekognoscering och inflygningar på basen jämte skidturer med fru och barn. Hanget kunde vi dock känna på, och eftersom det var många med som ej tidigare flugit hang var det ett någorlunda gott surrogat i väntan på "vågskvalpet".

4:e dagen bjöd på livlig aktivitet, sedan himlen hastigt spruckit upp och det blåste en hygglig SV-vind. 6:an först iväg, urkoppling 200 m över sjön och in i hangvinden. 5 m/sek och som ett skott bar det iväg över hangkanten och si — där låg vågen. Visserligen svag 1—1,5 m/sek men tydlig. Det bar iväg uppåt.

8:an startade efter och även det ekipaget kom rätt i vågen.

Tyvärr ändrades vädret till det sämre lika snabbt som det spruckit upp. Bägge kärrorna fick ställa sig på öronen ned i en alltmer minskande glugg. 6:an bröt på 5 000 m i accelererande stig på c:a 2,5 m och 8:an var tungen bryta på 3 500 m.

Nåja, nu visste vi i alla fall att våra teorier stämde och det skulle alltså bli mycket och högt fluget dagarna som var kvar. Trodde vi ja. Vädrets makter tyckte annorlunda. Sol och vindstilla eller mulet och blåsigt. Det var vad som bjöds oss resten av lägertiden.

Skava hang var det enda vi kunde ägna oss åt i flygväg. En pilot kan tala om hur det känns att flyga i 140 km/tim, med fulla bromsar och det stiger med 8 m/sek. Han var inte helt begeistrad för strax ovanför låg som vanligt ett tjockt "skydecke".

Trots detta resultatsmässigt klena utbyte var alla i lägret nöjda med fjällvistelsen. Tanken bakom det hela var ju inte heller att vi uteslutande skulle ägna oss åt flygning utan även betrakta det som skön avkoppling i fjällmiljö med fruar och barn. Med de erfarenheter vi gjorde denna gång och med norrmännens ord i öronen att "påskvädret *brukar* vara bra", är vi helt inställda på att nästa år göra om samma resa. Redan nu är c:a 30 deltagare från klubben tecknade till påsklägret 1966.

Irve Silesmo/Rolf Lundquist

Forts från sid 175.

Under tiden 3/4—19/4 flögs det sedan i Åre. 60-talet deltagare företrädesvis från Östersund, Sundsvall och Stockholm disponerade 4 segelfpl. Flygtidsmässigt gav veckorna ett gott utbyte med 215 segelflygtimmar på 240 starter. Från Älleberg inskaffade Zugvogeln flögs under åreveckorna 61 starter i 66 tim 33 min. Fem 5-timmarsprov noterades (Birgit Nordgren, Claes Barkman, Jan Fredriksson, Tage Johnsson och Bo Holmblad).

Vädret var gynnsamt, frånsett första dagarna och påskhelgen. Höjdvinsterna blev också fler och högre än normalt. Delvis kan det förklaras av att förutom Åre, flygningar företogs både till Ottsjön och Ånn. Ånn visade sig i vissa lägen vara bättre än Ottsjön-Åre, men då släptiden från Åre är ca 15 min och från Ottsjön än mindre, torde något byte av bas icke behövas. Högsta topphöjd, 5 800 m noterades dock på läsidan av Åreskutan av Kent Abrahamsson, medan högsta höjdvinst 4 350 m gjordes i Ånn av Bengt Mattsson samma dag (9/4). Sammanlagt blev utbytet i Åre 3 höjdvinster över 4 000, ytterligare 6 över 3 000, 14 över 2 000 och några mellan 1 000 och 2 000.

På minussidan står ett totalhaveri med bogserfpl. Årets erfarenheter pekar på att de högsta höjdvinsterna sker vid relativt svag ja ibland obefintlig markvind. Även på 5 000 m-nivån har i samtliga fall vindstyrkan icke överstigit 50 km/t. En något ändrad uppfattning om flygning i hårt väder blir följden.

Logiet på Åbergsgården var som vanligt till allas belåtenhet, Årebaren försvinner nu tyvärr för nya vägen, men vi får hoppas att den återuppstått till nästa år.

Nisse Nässén

Fagereslägret påskdagen

Fagernes-lägret 10/4–19/4 1965

Deltagande klubbar 7 st.

Deltagande segelflygare c:a 75+c:a 50 turistande familjemedlemmar. 15 st segelflygplan och 5 st bogserplan.

Segelflygklubben i Karlstad deltog med 2 st Bergfalke och 1 st Supercub.

Resultat 63 starter, 45 timmar, ett femtimmarsprov.

Vädret var över lag dåligt, 3 flygfria dagar. Segelflygtävlingen "Valdresspretten" måste inställas. Endast en dag med möjlighet till vågflygning men då var det helmulet med en över dalen liggande föhnglugg som stundtals tenderade att gro igen varför höjdflygning fick avbrytas mellan 1 800—2 000 meter för att inte riskera förlora marksikten. En norrman nådde dock 3 000 meter innan han avbröt flygningen. Det flögs hang trots lätta snöbyar stundtals och norrmännen utförde ett flertal femtimmarsprov.

Inkvartering och flygning såväl motor som seilfly leddes och organiserades av den charmante värden Valdres Flyklubbs Bjarne Bergsund. Vi återvänder nästa år.

Allan Helmerson

Forts sid 178.

TILL SALU

"Radiotelefonering"

Ett mindre antal ex av handboken återstår. Pris kronor 20:– portofritt. Beställes hos utgivaren Lennart Hedberg, D K V 6 a, Karlstad. Tel. 054/162 72. Ej förskottslikvid.

VÄRLDENS BÄSTA FLYGLITTERATUR

Kataloger över 1000-tals flygböcker sändes helt gratis!
Ex. AIRCRAFT 1965, 288 sid, 272 ill. 5:–, 64 års 3:95.

TYSKA AEROKLUBBENS "AERO-KURIER"

Helår 29:50, prov 2:95, 5 olika ex 10:–, 12 ex 19:75.

SAILPLANE AND GLIDING 1965

Segelflygets eget organ, 100-sid. nr 3:75, helår 19:75.
FLYG+MOTOR, Postgiro 63 01 99, FALSTERBO

Percival Proctor IV

Välvårdad och snygg. Synnerligen rejält och gediget flygplan, tjusigt att flyga för den som vill flyga något annorlunda. Ombyggd för passagerarbefordran 1957 och därefter enbart fluget i firmaflyg. Utmärkt reseflygplan, marschfart 220 km/t, full panel, radio, rotating beacon. Total gångtid flygplan och motor 693 tim. Säljes förmånligt p g a nyanskaffning. F:a VÄNERFLYG, Trollhättan, ing. Möllborn 0520/166 14.

Continental C 90–14 F

gångtid 312 tim. Tel: 0510/281 30.

Avståndsmätare

Kartmätare i form av en penna för alla skalor, km, naut. mil, eng. miles. Oumbärlig för alla som sysslar med kartor, flyg-, bil-, båtägare, orienterare m fl. Som exempel kan nämnas, att Uppsala flygklubb inköpt 40 mätare. – Riktpris 14:50 + porto. Full returrätt. Mängdrabatt vid större beställning.
Ensamförsäljare: Norand Import, Box 1173, Huddinge. Ordertel: 08/57 33 24.

FLYGSKOLOR

Sjöflygskolning

Auster V 90: –/tim, uthyrning 72: –/tim.

Aero-Project

Egen sjöflygstation: Munkholmsvägen 16, Sigtuna. Tel: 0760/513 03.

ÖNSKAS HYRA

Cessna 172, Tri-Pacer

eller annat fyrsitsigt flygplan för privatflygning. Ca 40 tim 14/7–4/8 1965. Tel: 08/87 54 74 (Hans Adolfsson)

Forts från sid 177.

Linköpings Flygklubbs fjällsegelflygläger 1965

Hallenlägret, 27/3–10/4

Lägerchef: Ernst Persson.

Deltagare: 10 segelflygare från LFK.

Segelflygplan: 1 Bergfalke, 1 K 8 B, 1 Vasama.

Bogserflygplan: 1 Super Cub 150 hk.

Förläggning: Helpension på ett pensionat i Hallen för 23:— per dygn.

Total flygtid: ca 100 h.

Resultat: 13 höjdvinster över 3 000 m, 2 topphöjder på 5 500 m ö h, 4 uthållighetsprov 5 h.

Väder: Relativt dåligt väder med stor molnighet under första veckan. Det verkliga höjdvädret med lävågor från Oviksfjällen inställde sig först under lägrets sista dagar.

Meteorolog Lennart Larsson, F4, visade stort intresse för verksamheten och provade själv vågsegelflygning i en Bergfalke.

Fortsatta övningar: LFK:s segelflygare blir förmodligen stadigvarande gäster i trakten vid Oviksfjällen på vårvintrarna.

Tärnabylägret, 11/4–25/4

Lägerchef: Bengt Söderholm.

Deltagare: 9 segelflygare från LFK, 8 segelflygare från Älvsbyns Fk, med John-Arne Samuelsson som ledare.

Segelflygplan: 1 Bergfalke, 1 K 8 B, 1 Ka 6.

Bogserflygplan: 1 Super Cub 150 hk.

Förläggning: Rum hos privatpersoner, på ett pensionat och i en barack, allt arrangerat av Tärnabysonen Lennart Edvinson.

Frukost och middag erhölls till ett pris av 12:— per dag på en matservering i byn.

Total flygtid: ca 75 h.

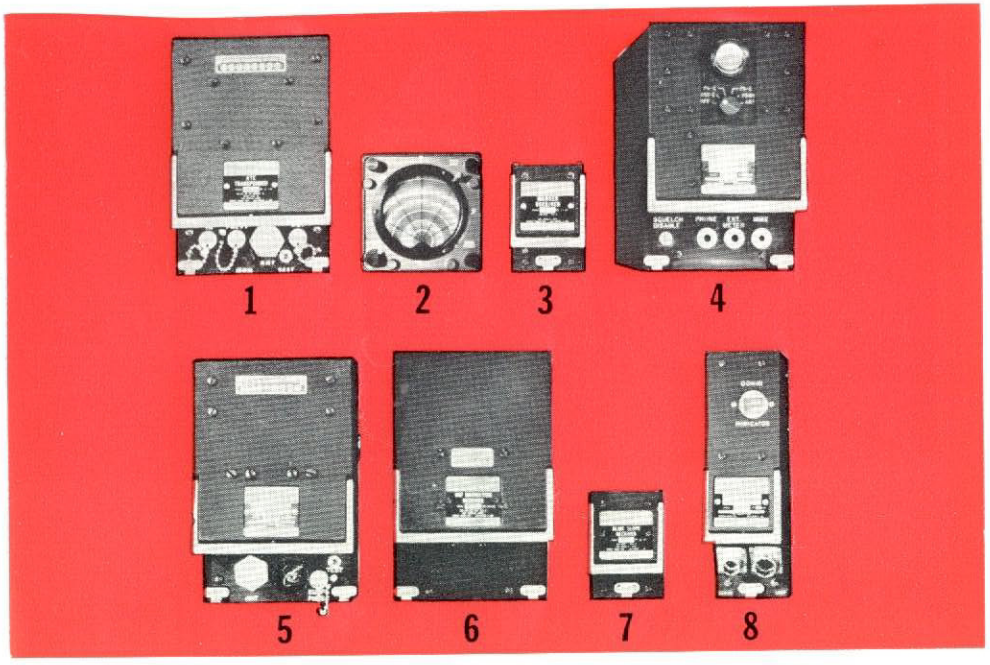
Resultat: 2 höjdvinster över 3 000 m, 2 höjdvinster över 2 500 m.

Väder: Övervägande sydliga vindar och heltäckt av stratocumulus. Vid ett tillfälle observerades genom en föhnlucka synnerligen vackra vågmoln uppe i cirrusskiktet; molningheten var dock alltför stor för att stiga upp genom luckan.

Under påskhelgen knappt flygbart pga snöblandat regn.

De sista dagarna bjöd på solsken, vindstilla och termik, ca 2 m/s.

Fortsatta övningar: Älvsbyns Fk uttryckte önskemål om att återkomma nästa vår, trots dåligt utbyte denna gång. LFK:s segelflygare har samma planer; Norra Storfjället torde kunna ge upphov till fina vågor, därom vittnar Lennart Edvinsons färgbilder från såväl sommar- som vintersäsongen.



Nu kan Ni få alla COM/NAV-nyheter genom oss – om några år från våra konkurrenter

1 **Våra TRA-61 och TRA-62 IFF/ATC Transpondersystem medger automatisk höjdrapportering genom komplettering med ett kretskort.** Båda systemen har inbyggda kretsar för funktionskontroll, överdimensionerade komponenter samt coding och decoding på en enda fördröjningslinje.

2 **Ni får 180 nautiska mil räckvidd med vår RDR-1 E Väderradar plus en säkerhetsmarginal på 3 db.** Därjämte god terrängåtergivning, separering av turbulenta moln medelst iso-contour, inbyggda kretsar för funktionskontroll, mottagare med dubbel blandning, logaritmisk mellanfrekvensmottagare, automatisk förstärkningskontroll och möjligheter för dubbelsystem.

3 **Vår MKA-28 C Marker Receiver har gjorts ännu mera tillförlitlig genom att ersätta superheterodynprincipen med en enkel och superselektiv TRF-krets.** Detta har också gjort det möjligt att tillverka MKA-28 A med en vikt understigande 1,3 kg.

4 **Våra RTA-41 A och RTA-41 B VHF Transceivers stämmer av 50 millisekunder.** Båda apparaterna saknar nämligen rörliga delar. Super squelch ger absolut tystnad, även i områden med hög störnivå, utan ständig justering.

5 **Ni kan bygga ut våra DMA-29 DME-system till ett komplett ARINC-system genom komplettering med färdiga kretsar.** Den är förberedd för 200 kanaler. DMA-29 är helt uppbyggd med halvledare och ett förenklat avstämningssystem med endast 21 kristaller. Dess 100 kanaler väljes enl. ARINC 2-out-of-5 codesystem.

6 **Vår nya RNA-26 C VHF-navigationsmottagare kontrollerar sig själv under flygning.** Hela systemet kontrolleras: VOR, localizer och glide slope. Det inbyggda övervakningssystemet är så omfattande att en kontroll av detta testsystem uppfyller alla krav på kontroll före inflygning.

7 **Vår GSA-25 A Glide Slope Receiver ger vår RNA-26 C dess oöverträffade ILS-egenskaper.** Avstämning genom ARINC 2-out-of 5 eller 11-trådssystem.

8 **I vår ADF-73 A-1 sker såväl avstämning som omkoppling med halvledare.** Avstämning genom 0-svävning. Finns även med utökat frekvensområde.

För närmare upplysningar skriv till Bendix International Operations, Dept. L 65-06, 605 Third Ave., New York, N. Y. 10016.

Bendix International Operations THE Bendix CORPORATION