

Antal utbildade privatflygare

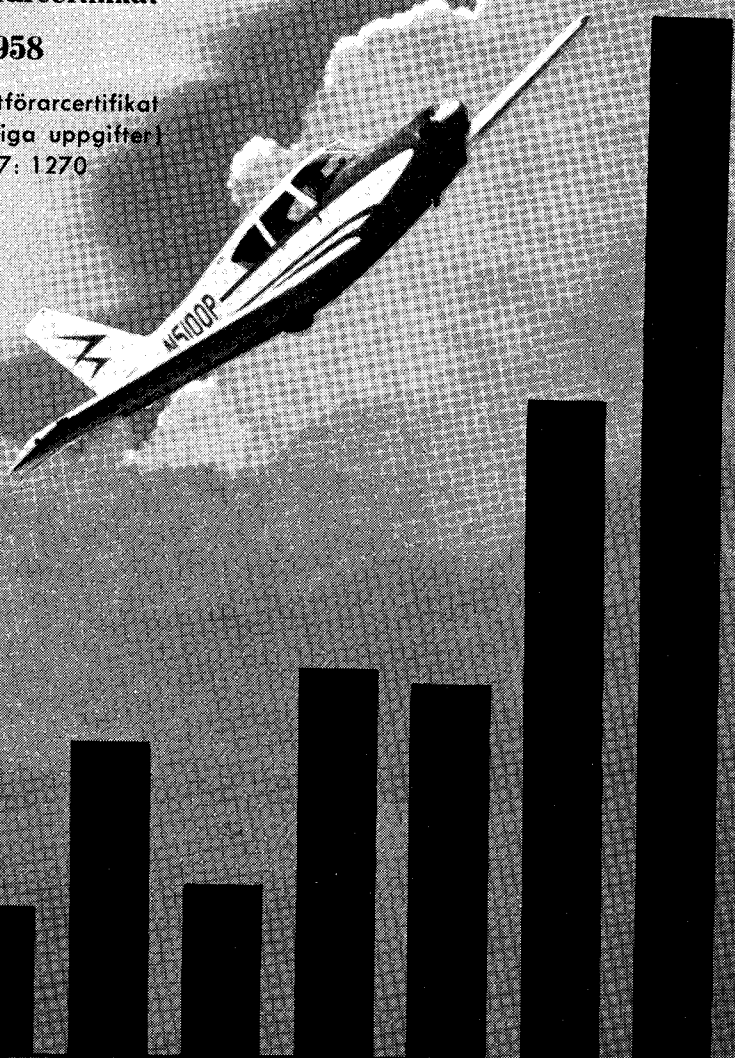
Avlagda privatförarcertifikat
1950 - 1958

Antal gällande privatförarcertifikat
(enligt hittills tillgängliga uppgifter)
1956: 770, 1957: 1270

300

200

100



Privatflyget och luftens frihet

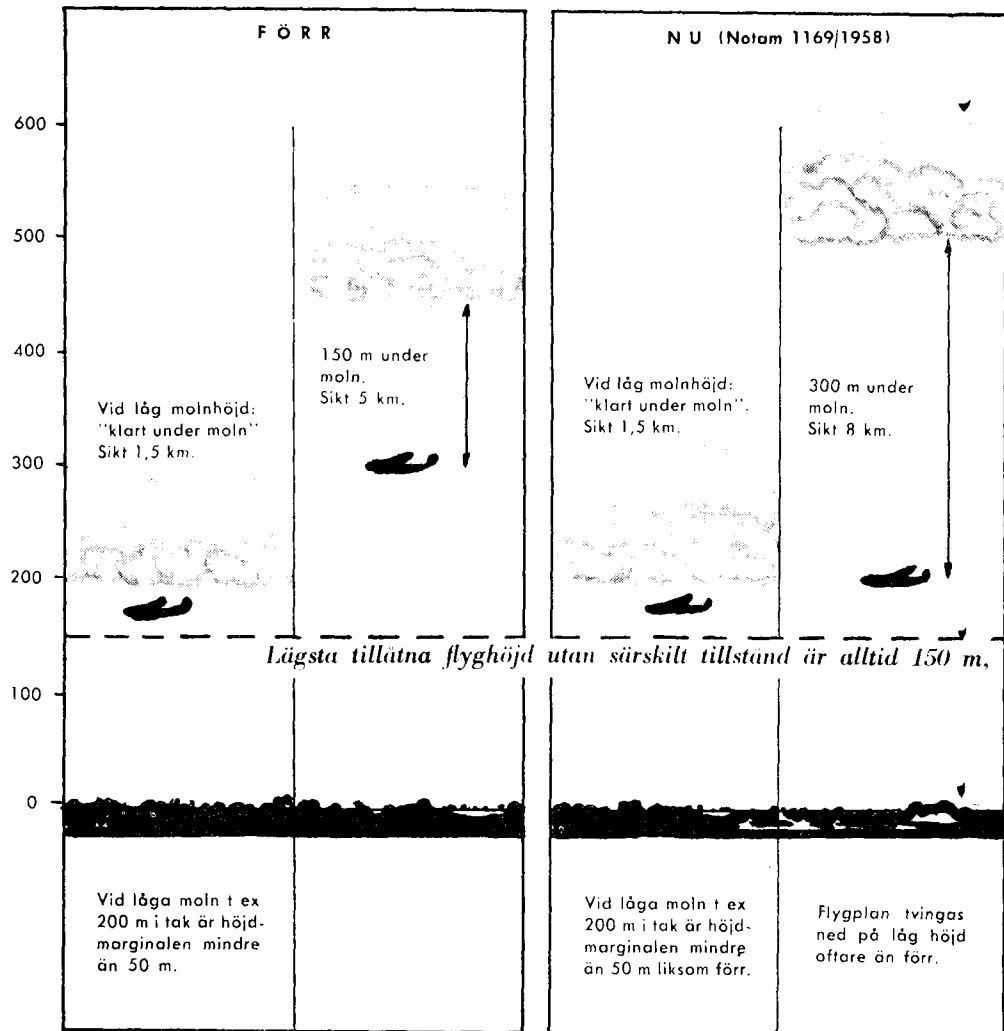
Hittills har i Sverige funnits för civil luftfart inskränkta områden av i huvudsak tre olika slag: av sekretesskäl förbjudna områden, skjut- och bombfällningsområden samt kontrollerat luftrum kring militära flygplatser.

Tyvärr är fortfarande stora områden av Sveriges land stängda för civil luftfart av sekretesskäl, exempelvis stora delar av Lappland och Norrbotten, Stockholms och Blekinge skärgårdar. Visserligen kan särskilt tillstånd för i för-

sta hand yrkesmässig flygning inom dessa områden erhållas, men de är praktiskt taget helt stängda för privat flygning.

Av skjut- och bombfällningsområden är blott ett fåtal helt förbjudna för civil luftfart, men deras lägen är sådana att

Höjd över
marken m



de ej utgör några större hinder för privatflyget. Det största av dem, Vättern-området, kan dessutom få passeras efter särskilt tillstånd. I övrigt finns ett tjugotal s. k. "farliga områden", som får passeras "på egen risk". Där förekommer i huvudsak skjutning från flygplan mot mål på marken och i luften och eftersom detta kan karakteriseras som avancerad flygning, är det nog bäst att hålla sig utanför.

Lyckligtvis har emellertid bestämmelserna för de flesta av arméns skjutområden utformats så att skjutning endast får ske under sådana förhållanden, att skjutningen kan avbrytas i tid, om något flygplan skulle passera. I motsats till i många andra länder är vi därvidlag lyckligt lottade i Sverige.

Av de militära flygövningsområdena innebär, förutom Ljungbyheds övningsområde med

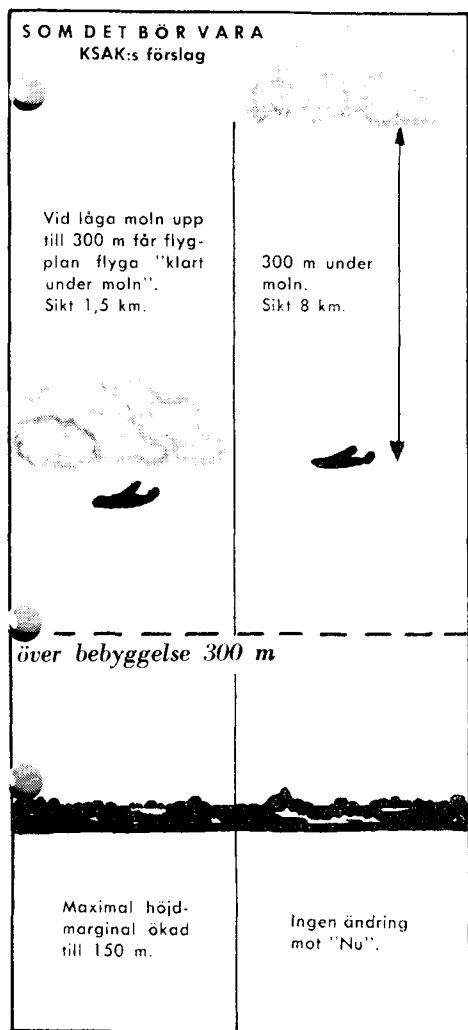
15 km radie, endast de militära närzonerna med 5 km radie och 500 m höjd över marken någon egentlig inskränkning. Denna radie torde snart komma att ökas till 5 NM (9,23 km).

Dock stundar bistrare tider för den svenske privatflygaren! Genom NOTAM-SVERIGE 1169/58 införde luftfartsstyrelsen fr o m den 1/1 1959 på försök vissa ändringar till "Trafikregler för luftfart", innebärande ökade restriktioner för alla som ej kan flyga enligt IFR.

Att de högre VMC-värdena för avstånd från moln ökats till 1,5 km (föret 600 m) horisontellt och 300 m (föret 150 m) vertikalt samt flygsikten ökats till 8 km (föret 5 km) är det ingenting att säga om. Det är tvärtom av största betydelse även för privatflygaren, att de senaste årens stora ökning av flyghastigheterna och av skillnaderna i hastighet mellan olika slag av luftfartyg kompenseras av högre VMC-värden och därav följande längre reaktionstider, för att flygsäkerheten ej skall försämrats.

Den samtidigt på försök införda bestämmelsen att all flygtrafik på flyghöjder av 900 m över havet eller högre och som "följer luftled" skall — oavsett rådande väderleksförhållanden — genomföras enligt IFR, innebär icke heller några större restriktioner för den flygande allmänheten, så länge det är möjligt att korsas en luftled under VMC utan särskilt tillstånd. Det är emellertid möjligt att denna bestämmelse kan komma att skärpas så att "clearance" (färdtillstånd) fordras även för korsning av luftled även under VMC.

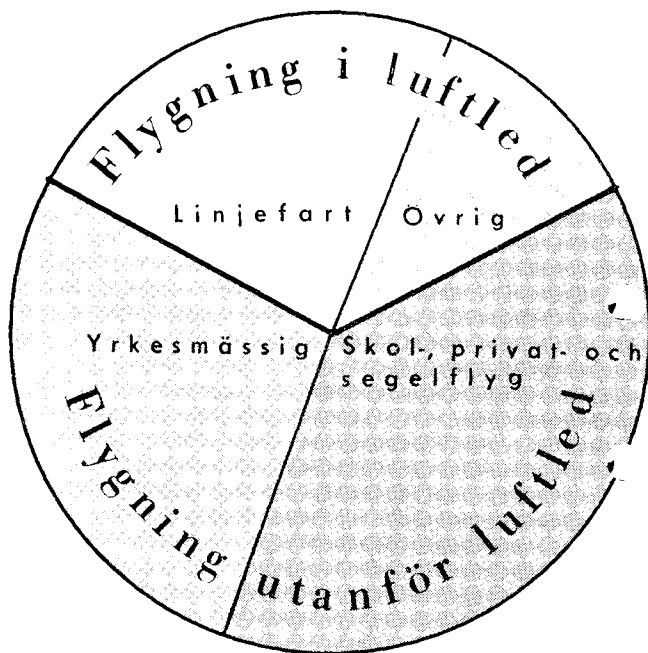
Den allvarligaste inskränkningen, som ändringarna till trafikreglerna innebär, är emellertid det faktum att man ej samtidigt har höjt gränsvärdet för flyghöjd över marken eller vattnet enligt de



lägre VMC-värdena från 200 m till åtminstone 300 m.

Tidigare tvingades man ned på flyghöjder under 200 m då molnhöjden gick ned till 350 m eller flygsikten till 5 km. Genom ovannämnda NOTAM förpassas man ned under 200 m redan när molnhöjden sjunker till 500 m eller sikten till 8 km. Detta betyder att man oftare än förut måste flyga lågt med ty åtföljande minskade chanser till en lyckad nödlandning, om den enda motorn skulle strejka.

Luftfartsstyrelsen undersöker, på önskemål från flygvapnet, möjligheterna att höja de undre gränserna för luftlederna från "500 m över havet, dock lägst 200 m över marken eller vattnet", till 900 m över havet. Det bör då vara möjligt att tillfoga "dock lägst 300 m över marken eller vattnet", samtidigt som samtliga inflygningsområden eller — som de numera kallas — "terminalområden" (TMA) bör ändras så att även deras undre gränser höjas till 300 m över marken. Därigenom skulle det tidigare rådande förhållandet återställas, nämligen att den som flög under VMC kunde passera genom luftleder och terminalområden utan särskilt tillstånd. D v s riktigt återställt skulle förhållandet kanske ej bli; färdtillstånd kan komma att erfordras för korsning av och flygning i luftled. Detta bör dock kunna accepteras om luftledernas undre gränser höjas tillräckligt. Det kan nämnas att Västtyskland nyligen höjt sina undre gränser för leder och TMA generellt till 520 m över marken. I Frankrike och Storbritannien får de lägre VMC-värdena (d v s "klart under moln" tillämpas ända upp till 900 m över marken. På grund av trafikflygets krav på att all trafik inom kontrollerat lufttrum skall vara kontrollerad, alltså även VFR-trafiken, är nya bestämmelser att vänta.



Luftfartsstatistik 1957

På grundval av Lfs driftsstatistik, som emellertid ej klart skiljer på hur stor del av luftfarten som sker i luftleder och hur stor del i övrigt luftrum, kan följande uppskattning göras.

	Tim (avrundade siffror)
Linjefart (inom landets gränser) ..	22.000
Övrig yrkesmässig luftfart i luftled	10.000
Övrig do utanför luftled	25.000
Skolflyg	10.000
Privatflyg	19.000
Segelflyg	8.000
	<hr/> 94.000

De torde komma att innebära att all flygning inom TMA och vissa kontrollzoner (CTR) skall utföras som IFR-flygning, om flygplanet har erforderlig utrustning och föraren gällande instrumentflygbevis. De som ej kan flyga enligt IFR skall kunna få särskilt tillstånd till VFR-flygning, varvid normalt radiout-

rustning skall erfordras. Dessutom nya bestämmelser bör kunna accepteras av privatflygaren, eftersom de otivelaktigt kommer att höja flygsäkerheten även för honom.

Till den, som anser sig ej ha råd att skaffa radio till sitt flygplan, bör framhållas att dels blir flygning i tättrafikområden allt farligare utan ra-

dio och dels kan man vid starkt trafikerade flygplatser undvika långa väntetider på marken och åtskilliga trafikvarv i luften, om man har radio. Engångskostnaden för inköp av radio uppväggs så småningom av färre förseningar och minskade flygtidskostnader. Flygplanets användbarhet ökas dessutom genom större möjligheter att utföra nödsflygningar, flygning för räddningsväret etc.

Det kan ej hjälpas att det blir besvärligare att flyga, särskilt i närheten av större flygplatser. Kraven på privatflygarens utbildning och flygträning samt flygplanets utrustning ökar allt mer, men samtidigt får man ökade möjligheter att utnyttja ett bättre utrustat flygplan för flygning till ett ökat antal flygplatser.

Det kunde tyckas att luftnumret över vårt land är stort nog för att bereda tillräckligt svängrum för den flygverksamhet som här bedrivs. Därvid är dock att märka att verksamheten är synnerligen ojämnt fördelad och att det är anhopningarna som är farliga och som kräver kontroll av flygverksamheten, varvid det gäller för luftfartsstyrelsen att på bästa sätt tillgodose olika intressen.

Man kan särskilja tre olika intressegrupper: flygvapnet, linjefarten och övrig civil luftfart, i vilken privat- och segelflyg ingår. Självfaller kräver flygvapnet största möjliga rörelsefrihet för sina övningar. För linjefarten kräves full trygghet i luftledningarna, vilket innebär fullständig kontroll och säker separation av trafik inom lederna. Detta är berättigade krav. Men härav följer också krav på begränsning av luftledningarna, framförallt i höjdden men även ifråga om deras sträckning.

För privatflyget och därmed jämförbar flygverksamhet är det livsviktigt att så stor frihet bevaras som är förenlig med flygsäkerheten. Det är så-

lunda av största betydelse att luftledningarnas undre gräns förläggas så högt som möjligt. Vidare är det av vikt att den undre gränshöjden hålles i möjligaste mån konstant. Om vissa leder eller delar av led får en lägre höjdgrens uppstår risk för ofrivilligt intrång i leden.

KSAC som beretts tillfälle att deltaga i de överläggningar till vilka luftfartsstyrelsen kallat olika intressegrupper har framfört bl a följande krav:

- Luftfartsledningarnas undre gräns förläggas så högt som möjligt. Om (tills vidare) undre gränsen förläggas till 900 m, bör denna höjd hållas genomgående. Undantag leden Stockholm—Visby.
- Gränsvärdet för flyghöjd över marken enligt de lägre VMC-värdena (enligt Notam 1169/1958) höjes från 200 till 300 m.
- Terminalområdenas utsträckning begränsas i möjligaste mån.
- Kring Skå och Skarpnäck upprättas en säkerhetszon, inom vilken tillåten flyghöjd höjes från föreslagna 200 till 300 m.

KSAC har vidare framfört förslag till FAI att hela denna fråga upptages till internationell behandling. FAI har med anledning härav tillsatt en särskild kommitté, i vilken KSAC är representerad.

Har då privatflyget så stor betydelse, att det finns utsikt för att dess krav skall vinna gehör? Man måste tillstå att i dagens läge är privatflyget i vårt land inte särskilt högt utvecklat. Men vi vet att utvecklingen går stadigt framåt. Vägen för denna utveckling måste hållas öppen. Annars blir det samma kaos som ifråga om bilismen.

För inte många decennier sedan ansågs bilen vara ett redskap för fardärrar. Sedan

blev den en utpräglad lyxvara och inte trodde man att den syn man mötte i Amerika med tusentals bilar parkerade utanför fabrikerna skulle uppenbara sig här. Men bara efter något tiotal år har bilen även här blivit en nödvändighetsartikel som fått sådan utbredning i de djupa folklagren att redan för några år sedan 60 procent av alla personbilar ägdes av personer tillhörande socialgrupp III.

Även om man inte kan dra paralleller mellan bilismen och privatflyget kan det vara nyttigt att se vad som skett på privatflygets område i Amerika. Där finns en *General Aviation Facilities Planning Group*, som för ett par år sedan studerade denna fråga och avgav en rapport enligt vilken det år 1956 fanns 65.000 privatägda flygplan i USA som flögs av 100.000 förare mer än 10.000.000 flygtimmar årligen. Inom 10 år beräknades 95.000 flygplan flyga 20.000.000 flygtimmar och därmed komma att utgöra ett maktigt inslag i USA:s flygtrafik.

Omsett till svenska förhållanden skulle den amerikanska prognosen motsvara 3.500 privatflygplan och 350.000 flygtimmar. Emellertid har privatflyget, vari även *Business Aviation* ingår, en synnerligen gynnsam jordmån i det väliga handelsområde, fritt från tullmurar och politiska gränser, som USA utgör. Man får därför vara försiktig med att göra jämförelser men måste dock hålla ögonen öppna för vartåt det pekar. Även med en måttlig utveckling kommer privatflyget tillsammans med det yrkesmässiga flyg som har samma betegendemönster (skolflyg, taxi- och rundflyg, fotoflyg, jordbruksflyg m m) att utgöra en betydande, troligen övervägande del av den civila luftfarten i vårt land — en faktor att räkna med vid planering av flygplatser och luftleder.

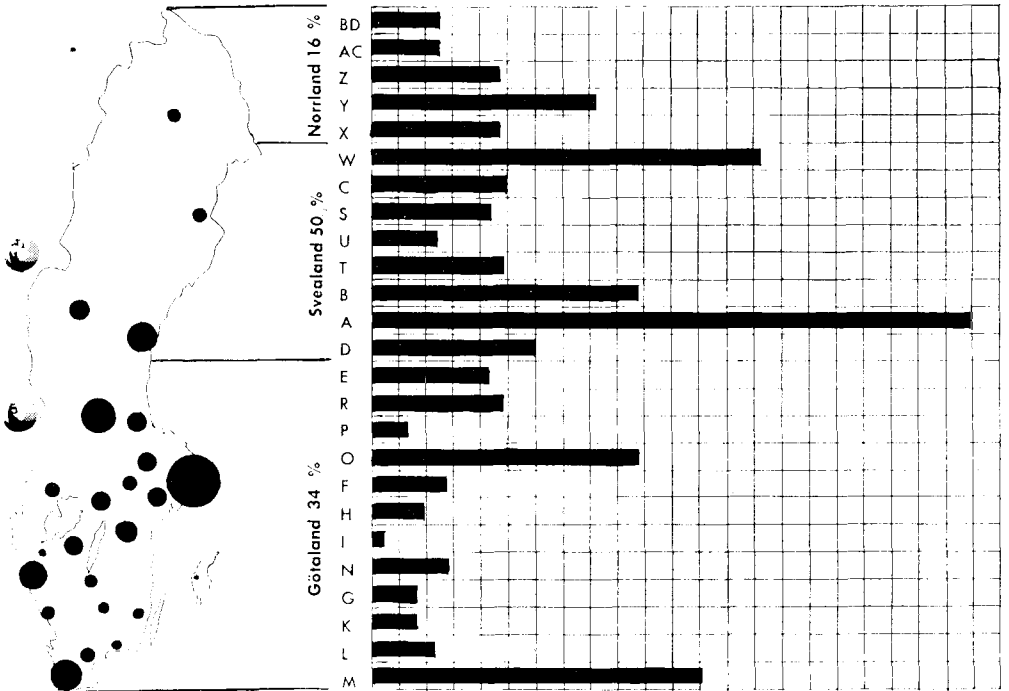


Diagram 2.

hållanden för människorna istället för till försök att förgöra varandra.”

Mr Dulles yttrade i sitt anförande vid en lunch i Washington:

”Konferensens centrala tema är 'The Humanities of Aviation'. Detta är just nu ett i högsta grad aktuellt ämne att utforska. Alltför ofta överskymmes flygets humanitära roll av den betydelse som tillmättes dess destruktiva möjligheter. Edra konferenser här kan bidra till att motverka den felaktiga uppfattningen att framstegen inom flyget i främsta rummet är av militär betydelse. Sammanslutningar som edra vi- att flyget har givit jordens folk ett exempel- tillfälle att samarbeta istället för att strida.”

Motorflyget ökar alltjämt

Den tendens till stegrad aktivitet inom motorflyget som de senaste åren uppvisat har ytterligare ökat. Utbildningen av nya flygare har ökat med 60 procent jämfört med föregående år och jämfört med första hälften av innevarande decennium har det årligen erövrade antalet privatförarcertifikat sjudubblats. Diagram 1 (sid 1).

Utbildning har ägt rum vid 17 klubbar, vilka svarat för 56 procent av certifikaten samt vid 10 företag, vilka senare i viss omfattning bedrivit ambulerande verksamhet. Denna spridning av utbildningsverksamheten har möjliggjort utbildning av intresserade från nära nog alla delar av landet. Fördelningen av certifikaten på olika län framgår av diagram 2. Anmärkningsvärd är livaktigheten inom Kopparbergs och Västernorrlands län. Inberäknat den utbildning som föregående år ägde rum inom Norrbottens län, är tillskottet av privatflygare inom landets norra delar betydande. Här har dessutom tillkommit tre nya klubbar, där verksamheten inom kort torde komma i gång.

Inom mellersta-sydöstra Götaland är tillskottet till det redan förut relativt ringa beståndet av privatflygare obetydligt, men inom detta område har två nya klubbar tillkommit.

Antalet nya privatflygare i förhållande till innevävarantalet är högst i Kopparbergs län med 0,16 promille jämfört med 0,045 promille för hela landet.

Beståndet av lätta flygplan har förbättrats dels genom en ökning av det totala antalet flyg-

STYRELSENS

för



BERÄTTELSE

verksamhetsåret 1958

Vid sammanträde den 24. 10. 1958 beslöts att styrelseberättelsen skulle inlämnas i KSAK-NYTT istället för i en särskild årsbok.

Särskild medlemsmatrikel skulle utgivas vartannat år. Härigenom skulle uppstå en icke oväsentlig kostnadsbesparing, varjämte styrelseberättelsen skulle bli tillgänglig även för de anslutna klubbarnas medlemmar.

Föreliggande redogörelse omfattar verksamhetsåret 1958. I vissa avseenden har redogörelsen dock, där så ansetts påkallat, utsträcks att omfatta tiden fram mot årsmötet.

Medlemmar och klubbar

Under 1957 steg de direktanslutna medlemmarnas antal till ett värde, som låg högre än under föregående femårsperiod. I och med att ett par väsentliga medlemsförmåner bortföll, nämligen tidskriften och rabatten på inrikes flygresor befarades att medlemsantalet skulle nedgå avsevärt under 1958. I själva verket sjönk antalet med 85 till 1.515, vilken minskning var mindre än man kunnat befara. Detta är ett glädjande bevis på intresset att stödja KSAK:s arbete.

Riksorganisationen utökades under det gångna året med sex nya flygklubbar, nämligen Ljungbyheds flygklubb, Nordöstra Smålands flygklubb i Hultsfred-Vimmerby, Linjeflygs Motorklubb, Bollsta och Umeå flygklubbar samt flygklubben Nordvingen i Gällivare. Antalet anslutna flygklubbar har därigenom stigit till 61. Av dessa bedriver 46 motorflyg- och 43 segelflygverksamhet; 36 klubbar har både motor- och segelflygaktivitet. Många av klubbarna har egna modellflygsektioner. Av klubbarna har 14 haft skoltillstånd för motorflyg, 38 för segelflyg samt 10 tillstånd att bedriva hjälpflyg.

Antalet medlemmar i de anslutna flygklubbarna har ökat med 8 procent från 3.600 till 3.900.

Däremot har antalet registrerade modellflygklubbar liksom föregående år sjunkit med 48 till 151 med uppskattningsvis omkring 4.500 medlemmar. Registreringarna växlar rätt avvärt de olika åren och minskningen torde ej få tolkas som en tendens till minskad aktivitet på detta område. Den synes snarare vara en fortsatt följd av den omorganisation som genomfördes 1957, varigenom mindre klubbar fallit bort — resp ej nybildats — då medlemsantalet varit så litet att den nya klubbavgiften med en större utgift för medlemmarna än den tidigare enskilda registreringsavgiften. Ändringen har medfört en icke oväsentlig arbets- och kostnadsbesparing för KSAK. Efter något år bör man kunna räkna med att den gamla enskilda registreringsavgiften är glömd och att registreringen åter ökar.

Årsmöte och sammanträden — Internationellt samarbete

Årsmötet ägde rum den 29 mars. Däri deltog ombud och representanter för direktanslutna medlemmar och 17 anslutna klubbar. Årsmötet beslöt bl a att årsavgiften till KSAK för anslutna klubbar för 1959 skulle utgöra 5 kr pr medlem inkl KSAK-NYTT för samtliga medlemmar.

Styrelsen har sammanträtt tre gånger och verkställande utskottet sju gånger.

KSAK har varit representerad i FAI genom generalsekreteraren vid generalsekreterarmöte motorflygkommitténs och sportflygkommitténs sammanträden i Paris samt generalkonferensen i Los Angeles. Till den senare ordnades fri transport från Frankfurt och åter genom amerikanska aeroklubbens (National Aeronautic Association) försorg. President Eisenhower, som var hederspresident vid konferensen, tog er de delegerade i Vita Huset och yttrade därvid bl a:

”Jag har talat en hel del här i landet om betydelsen av att människorna träffar varandra. Jag tror regeringar är mycket stupidare än deras folk. Om vi kunde få folken att tala till varandra, leva tillsammans, besöka varandras hem och gå i skola tillsammans, så är jag förövisst om att de flesta bekymren i världen skulle vara borta. Och vi kunde använda alla vetenskapens stora landvinningar till att skapa bättre för-

plan, dels genom att äldre flygplan ersatts med nya eller yngre. Vid årsskiftet upptog luftfartsregistret nedan angivet antal lätta flygplan under 2.000 kg flygvikt fördelade på olika kategorier av ägare.

	(1957)	
Flygklubbar	73	(70)
Privatpersoner och företag som ej bedriver yrkesmässig luftfart ..	94	(87)
Företag som bedriver yrkesmässig luftfart	105	(105)
Summa	272	(262)

Hjälpflyg

På förslag av KSAK har luftfartsstyrelsen utfärdat driftbestämmelser för allmännyttig verksamhet såsom deltagande i skogsbrandbevakning, civilförsvarsövning, trafikövervakning eller annan därmed jämförlig verksamhet som utföres av till KSAK ansluten flygklubb.

Av luftfartsstyrelsen uppställda villkor för erhållande av tillstånd att utföra hjälpflyg är bl a

- att ersättning för utförd flygning får utgå med högst det belopp som svarar mot klubbens självkostnad;
- att förare ej får mottaga annan ersättning än ev traktamente och reseersättning;
- att flygplan skall vara godkänt av KSAK;
- att klubben skall ha av KSAK godkänd motorflygchef och tekniskt ansvarig.

Förare som utför hjälpflyg skall vara svensk medborgare, inneha gällande privatförarcertifikat med minst 100 flygtimmar om annan person medföljer, annars 50 timmar, samt vara godkänd av klubbens motorflygchef med hänsyn till kunighet, gott omdöme och ansvarsmedvetande. Endast personer som erfordras för uppdrags fullgörande får medfölja i flygplan som utför hjälpflyg.

Under det gångna året har hjälpflyg bedrivits huvudsakligen för *skogsbrandbevakning* som utförts under tiden slutet av maj—augusti av Värmlands FK (Sportflygklubben) i Värmlands län, Västerås FK i Västmanlands län, Borlänge-Domnarvets FK, Ovan siljans FK, Västerdalarnas FK och Malungs FK i Kopparbergs län, Gävlebygdens FK i Gävleborgs län samt Östersunds FK i Jämtlands län. Den övervakade arealen har utgjort drygt en fjärdedel av hela landets areal. För bevakningen har 25 flygplan disponerats. Säsongen har varit ganska fuktig och antalet flygtimmar har stannat vid ca 1.500.

Med 1958 års verksamhet är de anbefallda försöken med flygbevakning slutförda. Avsik-

ten har varit att få en uppfattning om möjligheten att genomföra bevakning av skogarna med hjälp av de resurser klubbarna kan ställa till förfogande samt att få fram en jämförelse mellan flygbevakning och tornbevakning.

Grundskillnaden mellan de båda bevakningsmetoderna är att tornbevakningen är relativt permanent och har begränsad effektivitet medan flygbevakningen är sporadisk och har stor effektivitet då den pågår. Det är därför av primär betydelse att insättandet av flygbevakning sker på rätt tid och plats med hänsyn till föreliggande brandrisk. Problemet under sökstiden har ej varit att få klubbarnas personal och materiel att fungera — detta har skett på ett föredömligt sätt — utan att finna lämpliga och tillförlitliga normer för bestämning av brandrisk och bevakningens riktiga insättande med hänsyn härtill. Resultatet av försöksverksamheten har emellertid varit så gott och vnit sådant erkännande, att flygbevakning enligt de principer som tillämpats torde komma att införas som erkänd metod.

I underdånig skrivelse den 22. 10. 1958 anförde civilförsvarsstyrelsen i denna fråga bl a:

”De erfarenheter som därvid erhållits ger vid handen att sportflyget är mycket lämpligt för ändamålet både ur effektivitets- och kostnadsynpunkt, lämpligare än tidigare gängse brandtornbevakning. Användningen av sportflygplan torde även vara väl motiverad, då det gäller skogsbrandbevakning under civilförsvarsberedskap eller krig.”

Frivillig flygkår

Genom skogsbrandbevakningen har erfarenheter vunnits, som gör det möjligt att bedöma värdet av de insatser av allmännyttig art som kan göras av flygklubbarna, särskilt ifråga om flygverksamhet för civilförsvarets räkning. På grundval därav har KSAK ingivit ett underdånigt förslag till bildandet av en frivillig flygorganisation. En utförlig redogörelse härav jämte yttrande över förslaget från civilförsvarsstyrelsen och luftfartsstyrelsen har lämnats i KSAK-NYTT nov 1958.

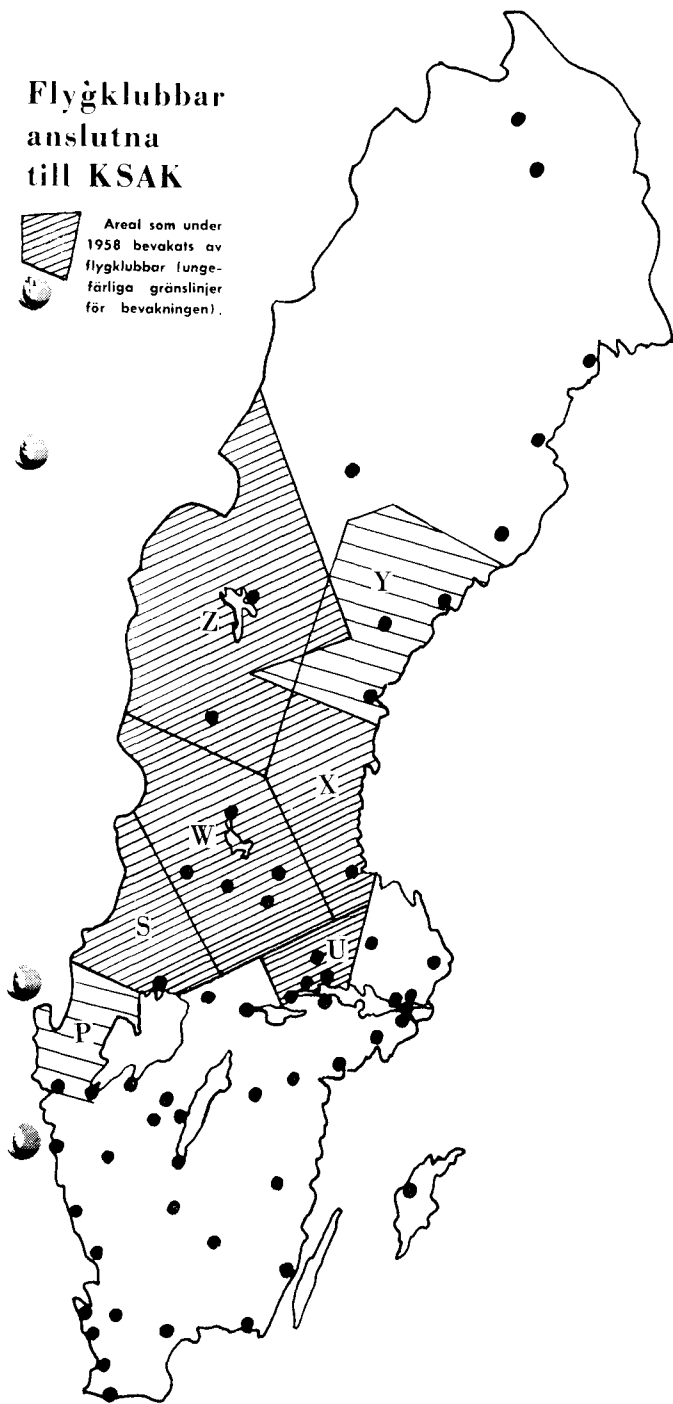
Den år 1953 tillsatta civilförsvarsutredningen har i sitt slutbetänkande behandlat KSAK's förslag och därvid åtminstone lämnat vä öppen för en lösning enligt förslaget. KSAK har av Kungl. Maj:t beretts tillfälle att avgiva yttrande över betänkandet och anför:

”Omfattningen av behovet av flygverksamhet för civilförsvarets räkning är ej utredd. Dock torde det vara uppenbart att varje länsstyrelse och de flesta undsättningskårer har behov av flyggrupper. Resurser för en organisation med en sådan omfattning kommer med den utveckling av det lätta motorflyget som för närvarande äger rum inom landet att finnas

Flygklubbar anslutna till KSAK



Areal som under
1958 bevakats av
flygklubbar lunge-
färliga gränslinjer
för bevakningen).



KSAK:s

STYRELSE

(årsmötet 1958)

Hedersordförande:

HKH Prins Bertil

Ordförande:

Gummeson P Eg, direktör

Vice ordförande:

Norlin P A, direktör
Nyström B, konsul
Fraenckel G, direktör
af Uhr P R, generalmajor

Övriga ledamöter:

Carlander P O, godsägare
Cervell F, överste
Dahl S, tandläkare
af Geijersstam C, kapten
Kilgren B, godsägare
Liljhagen S H, överstelöjtn
Sandblom C, borgmästare
Silfverberg K J A, överste
Vigre J, ingenjör
Florman B, flygplatschef
Hansson S A, civilingenjör
Lamm U, tekn dr
Ohlsson J-O, 1. trafikledare
Olow B, civilingenjör
Rotsman G, ingenjör
Ählén G, direktör
Åhmansson A, överste
Östling S, direktör

Suppleanter:

Hammarlund Å, avd-chef
Karlsson J G, trafikdirektör
Engellau J, direktör
Luthander S, professor

Flygvapnets repre- sentanter:

Möller S, överste
Holmbäck B, kapt (suppl)

Kungl Luftfartsstyrel- sens representanter:

Ljungh E, överingenjör
Gävert Å, trafikinspektör

inom en nära framtid. Värde för totalförsvaret av en frivillig organisation, som utan särskild kostnad vid behov ställer flygplan med förare till förfogande, är lätt att inse. Men för att få till stånd och vidmakthålla organisationen kräves ett omfattande administrationsarbete. Ett betydande arbete av denna art utföres emellertid redan nu av aeroklubben. En förstärkning av aeroklubbens personal är dock nödvändig.

Kostnaderna för en frivillig flygorganisation enligt aeroklubbens förslag utgöres av administrations-, utbildnings- och materialkostnader.

Administrationskostnaderna utgöres av avlöning av en kärchef, tillika motorflygchef samt en flygtekniker (ingenjör), resekostnader och övriga administrationskostnader. På grund av att aeroklubbens redan befintliga administration i viss utsträckning kan utnyttjas, kan dessa kostnader hållas nere och beräknas för budgetåret 1959/60 kunna begränsas till 30.000 kronor.

Utbildningskostnaderna beräknas bli mycket obetydliga. Förarpersonalens grundläggande utbildning har redan avverkats vid inträde i organisationen. Erforderlig specialutbildning bedömes kunna meddelas i samband med av resp civilförsvarsorgan anordnade kurser och övningar för flygobservatörer, varvid inga extra kostnader för förarutbildning behöva uppstå. Särskilda kurser för gruppchefer kunna omhändreras av kärchefen och kräva obetydliga kostnader. För budgetåret 1959/60 beräknas inga särskilda kostnader.

Fråga om materiellkostnader torde böra framställas att inga särskilda kostnader erfordras för anskaffning av flygplan. Däremot synes det skäligt att flygplanägare (klubbar) avtalsmässigt gottgöras med ett årligt belopp som ersättning för att de dels ställa sina flygplan till förfogande för övningar då så kräves, dels hålla flygplanen i ett för utnyttjande inom civilförsvaret lämpligt skick. Uppgörelse i dylikt avseende synes böra ske mellan civilförsvarsstyrelsen och aeroklubben. För budgetåret 1959/60 beräknas ingen särskild kostnad.

Aeroklubben vill slutligen framhålla att det ovan föreslagna utredningsarbetet kräver en särskild person. Det vore av allra största värde om detta arbete kunde förvärras en person som är lämplig för befattningen som kärchef och villig att inträda i denna befattning. Vidare bör framhållas att det för närvarande är aktuellt vid flygklubbarna med anskaffning av flygplan i tämligen stor utsträckning. Aeroklubben strävar därvid att inrikta anskaffningen på för samhällsnyttigt verksamhet lämpliga typer. Dylika betingade dock i regel högre priser. Ett synnerligen viktigt argument för anskaffning av sådana flygplan är användning inom frivillig flygkårsverksamhet, varför det är av stor vikt

att åtgärder för organisation av ett frivilligt civilförsvarsflyg vidtagas snarast.

Till belysande av frågan om utveckling av det lätta flyget bifogas statistik (här ej närsluten) över utbildningen av privatflygare under senare år. Det växande antalet privatflygförare medför ökad flygplananskaffning.

Med anledning av vad ovan anförts får aeroklubben i underdånighet hemställa det täcktes Eders Kungl. Maj:t att vid beräkning av kostnaderna för frivilliga civilförsvarsorganisationer för budgetåret 1959/60 upptaga ett belopp av 30.000 kronor såsom bidrag till svenska aeroklubben för administrationskostnader för utredning och planläggning rörande organisation för frivillig flygverksamhet inom civilförsvaret.⁹

Frågan är under beredning inom inrikesdepartementet.

Flygdagar

Förutom Årets Flygshow som arrangerades på Rommehed under pingsthelgen av KSAK



och Borlänge-Domnarvets FK har följande flygdagar varit anordnade:

- Varbergs FK den 18. 5.
- Örebro Bil- och FK den 18. 5.
- Västerdalarnas FK den 1. 6.
- Gotlands FK den 8. 6.
- Kristianstads FK den 8. 6.
- Ovan Siljans FK den 29. 6.
- Kronobergs FK den 24. 8.
- Värmlands FK den 24. 8.
- Aeroklubben i Göteborg den 31. 8.
- Kiruna FK den 31. 8.

Vid dessa flygdagar har flygvapnet lämnat sin värdefulla medverkan genom deltagande flygförband och anordnandet av utställningar.

Luftfartsstyrelsen som tidigare betingat sig en avgift av 10 procent av bruttointäkten för

De ständiga kommittéernas ordförande (självskriven ledamot av styrelsen) **och vice ordförande** (suppl):

Juridiska kommittén:

Elmström A, advokat
Bergman D, advokat

Tekniska kommittén:

Brising L, direktör
Westergård B, flygöverdir

Flygfältskommittén:

Håård K H, överingenjör
Ekman E, civilingenjör

Motorflygkommittén:

von Essen R, kapten
Rotsman G, ingenjör

Segelflygkommittén:

Hansson S A, civilingenjör
Svansson K, byrådirektör

Modellflygkommittén:

Stark S, flygdirektör
Beckman B, direktör

Kommittén för hjälpflyg och flygmedicin:

Frykholm A, 1, flygläkare
Kellin B, byråingenjör
Fallskärmskommittén:
Falkenheim O, kapten
Wrang C-O, kapten

Bygghälsokommittén:

Bjarnholt S, flygdir
Weimar Å, civilingenjör

Mottagnings- och klubbkommittén:

Florman B, flygplatschef
Pettersson W, direktör

Verkställande Utskott:

Florman B, flygplch (ordf)
Silfverberg K J A, överste (v ordf)
Fraenckel G, direktör
Hansson S A, civilingenjör
Karlsson J G, trafikdir
Lamm U, tekn dr
Ohlsson J-O, 1. trafikledare (suppl)

Stark S, flygdir (suppl)
Möller S, överste (FV)
Holmbäck B, kapten (FV - suppl)
Ljungh E, överingenjör
Gävert Å, trafikinspektör
LFS - suppl)

Revisorer:

Holmberg B, aukt revisor
Malmros G, överstelöjtn
Gäfvert Ö, aukt rev (suppl)
Björklund T, intend (suppl)

Valkommittén:

Ordförande är VU ordf
Ordinarie ledamöter:
Brycker S, kapten
Christell E, major
Svansson K, byrådirektör
Tullberg K, stadsveterinär
Suppleanter:
Björkbom I, trafikledare
Halvorsen R, advokat
Ohlsson S, vägdirektör

PIPER
plan ur en säker serie

Super Cub

Tri-Pacer

Comanche

Apache

Generalagent **ANA-FLYG** tel. 17700 Nyköping

- minskning av utbildningsbidragens storlek;
- slopande av bonusen;
- ökning av antalet utbildningsbidrag;
- ökning av anslagsposten till materiel-anskaffning.

I enlighet med KSAK:s förslag godkändes följande anslagsfördelning:

Materielbidrag:

anskaffning av 12 Bergfalke, 50 % 80.000

Utbildning:

Centrala kurser	27.500	
Utbildningsbidrag	82.500	110.000

Denna plan innebär en överflyttning av 40.000 kronor från utbildningsanslagen till materielanslag och förutses som en tillfällig åtgärd under 2—3 år och har föreslagits även för det följande budgetåret. Utbildningsbidraget för C-diplom utgjorde 1956 350 kr (för DK-flygstart), sänktes 1957 till 325 kr och 1958 till 250 kr.

Intresset för segelflyget har varit i stadig tillväxt under senare år, vilket ger sig till känna genom ökande tillströmning av elever, ökade insatser för anskaffning av segelflygplan, ökat flygtidsuttag och stigande intresse för deltagande i instruktörskurser och tävlingar.

Det är särskilt anmärkningsvärt att elevtillströmningen stigit trots den kraftiga beskäringen av utbildningsbidragen. Under året kunde endast 340 utbildningsbidrag utdelas medan klubbarna begärt 460. Det totala antalet avlagda C-diplom har trots detta och oaktat de ogynnsamma väderleksförhållandena nått samma värde som rekordåret 1956, nämligen 440. Detta resultat ligger 17 procent högre än det utbildningsmål som förutsattes i den utredning som låg till grund för framställningen 1954, vilken resulterade i höjt statsanslag.

Antalet avlagda segelflygcertifikat, som sjönk avsevärt under 1956 och 1957 — de första åren — till särskild certifikatpremie ej utdelats — har

stigit till 35 procent högre värde än någon gång tidigare. Det förefaller som om tiden vore inne att sätta certifikatet som mål för utbildningen och låta utbildningsbidraget utgå efter avlagt certifikat istället för efter C-diplom. För 1959 kan denna ändring dock ej införas.

Under 1958 erövrades silver-C av följande:

- 390 Rune Cedervall, Skövde FK
- 391 Lennart Hägnander, Lidköpings FK
- 392 Roland Berg, Segelflygskolan Älleberg
- 393 Tage Hörkeby, Östra Sörmlands FK
- 394 Sven-Arne Fernå, Eskilstuna FK
- 395 Bertil Danielsson, Västerås FK
- 396 Kjell Nordström, Segelflygskolan Älleberg
- 397 Sten Johansson, Västerbergslagens FK
- 398 Håkan Bodin, Västerås FK
- 399 Göran Möller, Norrköpings FK
- 400 Per Rydelius, Norrköpings FK
- 401 Lars-Thore Andersson, Östra Sörml. FK
- 402 Stig Andersson, Örebro Bil- och FK
- 403 Rolf Asplund, Örebro Bil- och FK
- 404 Sten Helander, Arboga FK
- 405 Bo Sjödin, Linköpings FK
- 406 Lars Peterson, Linköpings FK
- 407 Ulf Abrahamsson, Segelflygsk. Älleberg
- 408 Bengt Jansson, Norrköpings FK
- 409 Bertil Nilsson, Kristianstads FK

Sedan klubbarna numera i allt större utsträckning anskaffat DK-plan har utbildningen övergått till nästan uteslutande DK, huvudsakligen med flygstart som följande visar:

Utbildningsmetod	1956	1958
EK	25 %	1 %
DK - vinschstart	24 %	18 %
DK - flygstart	51 %	81 %

Med övergången till DK-skolning har följt ett ökat behov av DK-instruktörer och en motsvarande minskning i behovet av glid- och segelflyginstruktörer. För sistnämnda kategorier kommer utbildning ej vidare att ordnas.

Det totala behovet av DK-instruktörer enligt klubbarnas önskemål uppgår till omkring 120, vilket är fyllt till omkring två tredjedelar. Med

KSAK:s UTMÄRKELSETECKEN

utdelade under 1958

Förtjänstplakett i guld

Herr Nils Erik Blom
Direktör Georg Lithander
Ingenjör Nils Thidholm
Ingenjör Björn Flodén
Överstelöjtn Nils Lundgren
Landshövding Gösta Elfving
Överste Frank Cervell
Doktor Sölve Skerving-Wester

Linköpings Flygklubb
- 25-årsjubileum
Advokat Allvar Elmström

Förtjänstplakett i silver

Major Ian Iacobi
Herr Klas Nyman
Distriktschef Bror Hedberg
Flyglärare Arne Kjellström
Disponent Thorsten Ericsson

Disponent Göte Johansson
v. Konsul Percy Tham
Fru Eva Berrek
Ingenjör Åke Björnberg
Fru Saga Eriksson
Advokat Rolf Jörgensen
Journalist Anton Andersson
Bergsingenjör Jan Yngström
Kommunalkamr Olle Broling

Förtjänstplakett i brons

Flygmek Lars-Olof Wallin
Ing Martin Ingelman-Sundberg
Maskinist Ernst Magnusson

upplåtande av luftfartsverket tillhörig flygplats har sänkt denna avgift till 5 procent, vilket varit till stor hjälp.

Nordiska Motorflygtävlingen

Det var Sveriges tur att ordna Nordiska Motorflygtävlingen 1958. Tävligen gick av stapeln i Norrköping den 6—7 sept. och blev en fullträff tack vare Norrköpingsklubben, F 13 och det strålände vädret. Tävligen vanns av det svenska laget med i prislistan ständigt återkommande Mattson — även individuell segrare — Åhrberg och Ahlgren. Fullständig redogörelse i KSAK-NYTT okt 1958.

SM i motorflyg, som även utgör uttagningstävling för NMT hade tyvärr måst inställas på grund av för få anmälningar. Tyvärr är återväxten inom motorflygsporten allt annat än tillfredsställande.

Glädjande är dock att vissa klubbar själva anordnar större eller mindre tävlingar. Det vore önskvärdt om så kunde ske i betydligt större utsträckning. Tävlingar är av stor betydelse för vinnande av vana, säkerhet och självförtroende. De har ett stort fostrande värde.

Privatflygets problem

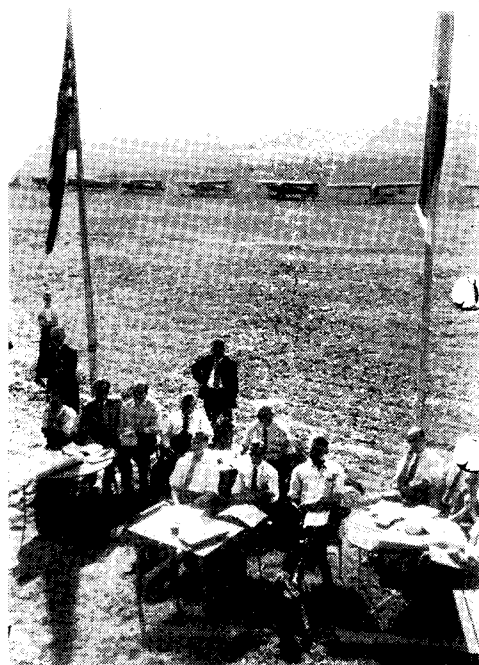
Under senare delen av 1958 inträffade ett par kollisioner mellan trafikflygplan och militärflygplan (ej i Sverige). Detta blev upptakten till en kampanj från flygbolag och flygpersonalorganisationer för ökad kontroll inom luftfartsleder och terminalområden. Luftfartsstyrelsen varslade om skärpta restriktioner och i nov utkom en Notam, som medförde ett steg i denna riktning. KSAK skrev omgående till FAI och krävde att denna fråga omedelbart upptogs till internationell behandling, varvid det gällde att åt privatflyget liksom allt flyg som ej utgör linjefart bevara så stor frihet som är möjligt och förenligt med flygsäkerheten.¹⁾

Amatörbygge

Vid de byggkurser som ordnats 1957 och 1958 har utbildats 18 resp 14 Jodel-byggare. Av dessa har hittills 15 erhållit bygg tillstånd och påbörjat byggande, härav två danskar och en norrman, vilka deltagit i kurserna. I några fall har bygget framskridit så långt att flygning kan beräknas ske på våren eller försommaren.

KSAK skall enligt luftfartsstyrelsens föreskrifter ombesörja materielanskaffningen centralt. Detta har varit ett ganska besvärligt problem men med tanke på de svårigheter som

¹⁾ Denna fråga behandlas i ett särskilt avsnitt (sid 2).



Briefing på NMT

förelegat är det uppenbart att frågan knappast hade gått att lösa tillfredsställande på annat sätt. Nu föreligger garanti för att all materiel är av flygkvalitet och att sådana delar som byggarna själva ej får tillverka är utförda enligt fastställda normer (motorfundament, landställ, tankar, styrsystem och andra svetsade detaljer m m). Materielen har dessutom blivit väsentligt mycket billigare.

Segelflygåret 1958

De nya bestämmelserna för segelflyganslagets användning med bl a kvottilldelning av utbildningsbidrag och bonus till klubbarna hade tillämpats under 1956 och 1957. Vid planläggning av verksamheten för 1958 gällde det att på grundval av erfarenheterna från dessa två år finna effektivaste formen för anslaget användning.

Systemet hade i princip visat sig lämpligt. Efterfrågan på utbildning hade stigit men samtidigt hade behovet av ökad flygplantillgång stegrats, framförallt ifråga om DK-flygplan. Som en följd härav beslöts efter klubbarnas hörande eftersträva följande riktlinjer för anslaget användning:

en antagen årlig avgång av 15 procent skulle minst ett 20-tal nya DK-instruktörer behöva utbildas årligen för att behovet så småningom skall bli fyllt. Vid årets centrala kurser har 15 nya DK-instruktörer utbildats jämte 4 st 1. etappen.

Läget beträffande segelflygmaterielen ingav för några år sedan allvarliga farhågor. Under perioden 1948—1955 skedde praktiskt taget ingen nyanskaffning. Däremot överlämnades från flygvapnet ett betydande antal flygplan, vilka emellertid redan då var 10—15 år gamla, varför deras återstående livslängd var svår att beräkna. Sedan tre år tillbaka har dock klubbarna visat sådant intresse och sådana möjligheter för nyanskaffning att läget kan ses med full tillförsikt. Tillsammans med under slutet av 1958 beställd materiel uppgår nyanskaffningen under de fyra senaste åren till 65 flygplan, varav flertalet är DK-flygplan. Sedan behovet av dylika är fyllt torde statsbidrag kunna lämnas för anskaffning av främst 1-sitsiga övningsflygplan. Därvid förefaller det lämpligt att i första hand lämna bidrag för anskaffning av halvfärdiga flygplan ("Rohbau").

För den byggverksamhet som under sådana förhållanden blir aktuellt, liksom för materielns vård och underhåll överhuvudtaget måste klubbarna disponera byggleddare. Behovet av byggleddare beräknas till omkring 80. Här föreligger ett underskott på c:a 20 procent. Kurserna för byggleddare har varit föga eftersökta. Det är av vikt att klubbarna sörjer för denna fråga. Under 1958 utbildades dock 8 nya byggleddare, men året därförut inga.

Den främsta anledningen till minskning av flygplanbeståndet är haverier. Haveriavgången har under 1958 dock varit lägre än på många år. Ett flygplan har totalhavererat varjämte ytterligare tre fått sådana skador att de ej kommer att repareras. Sammanlagt har 21 större och mindre haverier inträffat, samtliga med flygplan av äldre årgång. I 75 procent fall har haverierna varit av mindre omfattning och flygplanen efter reparation kunna sättas i tjänst under säsongen. Det totala skadebeloppet har av klubbarna beräknats till 49.000 kronor, varav 30.000 faller på ovannämnda flygplan som ej kommer att repareras.

Haveriorsaker:

Elever (C- och S-skolning)

- 3 haverier — dåligt utförd landning
- 5 „ — felbedömning vid landning
- 1 „ — groundloop vid start

Utbildade förare

- 8 haverier — felbedömning vid landning
- 2 „ — groundloop vid start
- 1 „ — disciplinär flygning
- 1 „ — transport på marken (hård blåst). Totalhaveri.

Huvudparten av de haverier som inträffat vid C-skolning har ägt rum i sådana fall då ensamflygning skett i Grunau Baby eller Baby Falk.

De klubbar som bedriver DK-utbildning med Bergfalke rekommenderas att låta eleverna göra ensamflygning i detta flygplan — vilket även skett i ett flertal klubbar.

De haverier som förorsakats av felbedömning av utbildad personal har liksom tidigare år inträffat i samband med termikflygning i närheten av fältet eller under sträckflygning i grund av att förenen för sent beslutat sig för att avbryta flygningen och därför ej haft tid att i lugn och ro planera landning på lämplig plats.

Tävlingar

Sverige representerades vid VM-tävlingarna i segelflyg i Polen av tre lag med Persson och Silesmo såsom förare på Zugvogel IV i standardklassen och Molander på Zugvogel III i öppna klassen. Persson fick en förnämlig andra placering. Redogörelse för tävlingarna återfinns i KSAK-NYTT nr 6 och 7 1958.

I samband med VM avhöll FAI:s internationella glidflygkommitté sammanträde vid vilket Sverige dock ej var representerat. Därvid beslöt kommittén på förslag av Englands representant att radio skulle tillåtas i standardklassen. Häremot har KSAK avgivit en kraftig protest.

Utförlig redogörelse för segelflygverksamheten jämte resultatet av Rikssegelflygtävlingen Guldvingen återfinns i Rapport över den statsunderstödda segelflygverksamheten under 1958.

Modellflyget

Den omläggning av registreringsförfarandet, som KSAK vidtagit på rekommendation Sveriges Modellflygförbund, har nu slutgiltigt genomförts. Detta innebär att varje modellflygklubb, oberoende av dess medlemsantal, till KSAK erlägger en årlig registreringsavgift av 10 kronor. De registrerade klubbar som avser att arrangera centrala tävlingar eller som önskar låta sina medlemmar deltaga i dylika tävlingar löser därjämte en *klubblicens*. Denna gäller, i likhet med registreringen, kalenderår och kostar 15 kronor. Licensavgiften tillföres oavkortad modellflygets tävlingsfond.

Medlem i sådan registrerad modellflygklubb som löst klubblicens kan hos KSAK lösa en personlig *tävlingslicens*, under förutsättning att han innehar KSAK:s guldmärke. Denna tävlingslicens kostar 5 kronor per tävlingsklass, gäller kalenderår och berättigar innehavaren att vid central tävling starta i den eller de klas-

ser licensen avser. Även denna avgift tillföres oavkortad tävlingsfonden.

Genom modellflygarnas egna insatser och KSAK:s beslut att avstå från en betydande del av de tidigare uttaxerade rörliga registreringsavgifterna kan sålunda vissa bidrag utgå ur modellflygets tävlingsfond till de av KSAK på modellflygstyrelsens rekommendation uttagna deltagarna i internationella tävlingar.

Enligt meddelande från FAI har de internationella modellflygreglerna vid modellflygkommissionens novembersammanträde 1958 äntligen fått sin slutgiltiga form. KSAK:s planer att utge en tryckt svenskspråkig regelupplaga, den första sedan 1953, kommer att fullföljas, så snart de nya internationella modellflygreglerna kommit KSAK tillhanda och den redan föreliggande preliminära svenska regelupplagan återats.

Vid den centrala kursverksamheten på Älleberg (2 kurser med 44 deltagare) och vid Aug Abrahamsons Stiftelse, Näås (2 kurser med 33 deltagare) har KSAK utbildat instruktörer för modellflygklubbarnas studie- och fritidsverksamhet. Inför ungdomsorganisationer och studieförbund har därjämte information lämnats om KSAK:s ungdomsverksamhet, i första hand modell- och segelflyget.

Tävlingsverksamheten har även i år haft en betydande omfattning. Med ekonomiskt bistånd från KSAK har bl a anordnats KSAK:s Vintertävling 23 mars i Norrtälje (arr Mfk Falkarna), uttagningsstävlingar för VM och NM, SM Radiostyrning 23—24 aug i Nyköping (arr Östra Sörmlands FK), SM Linstyrning 23—24 aug i Nyköping (arr Nyköpings FK) och SM Friflygande modeller 13—14 sept i Uppsala (arr Uppsala FK, modellflygsektionen). En ny nationell stortävling, kallad Oktoberkannan, arrangerades av Jönköpings läns Modellflygförbund 12 okt. Tävligen blev en stor framgång och väntas återkomma 1959.

1958 års Svenska Mästare blev:

Friflygande S int:

B Magnusson, Mfk Flyggänget, Klippan

Friflygande F int:

H Friis, Fk Gamen, Norrköping

Friflygande G int:

C Moberg, Aeroklubben i Göteborg

Friflygande Lag:

Fk Gamen, Norrköping

Radiostyrning:

E Berglund, Insjön

Linstyrning Team int:

M Hagberg, Mfk Nimbus, Stockholm

Linstyrning Speed int:

M Hagberg, Mfk Nimbus, Stockholm

Linstyrning Stunt:

J von Segebaden, Solna Msk.

Nordiska Modellflygmästerskapen arrangerades av den norska aeroklubben 24 aug. Samtliga titlar, i de tre friflygande klasserna och i lagtävlingen, erövrades av finska modellflygare. 1959 års NM kommer att arrangeras av den danska aeroklubben.

Svenska modellflygare har i huvudsak på egen bekostnad deltagit i internationella tävlingar, i VM *G int* och VM *F int* i Cranfield 3—4 aug samt i VM *Team int*, VM *Speed int* och VM *Stunt* i Bryssel 4—9 sept, dock utan att hemföra någon VM-seger. I *G int* nådde emellertid Rune Johansson en 3:e placering.

Svenska modellflygare deltog i Europacupen i Saar 4—7 juli. Två norrköpingsflygare H Thomann och G Kalén åstadkom en dubbelseger i *S int*. Segraren, som tillhört Fk Gamen under en följd av år, är emellertid schweizisk medborgare. Det blev svensk seger genom H Friis i *F int* och en hedersam andraplacering genom R Åhman i *G int*.

I Radiostyrningsmästerskapen i Darmstadt 20—21 sept segrade E Berglund i monocommand-klassen.

Statsanslaget försvinner

”Intresset för modellflyg är allmänt utbrett bland unga pojkar. Det tar sig uttryck i köp av modellflygplan eller byggsatser av i de flesta fall enklare slag. Många gånger är det också en övergående hobby, som knappast lämnar några spår efter sig. Men under den period, då intresset finns, så finns också mottaglighet för en djupare insikt i den teknik som ligger bakom flygandet. Det är detta KSAK försöker ta vara på genom att bereda tillfälle till och uppmuntra modellflygverksamhet på ett högre plan. Denna verksamhet består framförallt av å ena sidan utbildning eller snarare bildning och å andra sidan tävlingar.

Bildningsverksamheten bedrivs inom modellflygklubbar, där pojkarna under ledning av en utbildad modellflyginstruktör — eller i brist därpå med hjälp av handböcker och annan undervisningsmateriel — blir insatta i hithörande frågor såsom användning av material och verktyg, ritningsläsning, beräkningsgrunder, aerodynamik och andra flygtekniska ämnen samt en allmän orientering om flyget och dess betydelse i samhällslivet.

Mycket arbete nedläggs på tillämpningen av denna bildningsverksamhet genom konstruktion och byggande av egna modeller. En viktig drivfjäder bakom detta är tävlingarna.

Förutom den betydelse modellflyget i likhet med övrig hobby- och fritidsverksamhet har i socialt avseende bar modellflyget ett betydande värde för ungdomens fostran i flygiska frågor och som rekryteringskälla för försvaret.

Modellflyget verkar allmänbildande inte bara ifråga om aerodynamik och andra rent flygiska ämnen utan bygger även på matematik och fysik, mekanik och hållfasthetslära, elektroteknik och regleringsteknik, meteorologi m m och stimulerar som redan nämnts intresset för den praktiska tillämpningen av dessa ämnen, som tillsammans bildar flygteknikens grundval. Genom modellflyget prövas intresset för den som vill välja sin levnadsbana inom flyget och det innebär en yrkesorientering och anslagsprövning för den som vill söka sin utkomst som flygare eller flygtekniker eller i någon annan av flygets yrkesgrenar. Sälunda är modellflyget den naturliga rekryteringsbasen i första hand för segelflyget, vars betydelse som rekryteringskälla till flygvapnet just ligger däri att intresset fördjupas och att vidare möjligheter beredas för anslagsprövning och ural.

Sammanfattningsvis kan således sägas om modellflyget på lång sikt ger flygvapnet ett ökat och prövat rekryteringsunderlag. Det är emellertid naturligt att den yrkesinriktning som börjar med modellflyget även kommer förvävsflyget tillgodo."

Ovan citerade vittnesmål om modellflygets värde ingick i en PM som KSAK tillställde försvarsdepartementet i november, sedan det i samband med budgetberedningen hösten 1958 framkommit att modellflyganslaget var i fara. Tvärtemot flygvapnets ånyo deklarerade uppfattning ifrågasatte försvarsdepartementet hurvida modellflygets betydelse för försvaret verkligen motiverade att anslaget bibehölls under fjärde huvudtiteln.

KSAK redogjorde vidare för hur centralorganisationen med modellflyganslagets hjälp utbildar modellflyginstruktörer, studiecirkelledare och handledare för fritidsgrupper dels vid internatkurser på Ällebergsskolan, dels vid kvällskurser för slöjd och yrkeslärare vid Aug Abrahamsons Stiftelse, Nääs, hur ungdoms- och studieorganisationer genom KSAK:s instruktions- och föredragsverksamhet informeras om modell-, segel- och motorflyg och om ungdomens möjligheter att själva påbörja en aktiv flygverksamhet, som genom modellflyget via segelflyget gör det möjligt för den flygintresserade att vid mogen ålder skaffa sig flygcertifikat, och hur KSAK genom sitt understödande av den centrala tävlingsverksamheten skapar möjligheter till spännande uppgörelser mellan deltagarna och kritisk bedömning av deras modeller, vilka vid tävlingar av den storleksordning och kvalitet det här gäller så gott som undantagslöst är individuella kapelser, konstruerade efter månadslånga beräkningar, forskningar och experiment.

Trots de åtgärder som KSAK vidtog, med kraftigt understöd från flygvapnets sida, uppstogs till modellflygverksamheten hänfönda kost-

nader icke i 1959 års statsverksproposition, där försvarsministern bl a anför följande:

"För egen del kan jag icke tillstyrka att bidrag från anslag under fjärde huvudtiteln i fortsättningen utgår till modellflygverksamhet, som enligt min mening har sin huvudsakliga betydelse såsom fritidssysselsättning för ungdom."

Härvid utgick man inom försvarsdepartementet från att staten även i fortsättningen skulle stödja den verksamhet KSAK bedriver, men att anslagen borde utgå från åttonde huvudtiteln (ecklesiastikdepartementet).

Vid överläggning med representanter för skötselöverstyrelsens folkbildningsrotel fick KSAK ett definitivt avslag på sin framställning om en överflyttning av modellflyganslaget i enlighet med försvarsdepartementets anvisningar. Avslaget motiverades dels med folkbildningsrotelns medlemsbrist, dels med det förhållandet att ecklesiastikdepartementets anslag till fritidsverksamhet förutsätter en helt annan uppläggning av utbildningen än den flygtekniska som KSAK i enlighet med Kungl. Maj:ts direktiv bedriver.

Överflyttning av anslaget till ecklesiastikdepartementet skulle möjligen kunnat komma ifråga, om modellflyganslaget så som man inom försvarsdepartementet antagit, utgjort ett direkt understöd åt modellflygklubbarnas ungdomsvårdande verksamhet och om KSAK:s centrala instruktörsutbildning företrädesvis omfattat livsåskådningsfrågor, psykologi, pedagogik, hälsolära, samhällslära, alkoholfrågan och sexualfrågan.

Detta är emellertid icke i överensstämmelse med de direktiv, som 1942 års flygutredning och riksdagen lämnat. För central utbildning och information disponerade KSAK ett belopp av 26.000 kronor. Resterande 11.000 kronor avser kostnader för verktyg och tävlingsmateriel och för tävlingsverksamheten, där 4.000 kronor beräknats utgöra de lokala modellflygklubbarnas andel.

Modellflyganslaget användes huvudsakligen för central utbildnings- och informationsverksamhet, medan de direkta bidragen till modellflygklubbarna, vilka motiverat anslagets strykande, endast utgör en obetydlig del av detsamma.

Sälunda måste KSAK med beklagande konstatera att såväl modellflyganslaget (37.000 kronor) som den del av 1. instruktörens lön som utgår i form av statligt arvode (17.616 kronor) efter utgången av innevarande budgetår icke längre står till KSAK:s förfogande.

Åtgärden har skapat viss osäkerhet bland modellflygklubbarna, men någon omedelbar förändring behöver för deras vidkommande icke befaras.

Modellflygets tävlingsfond berörs icke. Den- na fond får som ovan nämnts sina bidrag dels

direkt från KSAK, dels från modellflygklub-
barnas* och modellflygarnas licensavgifter. De
medel som avsetts för Tempo-kampanjen på-
föres ävenledes tävlingsfonden.

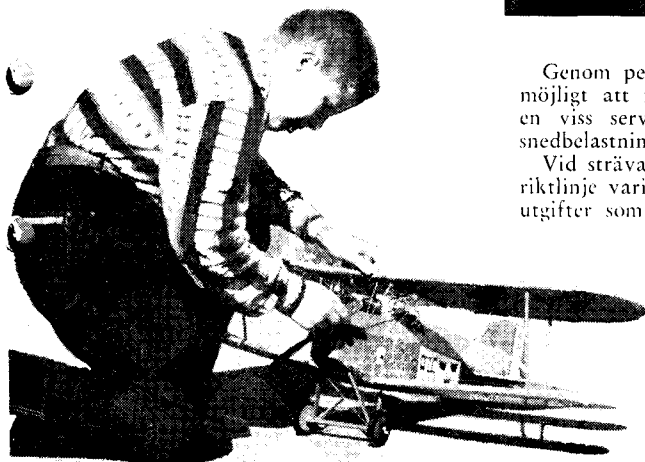
På längre sikt kommer dock det indragna
statsanslaget att verka lamsläende, då någon vä-
sentlig nyrekrytering av handledare för modell-
flyget icke är tänkbar utan den tekniska le-
dareutbildning, för vilken anslaget i huvudsak
disponerats.

Ekonomi

En jämförelse mellan budget och slutresul-
tat visar tämligen stora avvikelser ifråga om
såväl kostnader som intäkter. Slutresultatet har
emellertid blivit ett överskott på 4.850 kro-
nor, som avsatts till avskrivningar på inventa-
rier på Älleberg och i klubbhuset.

Den ekonomiska ställningen har förbättrats.
Särligen visar balansräkningen en bokför-
ingsmässig försämring med ca 5.000 kronor
beroende på avskrivningar men häremot står
ett ej bokfört realvärde genom tillskott av bl a
en Bergfalk och en Zugvogel, vartill kommer
ökning av aktiernas börsvärde.

I och med nedläggningen av Flygrevyn upp-
stod ett visst löne-personalproblem. En del av
lönerna för sekretariatets ordinarie personal
(generalsekreterare, intendent, kassörska m fl)
hade bokförts på Flygrevyns konto, varför ned-
läggningen skulle förorsaka en motsvarande
höjning av övriga konton. För att motverka
detta har en reducering av sekretariatets per-
sonal genomförts (utöver det tillskott som Flyg-
revyn medfört), nämligen med en springpojke
och ett deltidstjänstgörande skrivbiträde. En
viss snedbelastning har uppstått.



Genom personalnedskärningen har det blivit
möjligt att friställa lokaler, som uthyrts med
en viss service. Därigenom har ovannämnda
snedbelastning till en del kunnat utjämnas.

Vid strävan att begränsa kostnaderna har en
riktlinje varit att i första hand beskära sådana
utgifter som ej inverkat på den aktiva verk-

Sammandrag av vinst- och förlusträkning 1958

Kostnader

Löner, arvoden, pensionsavgifter	180.706:24
Hyreskostnader, skatter, försäkr.	36.804:18
Avgifter till organisationer, internationellt samarbete	7.375:38
Medlemsförmåner	15.373:86
Allmänna omkostnader	46.879:88
Segelflygskolan Älleberg	45.615:71
Stöd till övrig flygverksamhet	31.455:30
Avskrivningar	4.850:95

Kronor 369.061:50

Intäkter

Statsbidrag till administrationskostnader och instruktörsarvoden	195.742:76
Inkomster från medlemmar och klubbar	36.740:50
Ränteinkomster, aktieutdelningar	7.343:87
Försäljningsverksamhet	17.409:40
Fastighetsförvaltning	29.110:75
Behållning av Flyglotteriet	36.000:—
Behållning av Årets Flygshow	15.902:90
Lokaluthyrning	15.024:06
Diverse inkomster	15.787:26

Kronor 369.061:50

Balansräkning per den 31. 12. 1958

Tillgångar

Bank och postgiro	48.335:44
Aktier	90.347:15
Fordringar	117.110:91
Inventarier	6.619:84
Fastigheter	1.097.912:—

Kronor 1.360.325:34

Skulder och eget kapital

Kortfristiga skulder	147.565: 86
Inteckningslån	704.000:—
Fria fonder	23.632:09
Bundna fonder	485.127:39

Kronor 1.360.325:34

Fullständig vinst- och förlusträkning och balansräkning för KSAK:s verksamhet samt redovisning av hjälpfonden ävensom revisorernas berättelse förelägges årsmötet.

Gåvor och gengåvor

Tempomedel	10.000	<i>För reklamändamål</i>
Bidrag från Länsstyrelsen i Skaraborgs län	1.332	<i>För vägerunderhåll, Älleberg</i>
Utbetalning från Hjälpfonden	4.200	
Inbetalning till flygvapnet av behållningen från flygdagar	5.200	
Bidrag från SAS till internationellt samarbete	3.000	
Legat från Kongelig Dansk Aeroklub	600	<i>Utdelat genom Hjälpfonden</i>

Styrelsen framgår ett varmt tack till alla dem som genom medlemskap, uppoffrande arbete och gåvor möjliggjort KSAK:s verksamhet.

Framförallt riktar sig styrelsen därvid till AB Tempo som liksom tidigare år ställt 10.000 kronor till KSAK:s förfogande att användas för reklamåtgärder enligt träffad överenskommelse, till SAS för bidrag till resor och till Flygvapnet, Armén och Marinen för medverkan vid flygdagar.

Från Flygvapnet erhåller Aeroklubben och de anslutna flygklubbarna dessutom en ständig hjälp genom att flygplatser, lokaler, materiel och personal ställes till förfogande i en sådan utsträckning att det skulle vara svårt att föreställa sig hur verksamheten skulle kunna upprätthållas utan denna hjälp. Härför uttrycker styrelsen på alla anslutna flygklubbarnas vägnar ett varmt tack.

För styrelsen i mars 1959

P Eg Gummeson
P A Norlin B Nyström G Fraenckel Paul R af Uhr
B Florman

| N Söderberg

samheten eller som berört endast en mindre grupp. Det som först offrades var Operalogen. De två senaste åren har denna ej utnyttjats tillräckligt, varför förlust uppstått. Vidare offrades årsboken, som i viss mån ersättes av KSAK-NYTT.

En av de största utgiftsposterna har varit verksamheten på Älleberg, för vilken kostnaden 1957 uppgick till 38.300 kronor och 1958 till 45.600 kronor (budgeterad till 50.700 kronor).

Vid planläggning av verksamheten och kostnadsberäkningen därav gjordes en kostnadsanalys för fyra olika alternativ:

- | | |
|--|-------------------|
| 1. Bibehållen verksamhet 2,5 månad enligt tidigare planer | Underskott 68.200 |
| 2. Bibehållen verksamhet 2,5 månad men med endast friflygning och högre utbildning | „ 76.500 |
| 3. Så intensiv verksamhet som möjligt koncentrerad till 5 veckor | „ 52.200 |
| 4. Verksamheten nedlägges (och vissa löner omföres) .. | „ 20.300 |

I samtliga alternativ var beräkningarna präglade av ungefär samma grad av pessimism.

Vid slutjustering av budgeten valdes efter granskning av olika skäl ovan angivna alternativ 3, vilket godkändes av VU och beloppet 50.700 kr.

Vid bedömning av frågan angående skäligheten att utge så stort belopp för verksamheten må, utöver vad som anfördes i styrelsens berättelse för 1957 framhållas följande. I det angivna beloppet ingår en lönepost på c:a 10.000 kronor för personal på generalsekretariatet (avlönad å statsanslag). Uthyrning av flygplan till centrala kurser debiteras sedan gammalt för lågt beroende på anslagspostens begränsning. Högre debitering skulle medföra att antalet elever i DK-instruktörskurs måste minskas. Kostnaderna för VM och SM skulle ökas med 4.000—5.000 kronor om ej resurserna på Älleberg stod till förfogande. Ett bättre ekonomiskt resultat skulle kunna erhållas, om större antal nybörjarelever utbildades på Älleberg. Detta skulle emellertid gå ut över klubbarnas tilldelning av utbildningsbidrag. I övrigt faller en hel del kostnader på Älleberg såsom prov av skilda slag, propagandaflygningar, besök av utländska kadetter m. m. Vidare erinras om att flyglotteriet beviljats för att främst täcka utgifter för Ällebergsskolan.

Styrelsen vill framhålla att frågan om så ekonomisk drift som möjligt av verksamheten på Älleberg kommer att bevakas och vill samtidigt understryka att behållningen av flyglot-

teriet genom verksamheten på Älleberg kommer hela segelflyget och flygklubbarna tillgodo.

Nettobehållningen av 1958 års flyglotteri uppgick efter avdrag av klubbarnas överenskomna andel endast till 36.000 kronor mot ett i budgeten på grund av tidigare erfarenheter beräknat belopp av 50.000 kronor. Anledningen till det jämfört med tidigare lotterier försämrade resultatet är dels ökad konkurrens, dels betydligt försämrad försäljning från klubbarnas sida. Vid årsmöten under senare år har av klubbarnas ombud framhållits att lottpriset 3 kr är för högt och att det skulle vara betydligt lättare att sälja om lottpriset sänktes. Med anledning därav har KSAK gjort framställning om att få anordna lotteri 1959 med ett lottpris av kr 2:10. Samtidigt har begärts en ökning av antalet lotter till 150.000. Trots en sådan ökning blir det för vinstköp disponibla beloppet dock beskuret till följd av höjd vinstskatt. De högsta vinsterna blir fem bilar — en Volvo Amazon och fyra PV 544.

Styrelsen vill med hänvisning till vad som anförts ifråga om Älleberg rikta en enträgen vädjan till klubbarna att göra allt vad som står i deras förmåga för att hjälpa till att få lotteriet slutsålt.

Årets Flygshow 1958, som anordnades på flygvapnet flygplats i Rommehed gav ett netto av c:a 32.000, varav 50 procent tillföll KSAK, 25 procent Borlänge-Domnarvets FK och 25 procent avsattes till en fond för privatflygets främjande i Kopparbergs län.

Statsanslaget för bidrag till segel- och modellflygverksamheten utgår med oförändrat belopp plus den justering av de fast anställda instruktörernas arvoden som följer med prisindex. För budgetåret 1958/59 fastställde Kungl. Maj:t följande anslagsfördelning:

- | | |
|---|----------------|
| 1. Löner och arvoden m m | 193.000 |
| 2. Bidrag till materielkostnader | 80.000 |
| 3. Bidrag till utbildningsverksamheten i övrigt | |
| a) modellflygverksamheten | 37.000 |
| b) segelflygverksamheten | 110.000 |
| | <hr/> |
| | Kronor 420.000 |

Dispositionsplan för anslaget användning i faststälts av luftfartsstyrelsen. Beträffande anslagsposterna 2 och 3 b) har närmare redogörelse lämnats i avsnittet om segelflyg (sid 12).

För budgetåret 1959/60 kommer anslag till modellflyget (37.000 kr) samt arvode till 1. instruktören för modellflyget (17.600 kr) ej att utgå. Med anledning härav måste budgeten för 1959 omarbetas. Hur frågan ang modellflygets centrala ledning skall ordnas är ännu ej klart.

Redogörelse ang modellflygsanslagets slopan- de återfinns på sid 15.

FLYGLOTTERIET

startar 1 maj

★ VOLVO AMAZON

★ 4 VOLVO PV 544

★ MOTORBÅT

★ TV — Radio — Lättmetallkanot — Moped — Filmkamera
Biltält och Picknickväska . . .

. . . är några av de 1.000-tals lockande vinsterna

Utomordentliga

förtjänstmöjligheter

för anslutna och registrerade klubbar

Planera kampanjen nu!

Motorflygchefer och tekniskt ansvariga

BERTIL BRODIN

Motorflygchef **M-9**

vid **Arboga Fk.**

f: 11.5.1925. A-cert. 1621.

Tjänsteman.

Adress: Gäddgårdsgatan 6 A, Arboga.

Tel: bost. 121 17, arb. 128 00.



HENRY ÖSTERLUND

Motorflygchef **M-10**

vid **Sundsvalls Flygsällskap.**

f: 16.8.1927. A-cert. 3854.

Ingenjör.

Adress: Högomsgatan 14, A, Skönsberg.

Tel: bost. 183 23, arb. 559 90.



TURE PALMQVIST

Motorflygchef **M-11**

vid **Karlskoga Fk.**

f: 27.11.1917. A-cert. 601.

Tjänsteman.

Adress: Knektåsvägen 27, Bofors.

Tel: bost. 302 67, arb. 360 00 ankn. 17 09.



RALLY PÅ ELFENBENSKUSTEN

inledde årets motorflygkalender 24—25 januari, men det dominerande evenemanget under 1959 väntas bli fransmäns högtidlighållande av 50-årsminnet av Louis Blériots kanalflygning. Evenemanget äger rum 25—26 juli.

Frankrike arrangerar vidare den internationella Turistflygarträffen i Quiberon 9—11 maj och 13:e rallyt "des Vins & Châteaux d'Anjou i Angers.

Slutligen meddelar FAI, att Schweiz arrangerar "Tour de Suisse International" i mitten av augusti och att Italien bjuder på två motorflygevenemang, "Coppa Stella d'Italia" 15 augusti och "Coppa Ele d'Amico" 30 augusti.

19 september arrangerar Schweiz en internationell friballongtävling i Zürich.

MOTORSPATZ

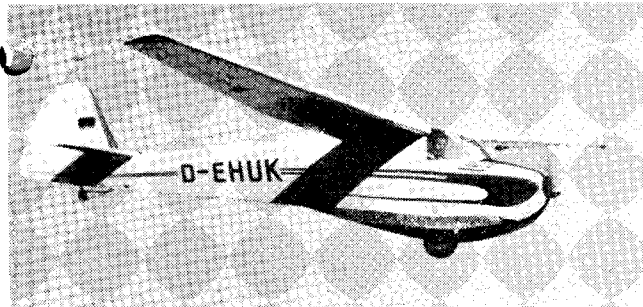
Scheibes motorseglare

Provflygningarna med Scheibes nya Motorspatz har nu nått 100 timmar. Så gott som alla efterjusteringar är klara.

Motorspatzen startar för egen maskin med en rullstråce på 100—200 meter beroende på banans beskaffenhet och vindstyrkan. Stighastigheten har uppmätts till 1,3—1,4 m/s.

Toppfarten är 100 km/t. Den lilla Brändl-motorn på 18 hk förbrukar 6—7 liter bränsle per timme och tankvolymen är 13 liter.

L-Spatz-vingen har förkortats till 14 m på motorseglaren. Flygvikten är 320 kg. Landningshastigheten är 55 km/t. Topphöjden 3.000 meter och minsta sjunkhastighet m. fränslagen motor 1,0 m/s.



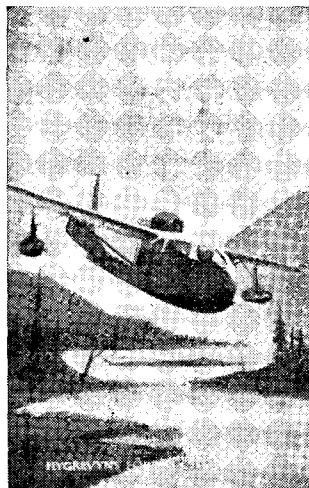
VM SEGELMODELLER

22—23 AUGUSTI

arrangeras av Kungl. Belgiska Aeroklubben på enträgen begäran av FAI:s Modellflygkommission.

17—18 maj MONACO Sjömodeller, 17 eller 24 maj UNGERN Mikrofilmmodeller, 17—18 maj BELGIEN-FRANKRIKE en tvånations-tävling på landgränsen, 7 juni TYSKLAND Flygande Vingar, 11—12 juli ÖSTERRIKE, Alppokalen, 27—28 juli JUGOSLAVIEN Segelmodeller och Team-Racing, 10—11 augusti JUGOSLAVIEN Sjömodeller, mitten av augusti TYSKLAND Hangtävling, 6 september FINLAND Linstyrning, 26—27 september BELGIEN Europakriteriet för motormodeller, 2 januari 1960(!) INDIEN Internationellt modellflygrally.

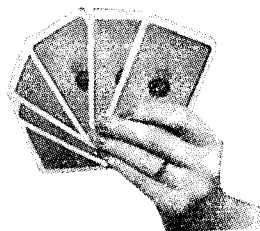
PÅSK- PRESENTER



FLYGKASERIER AV YEN

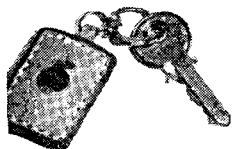
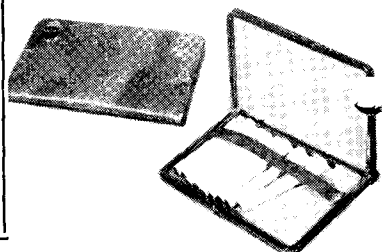
Ur recensionerna: "... är både reportage, prosalyrik, kåseri, filosofi och satir." "... Yen torde väl knappast ha skrivit någonting bättre än titelnovellen. För det är mer än reportage det är fin novellistik. Hans berättelse om den döde lappens sista färd rymmer i sig två världar ... Ett briljant tvärsnitt genom en fjällflygares miljö och jobb ... fina stämningar, intensiv upplevelse ..."

Pris kr. 3: 50. Har kostat 6: 75



SPELKORT

Linnepressade med guldförstärkta hörn. Kr 15: — per spel



NYCKELRING

Läderplatta med märke i emalj. Kr 5: —

CIGARETTETUI

Äkta kalvskinn med KSAK:s emblem i guld. Kr 15: —

För namngravyr tillkommer 1: 50

KSAK:s MEDLEMSMÄRKE I GULD OCH BLÅ EMALJ

finns i två utföranden med kråsnål och med knaphålsklack. Bör bäras av varje KSAK-medlem!

Pris kr 4: —



Till Kungl. Svenska Aeroklubben, Malmskillnadsgatan 27, Stockholm C

Härmed beställes:

..... ex Kelatis sista resa à 3: 50 sp Spelkort à 15 :— Nyckelring à 5: —

..... st cigarettetu à 15: — Gravyr à 1: 50

..... st KSAK-märke, kråsnål à 4: — st KSAK-märke, klack à 4: —

Komplett årgång av Flygrevyn/Looping

1954

1955

1956

1957 à 8: —/st

Betalning insättes på postgiro 5 55 70 / önskas mot postförskott / bifogas (stryk vad som ej önskas)

Titel och namn

Adress

Postadress

LINDBERGHSKT LYCKO- MYNT UPPTÄCKT I NYLAND

Fru Signe Johansson, Överhörnäs, Nyland innehar enligt meddelande till KSAK en minnesjetong, präglad i anledning av Charles Lindberghs atlantflygning 1927. Jetongen bär på ena sidan Lindberghs bild och på den andra sidan texten: MAY 20—MAY 21 — Capt CHARLES A LINDBERGH'S FIRST NON-STOP FLIGHT NEW YORK TO PARIS. Andra sidan upptar en bild av Spirit of St Louis och på tredje sidan ett lyckoattribut, en fyrklöver och en hästsko. Här finns även texten Lucky Lindbergh Coin 1927.

Ingen som KSAK hittills kontaktat känner till "lyckoslanten" och vi frågar läsekretsen om någon kan skingra mystiken kring jetongen.

LÄSVÄRT OM FLYG

Svensk Interkontinental Lufttrafik AB, kanske mera känt under namnet SILA har i samband med sitt 15-årsjubileum låtit framställa en liten minnesskrift, där företagets insatser under åren 1943—58 ges en saklig presentation. Det är ett värdefullt stycke svensk flyghistoria som innefattas i den lilla volymen. En del av upplagan har utsänts till medlemmar i KSAK. En begränsad upplaga står ännu till KSAK-medlemmarnas förfogande och kan rekvideras på sekretariatet.

SVENSK INTERKONTINENTAL LUFTTRAFIK
AKTIEBOLAG 1943—1958.

Blivande fallskärmsjägare och vanliga dödliga som funderar på att genomgå en frivillig utbildning till sporthoppare har nu fått tillgång till en aktuell rekryteringsupp-

lysning i Olle Falckerheims "Svenska Fallskärmsjägare". Utbildningens teknik och ändamål behandlas sakkunnigt och medryckande på 118 av bokens 216 sidor. Tyvärr kan man knappast undgå att irriteras av de 98 helsidesannonser som dominerar boken, särskilt som det genomgående gäller mekaniska verkstäder, maskinfirmer etc. som absolut inte har något utbyte av denna "annonsering". Förläggaren har sålunda ingen del i det beröm som författaren tilläggs för sitt initiativ att berika den svenska flyglitteraturen med en aktuell fallskärms-handbok.

SVENSKA FALLSKÄRMS-
JÄGARE, Olle Falckerheim,
Folkförsvaret Förlags AB,
häft. 5: —.

De båda finska krigen 1939—40 och 1941—44 ligger inte så särskilt långt tillbaka i tiden, men den påminnelse man får om flygets utveckling det senaste årtiondet när man läser Joppe Karhunen's flygarminnen är närmast chockartad. Karhunen, för sina personliga insatser belönad med Finlands högsta militära utmärkelse — Mannerheimkorset, ger i "Marskalkens Flygande Riddare" en synnerligen personlig skildring av 24. flygflottiljens bedrifter. Hans skildring av de oftast framgångsrika luftstriderna man mot man är en spännande äventyrsbok, väl värd att läsas av svenska flygare.

MARSKALKENS FLYGAN-
DE RIDDARE, Joppe Karhunen, Hörsta förlag, häft. 16: 50.

TILL SALU

LUSCOMBE SILVAIRE 8A

i skick som ny med hjul, skidor och flottörer, säljes till förmånligt pris vid snabb affär.

AB Siljansflyg, tel Mora 100 55, 104 81, personl. Hans Ebemark.

AUSTER

SE-ARK, gångtid efter grundöversyn c:a 50 tim., i förstklassigt skick till salu.

Skellefteå Gummifabriks AB, tel. 231 50 pers. kamrer Svensson.

GV-38

med 90 hkr Le Blond motor. Gångtid på motor sedan grundöversyn 35 tim. Ej luftvärdigt. Säljes billigt eller bytes mot Piper Cub, Auster eller liknande.

E Wedin, tel 145 90, Härnösand.

FYRSITSIGT FLYGPLAN, PROCTOR 5,

med ställbar propeller, radio med 4 frekv. och fullständig instrumentutrustning till salu.

Dito reservmaterial.

2 motorer Gipsy Queen, 1 ställbar metallpropeller, landningsställ, 4 kompletta hjul, vingar, bensintankar, instrument, radio m m.

AB Byggnadsverken Arkaden, Göteborg, tel 13 25 84 efter kl 6 16 85 75.

TRI-PACER, SJÖFLYGPLAN,

begagnat. Gångtid 900 tim. Marco VHF-radio. ANA-Flyg, Nyköping. Telefon 0155/177 00.

PIPER CUB, J3C-65,

komplett med metallskidor och Edo flottörer. Upplysningar lämnas av Teodor Nilsson, tel Malung 10 50.

Malungs Flygklubb



NUMMER 2 - ÅRGÅNG 2 - MARS 1959



Antal utbildade privatflygare

Avlagda privatförarcertifikat

1950 - 1958

Antal gällande privatförarcertifikat
(enligt hittills tillgängliga uppgifter)
1956: 770, 1957: 1270

300

200

100

