

**FIGGE BERGMAN**



**FLYGPLANÄGARE**

Vi står gärna till tjänst med reservdelar och tillbehör samt goda fackmannaråd. Vi förmedlar översyner och reparationer.

**Dagens specialerbjudande**

**4-sitsig Stinson Voyager** med 190 hk Lycoming motor, fullständig instrumentutrustning. Förstklassigt skick. Motorkryssare kan tagas såsom delikvid.

**5-sitsig Stinson Reliant** med flottörunderställ, ett utmärkt sjöflygplan med fullständig radio- och instrumentutrustning. I skick som ny.

**Kärnlundsgatan 63 A, Göteborg ö - Tel. 256110**

**TILL SALU**



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

- CONTINENTAL flygmotorer
- McCAULEY propellrar
- RANDOLPH spännlack och färger
- NARCO radio
- EXIDE batterier
- WEEMS navigationskivor
- Radiotillbehör
- Flyväv, engelsk och amerikansk
- Flyginstrument
- Tändstift
- Hjälpaggr. (magn., förg. etc.)
- samt övriga tillbehör och utrustningsdetaljer

**G.V. med fabriksny Continental motor** med startmotor och generator. Uthyrer ev på längre tid.

**Flytvästar BOAC** surplus uppblåses med munnen el. syrgaspatron. Monterad signallampa samt visselpipa. Pris kr 60:—.

**PIPER CUB, L-4, SE-AVH**

Fabriksöversedd motor. Utbytt vevaxel till nitrethärdad. Planet nybesiktat i bästa skick. Skidor för vinterbruk. Utmärkt för skollning.

Byte till 4-sitsigt i gott skick kan diskuteras.

Dir. Ivar Jonsson

Box 188 eller tel. Östersund 063/173 75

**BABY**

i gott skick, besiktad och flygklar, säljes. Hänvändelse till Sven Jonsson, Herrhagsgatan 52, Karlstad eller tel. 054/555 30 kontorstid.



**Nytt hastighetsrekord i 2-sitsigt**

Bengt Karlsson, segelflygförare och Lars-Olof Karlsson, ordförande i Borås flygklubbs segelflygsektion lyckades den 27 maj i år överträffa Håkansson—Westrins hastighetsnotering av år 1951 med 9,7 km/tim. De båda rekordflygarna startade från Viareds-fältet med en Bergfalke

omkr. kl 13.45 och avverkade den 11,2 mil långa triangelbanan Viared—Kvinnestads k:a —Timmele k:a—Viared på 1 tim 58 min 30 sek.

*Bengt Karlsson (i baksis) och Lars-Olof Karlsson efter fullbordad rekordflygning.*



Juni 1961

Redaktör och ansvarig utgivare: *Georg H Derantz*. Adress: Kungl. Svenska Aero-klubben, Malmkillnadsgatan 27, Stockholm C. Telefon: 23 23 65 (växel).

Prenumerationspris: Endast helår 5:—.  
Postgirokonton (KSAK) 555 70.

**Annonspriser och annonsformat**

- 1/1-sida (130×185 mm) 220:—
  - 1/2-sida (130×90 mm) 145:—
  - 1/2-sida (62×185 mm) 145:—
  - 1/4-sida (130×45 mm) 80:—
  - 1/4-sida (62×90 mm) 80:—
- Radannonser (spaltbredd 62 mm) millimeterpris 1: 10

## Principer antagna för ned-sättning av medlemsavgifter

### till KSAK

I enlighet med styrelsens uppdrag har verkställande utskottet verksamt en utredning angående principer som borde tillämpas för nedsättning av medlemsavgifter till KSAK, dels för direktanslutna medlemmar, dels för de organisatoriska medlemmarna (flygklubbarna).

Följande bestämmelser har nu fastställts av verkställande utskottet. De äger tillämpning fr o m andra halvåret 1961 tills vidare, dock icke med retroaktiv verkan.

#### Direktanslutna medlemmar

##### Flera medlemmar i samma familj

För medlemmar i samma familj med samma bostadsadress betalar en familjemedlem full avgift (för närvarande 25; —); övriga 10; —. KSAK-NYTT sändes endast i ett ex till familjen och adresseras då till den förstnämnda medlemmen.

##### KSAK-medlem som även tillhör lokal flygklubb

Ansluten flygklubb befrias i fortsättningen från föreskriven avgift för sådan klubbmedlem som är årsbetalande, direktanslutna medlem i KSAK. Han skall ej heller upptagas på klubbens adresslista för KSAK-NYTT, eftersom han erhåller tidningen på sitt direkta medlemskap i KSAK.

#### Flygklubbar

##### Flera medlemmar i samma familj

För medlemmar i samma familj med samma bostadsadress betalar vederbörande flygklubb för en familjemedlem full avgift (för närvarande 10; —). För övriga familjemedlemmar erlägges halv avgift till KSAK och de sistnämnda skall icke upptagas på adresslistan för KSAK-NYTT.

vilket gav en medelhastighet av 56,9 km/tim. Startlinjen överflogs på 950 m höjd knappa 5 min efter överkoppling. Termiken var god och under triangelflygningen låg ekipaget på en genomsnittshöjd av 2.000 m.

##### Medlem i flera klubbar

Det förekommer i viss utsträckning att en och samma person är medlem i flera flygklubbar. I fortsättningen skall avgift till KSAK endast erläggas av en av dessa klubbar. Det tillkommer vederbörande själv att bestämma i vilken klubb han skall ha "hemortsrätt". Förhållandet måste givetvis anmälas till de övriga flygklubbar vederbörande tillhör. Endast hemortsrättsklubben tar upp ifrågasvarande medlem i adresslistan för KSAK-NYTT.

##### Ständig medlem och bedersmedlem

Klubbarna befrias från avgifter för ständiga medlemmar och hedersmedlemmar. För medlemmar av dessa kategorier som önskar erhålla KSAK-NYTT kan vederbörande flygklubb träffa särskilt avtal med KSAK.

Klubbarna uppmanas att snarast tillställa KSAK en namn- och adressuppgift på sina eventuella bedersmedlemmar. KSAK avgör då till vilka av dessa KSAK-NYTT kan sändas utan kostnad.

#### ÅRETS "FLYGPÖJKAR" UTTAGNA

Av de elva elitungdomar som tagits ut för att från Sverige delta i det internationella cadet-utbytet under 1961 reser fem man till USA, bl a Lars Andréén som tog sitt C-diplom i Halmstads flygklubb 1960 och som nu har åtta timmar klara på skolningen till motorflygcertifikatet samt Ivar Modigh, C-diplomat på Alleberg 1960. Två man reser till Canada och två till Storbritannien. I år gästar därtill två man Italien. Båda dessa är segelflygare, Olle Pettersson, C-diplomat från Alleberg 1959 och Ulf Andersson, som i år tagit sitt C-diplom i Västerås flygklubb.

#### NYTT FÖR KORRESPONDENS-STUDERANDE

För de blivande sportflygare som inte har möjligheter att lära sig flygteorin i en studie-cirkel eller vid annan gruppundervisning i en flygskola utan är hänvisad att självständigt studera sig fram till ett A-certifikat har flygkapten vid Linjeflyg Verner Nordwaeger moderiserat sin "Teorikurs för Privatflygare". Priset för den kompletta kursen om 24 brev med granskning och rättelser har samtidigt sänkts till 200 kronor. Den som vill studera kursen utan sakkunnig rättning av de skriftliga proven betalar bara 135 kronor.

Kapten Nordwaeger utger inom kort ett kompendium "Sportflygarens Radiobaljäpmedel" som enligt uppgift kommer att kosta ca 40 kronor komplett.

# STANDARDFLYGPLAN för flygklubbarna

Motorflygets utveckling under senare år har kännetecknats av en våldsamt ökning ifråga om utbildning. På 6—8 år har antalet årligen avlagda privatföreläsningscertifikat nästan 10-dubblats och antalet gällande certifikat 4-dubblats. Efterfrågan på flygutbildning och fortsatt flygning är således betydande.

Utvecklingen på flygmaterielsidan har inte varit så gynnsam. En eftersläpning är naturlig, men så småningom medför en ökad efterfrågan också en ökad flygplananskaffning. Detta har vi redan kunnat iakttaga. F n föreligger emellertid en betydande brist på flygplan beroende framförallt på att i det befintliga flygplanbeståndet

ingående antal flygplan och deras tillverkningsår. Omkring 190 av dessa flygplan är 15 år gamla och däröver och vid genomgång av flygplanregistret kan man konstatera att c:a 175 av dessa flygplan är färdiga för utbyte inom en snar framtid.

Nedanstående bild visar i flygplanbeståndet ingående antal flygplan och deras tillverkningsår. Omkring 190 av dessa flygplan är 15 år gamla och däröver och vid genomgång av flygplanregistret kan man konstatera att c:a 175 av dessa flygplan är färdiga för utbyte inom en snar framtid.



Tabell utvisande tillverkningsår för den 1 jan 1961 registrerade flygplan under 2.000 kg.

# KSAK STÄNGER SEKRETARIATET

8 - 30 juli

Klubbar och medlemmar uppmanas att göra sina rekvisitioner m m i god tid, helst före 1 juli, då vi i annat fall inte kan garantera att ärendena hinna expedieras.

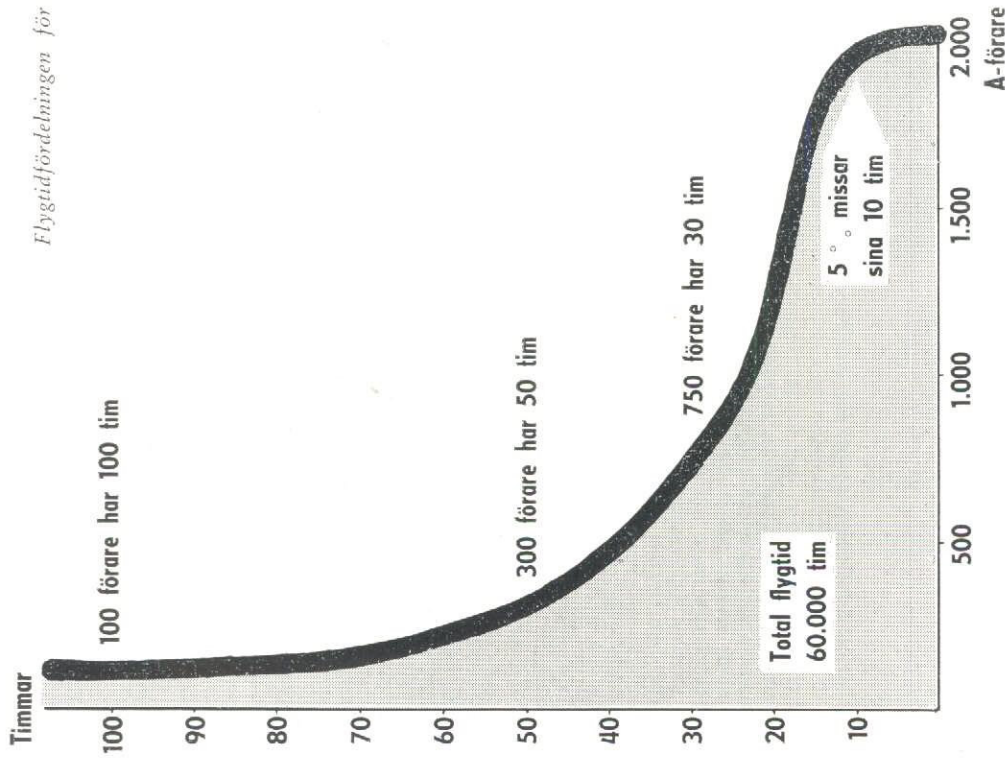
*Carneter och identitetskort* för utlandsresenärer bör sålunda ordnas före 1 juli men kan i värsta fall expedieras (dock med någon försening) från Segelflygskolan Älleberg.

*Anmälningar till RFA* kan göras i vanlig ordning. Försäkringen gäller fr o m dagen efter det att ansökan inkommit till KSAK (= 2 dagar efter poststämpels datum). Försäkringsbevisen expedieras dock först efter 1 augusti.

*Frågor rörande skogsbrandbevakning*, som kräver omedelbar åtgärd, handläggs av herr Bergman, tel Waxholm 0764/460 73.

*I frågor av stor vikt* kan hänvändelse ske till Segelflygskolan Älleberg, Box 40, Falköping, tel 0515 / 231 51.

Nils Söderberg  
Generalsekreterare



Flygtidfördelningen för 2.000 A-förare.

Kostnaderna och besvärligheterna att hålla ett flygplanbestånd i luftvärdigt skick ökar naturligtvis i hög grad med antalet olika typer. För var och en av dessa typer behövs det fullständig teknisk service — handböcker, ritningar, reservdelar, verktyg samt *know how* ifråga om översyn och reparation. Vårt lätta flygplanbestånd består av ett 80-tal olika typer och versioner. Vilket oerhört slöseri! Här till kommer ökade kostnader för omskolning, sämre försäkringsvillkor och avstående från de fördelar som en samlad anskaffning kan medföra plus representationsproblemet.

Tyvärr måste man konstatera avsevärda brister ifråga om det sätt på vilket represen-

tationen för vissa flygplantyper ombesörjes. Av en flygplanrepresentant måste man kunna fördrå all erforderlig teknisk *know how* och ser vice. Varje flygplan köpare skulle ställa upp detta som ett främsta villkor för köp. Det är emellertid tyvärr så att ifråga om de flesta lätta flygplan ligger representationen för Skandinavien i händerna på danskar eller norrmän ehuru marknaden främst finns i Sverige. Detta förbättrar ingalunda servicefrågan.

Det behövs inga långa utläggningar för att bevisa fördelarna med en standardisering ifråga om flygplananskaffning för klubbarna. Det har också varit ett livligt debatterat ämne inom KSAK:s ledning och frågan har varit uppe vid

ra fleit, åtgärdsårmöten. Frågan vad man kan vidta för nöjder för att befrämja standardisering har övervägts.

inn först bör sägas att standardisering inte bör faknära en fullkomlig likriktning. Två viktiga renörer måste hållas för ögonen, att konkurrens inte hålls levande och att utvecklingen inte upplåsnas. Dessutom behövs flygplan för olika riktningar, t ex 2- och 4-sitsiga. Standardiseringen innebär är alltså inriktning på ett fåtal typer av flygplan, motorer och utrustning samt anskaffning genom samköp. På segelflygplan 1 — som givetvis är mindre komplicerad — systemi många års goda erfarenheter av detta skapim. Där har som bekant standardiseringen bidragit förutsättningar för en gemensam ömsesidig skaderegleringskassa — en förebild för inom som genom samgående kan åstadkommas motorflyget.

## Vilk

### Såa typer behövs?

175 gott som hela det ovan nämnda antalet av göres flygplan som inom kort måste ersättas utlättas av 2-sitsiga flygplan. Hela beståndet av flygplan har följande sammansättning

1-sitsiga	.....	2
2- "	.....	193
3- "	.....	46
4- "	.....	104
5-7- "	.....	10
		355

Fö bildnr privatflyg (utom affärsflyg) samt utras i ing vid företagsdrivna flygskolor disponesiga, stort sett 210 flygplan, nämligen 140 1-sitsiga, 20 3-sitsiga och 50 4-sitsiga.

Äldre fråga av stort intresse är nu huruvida de med 2-sitsiga flygplanen överlag skall ersättas 4-sitsiga nya 2-sitsiga eller om en viss övergång till Enliga är motiverad. billig flygklubbss uppgift är att tillhandahålla hel i flygtid för utbildning och träning och en vara del annan verksamhet där det inte bör då så mer än en eller två personer ombord. Att med äpa med två extra sitplatser ökar priset till minst 50 procent. Flygutbildningen är retdill förut dyrbar. Tendensen att utan hänsyn grundkostnaderna servera flygutbildning från efterlysten på 4-sitsiga flygplan kan ej vara riktig så fö som den dessutom medför en frestelse att flygbytt certifikatproven är överstökade lasta Belanet fullt med passagerare.

handhovet av flygplan bör sålunda i första na m tillgodoses med 2-sitsiga flygplan — gärskaffad en tredje plats om det ej fördyrar an gällning och drift i väsentlig grad. När det lamp att välja för standardisering lämpligt eller den lliga flygplan är det därför i första hand bör 2-sitsiga typen som kommer ifråga. Senare ären komma till den 4-sitsiga typen.

# Flygning med raketbälte ingen utopi

3. *Teknisk bedömning:* T Ångström, U Dahlquist; G Antvik
4. *Ekonomisk bedömning:* (skadensker) Flygdir K G Berglund
5. *Offertgranskning:* Byrådirektör H Lillier
6. *Sammanställning:* Generalsekreteraren och motorflygkommittén.

## Omfattning

1. *Flygprov:*
  1. Allmänna flygegenskaper och flygsäkerhet
  2. Lämplighet för skogsbrandbevakning och FFK
  3. Lämplighet för utbildning
  4. Lämplighet för bogsering
  5. Lämplighet för klubbverksamhet (hänsyn till skid- och flottörutrustning)
2. *Teknisk bedömning:*
  1. Allmänt utförande
  2. Utrustning
  3. Hantering och underhåll
  4. Arrangemang för teknisk service inom landet

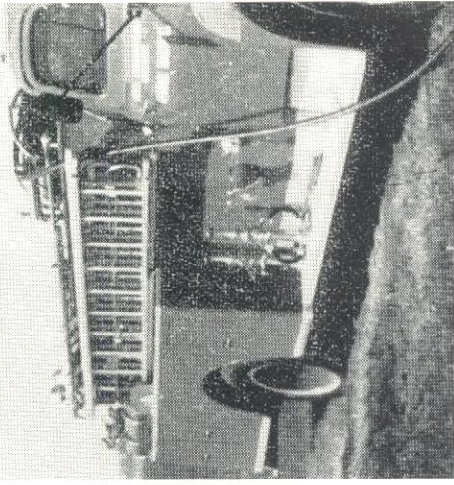
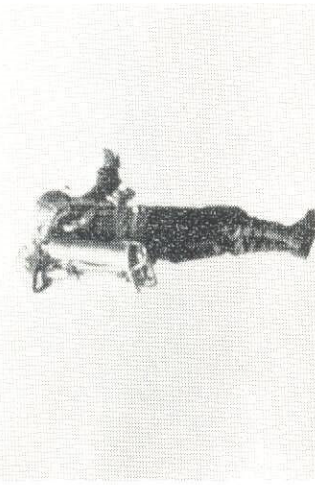
Detailjerade frågeformulär utdelas.

## Tidsplan

- Den 26 juni
- Ankomst till Johannisberg för deltagande flygplan
  - Flygprov av Exp-grupp
  - Teknisk bedömning
  - Flygprov av Mc-grupp 1 och 2
- Den 1 juli
- Kl 0800—2000 Flygning m. klubbrepresentanter
  - 2000 Motorflygkommittén samlar träder Lunch 1200—1330 Middag 1800—1930

## Den 2 juli

- Kl 0800—0900 Flygplanen demonstreras
  - 0915 Flygklubbarnas representanter samlas (Motorflygchefsmöte)
  - Resultatet av flygplanvärderingen framlägges och diskuteras
  - Allmänna säkerhetsfrågor
  - Sammanträde med berörda flygklubbarnas representanter ang gemensam anskaffning, skaderegleringskassa, prissättning för skogsbrandbevakning 1962 etc.
  - VU sammanträder
  - VU planen demonstreras för VU Kl 1400.
- 1315
- 1530



Bell Aerosystems Company har i samarbete med U S Army Transportation Research Command löst problemet att flyga enbart med hjälp av ett bärbart raketaggregat, sådant vi hittills känner det från seriestidor och science-fiction litteratur. Under de mer än trettio lyckade flygningar som man hittills utfört har höjden på 120 m uppnåtts. Provflygaren Harold M Graham blev först i världen med nyheten.

# Nordiska Flygdagen i Lübeck

## Gästfri inbjudan till Sveriges privatflygare

Hansesstadt Lübeck i samarbete med Aero-Club von Lübeck och Lübecker Verein für Luftfahrt inbjuder största möjliga antal sportflygplan att delta i årets Nordiska Flygdag 26—27 augusti och erbjuder piloter och medpassagerare att vara arrangörernas gäster under uppehållet i Lübeck.

Anmälningsstiden utgår den 10 augusti. Senast denna dag måste definitiva anmälningar vara KSAK tillhanda, innehållande flygplanets typ och registreringsbeteckning samt fullständig namn- och adressuppgifter på besättningen. Sportlicens är obligatorisk för piloter. Den som inte tidigare skaffat sportlicens gällande för år 1961 kan rekvidrera ansökningsblanketter hos KSAK.

### Fri tankning för hemresan

De 25 ekipage som först inkommer till KSAK med kompletta anmälningar utlovas fri tankning i Lübeck för hemresan. (Tänk på att förra gången deltog 51 flygplan från Sverige.) Sportlicensen kan ordnas, sedan anmälan i övrigt tillställs KSAK, dock före den sista anmälningsdagen (10 augusti).

### Trivsamt program

I Lübeck-arrangemanget ingår en Stjärntävling, för vilken regler och anvisningar sedermera kommer att utfärdas.

*Lördagen den 26 augusti* ankommer de flygande gästerna till Lübeck-Blankensee. Gemensam middag (Abendessen) på flygplatsen. 21.00 Flygarbal i Kurhaus, Travemünde. Övernattning i Lübeck.

*Söndagen 27 augusti* ägnas åt sightseeing, gemensam lunch (Mittagessen) på flygplatsen och 15.00—17.00 Flygdag med uppvisningar. Hemresan till Sverige sker på söndagskvällen eller tidigt på måndagen.

### Landskronafältet för ut- och inklarerung

Landskronaklubben har påpassligt erbjudit sig att samlas Lübeck-ekipagen på Thulin-fältet. Där finns tankningsmöjligheter och tillfälle till övernattning både i samband med utresan och återfärden. (Se KSAK-NYTT nr 3/61, sid. 26 och bilden på sid. 18 i samma nummer.)

Förtullning kommer att ordnas.

### RÄTT SKA VARA RÄTT

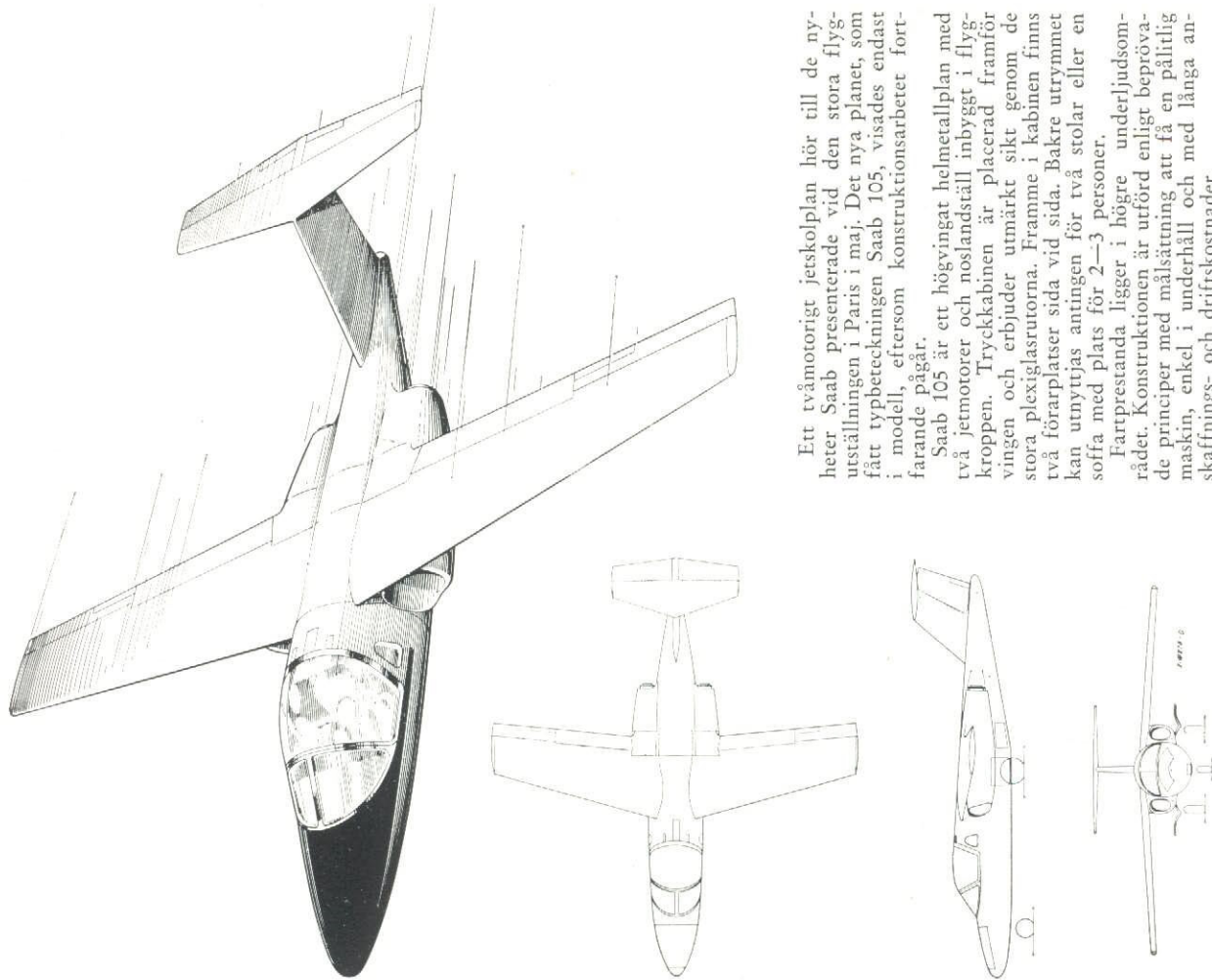
”Med anledning av Eder artikel ”Tre läger” i nr 3 av Eder tidskrift ville jag — eftersom rätt ska vara rätt — tala om, att den däri nämnde ynglingen, fyllda 16 år i november, inte är Sveriges yngste segelflygcertifikatinnehavare, åtminstone har han en medtävlare, Lars Hell-sing i Nyköping, som fyllde 16 år i december. Detta meddelas upplysningsvis av

En anföring.”

### UTBILDNING AV UTLÄNDSKA MEDBORGARE

KSAK vill påpeka att flygskolorna enligt BCL U 2.2 ej får antaga utländska medborgare som elev utan att först ha inhämtat särskilt tillstånd från luftfartsstyrelsen.

Vid ansökan härom skall — utöver elevens fullständiga namn, födelsedatum, yrke, adress samt nationalitet — även angivas hur länge vederbörande varit bosatt i Sverige.



Ett tvåmotorigt jetskolplan hör till de nyheter Saab presenterade vid den stora flygutställningen i Paris i maj. Det nya planet, som fått typbeteckningen Saab 105, visades endast i modell, eftersom konstruktionsarbetet fortfarande pågår.

Saab 105 är ett högvingat helmetallplan med två jetmotorer och noslandställ inbyggt i flygkroppen. Tryckkabinen är placerad framför vingen och erbjuder utmärkt sikt genom de stora plexiglasrutorna. Framme i kabinen finns två förarplatser sida vid sida. Bakre utrymmet kan utnyttjas antingen för två stolar eller en soffa med plats för 2—3 personer.

Fartprestanda ligger i högre underjordsområdet. Konstruktionen är utförd enligt beprövade principer med målsättning att få en pålitlig maskin, enkel i underhåll och med långa anskaffnings- och driftskostnader.

Motorerna är av fabrikat Turbomeca, alltså från samma franska företag som tillverkar motorerna för Alouettehelikopterna.

Bränsletankarna består av integraltankar i kropp och vinge.

Saab 105 är konstruerat huvudsakligen som skolplan för både militärt och civilt bruk.

# SAAB 105

I föregående nummer av denna tidning redovisades under rubriken "Haverier och flygsäkerhet" fyra typiska väderhaverier där dels bristande förberedelser, dels förarnas obenägenhet att vända tillbaka vid möte med dåligt väder varit de verkliga orsakerna.

Sedan dess har tre nya haverier inträffat där orsakerna, så vitt man hittills kan bedöma, icke har berott på vädret. Utredningarna är ännu icke slutförda, men det kan redan nu vara anledning att i förebyggande syfte hämta erfarenheter från de olika fallen.

1. Den 14 maj störtade en Piper PA-22 i vattnet utanför Fladens fyr i Skagerack varvid föraren omkom. Detta haveri har med största sannolikhet förorsakats av bränslebrist. Flygplanet var på väg från Hamburg till Göteborg och det förefaller som om förarens beräkningar haft en alltför snäv marginal. En marginal på minst 20 procent bör man alltid räkna med.

2. Den 21 maj inträffade ett haveri vid Njurunda varvid föraren erhöll så allvarliga skador, att han får bereda sig på en ganska långvarig sjukhusvistelse. Flygplanet, en Super Cub, totalhavererade. Föraren, som deltog i en av Sundsvalls Flygsällskap anordnad klubbträvnings hade flugit in över en kontroll för att kasta en rapport. Man såg från marken hur han flög in mot kontrollen i plané med minskad motoreffekt och med vingklaffarna till hälften utfällda. På 100—150 m höjd passerades kontrollen, men någon rapporthylsa kastades icke utan flygplanet svängde åt höger med en bankning på cirka 30° varefter det vek sig innan svängen avslutades. Av allt att döma har föraren varit så upptagen av sin tävlingsuppgift, att han icke uppmärksammat fartförlusten och dessutom gått in i sväng med halft utfällda vingklaffar.

3. Den 28 maj kolliderade ett flygplan typ Cessna 172 med en kraftledning över Dalälven i höjd med Bäna i Gagnefs socken. Flygplanet erhöll en del skador, dock icke allvarliga och landning kunde ske på Rommehed. Det är emellertid i högsta grad anmärkningsvärt att föraren, som vid tillfället hade 80 flygtimmar sammanlagt och cirka 10 timmar på flygplanstypen, utsatte sina tre passagerare för den stora risk som en flygning på låg höjd i en älvdalssäng medför. Dessutom är en sådan lågflygning ett direkt brott mot utfärdade bestämmelser. I "Trafikregler för luftfart", utfärdade av Luftfartsstyrelsen (upplaga 3, 1 aug 1960), står följande beträffande minimiflyghöjder:

"Luftfartyg skall, utom då så är nödvändigt för start eller landning eller då tillstånd från luftfartsstyrelsen föreligger, framföras

a) över tätbebyggd del av samhälle eller över större folksamling på sådan flyghöjd att det i händelse av nöd kan landa utan otillbörlig fara för person eller egendom på jordytan; sådan flyghöjd må dock icke understiga 300 m över högsta hinder inom en radii av 600 m från luftfartyget.

b) anorrtädes än vad som angives under a) på lägst 150 m höjd över marken eller vattnet."

Med anledning av de haverier som vi såväl i detta som i förra numret av KSAK-NYTT lämnat redogörelser för, får KSAK rikta en allvarlig vädjan till våra motorflygchefer, att på alla sätt medverka till att antalet onödiga haverier nedbringas. Vi rekommenderar att motorflygcheferna håller gemensamma genomgångar med klubbmedlemmarna och därvid även inbjuder flygplanägare som kanske icke tillhör klubben, men som använder samma flygfält. Sådana genomgångar bör omfatta erfarenheter från olika haverier och tillbud och repetition av gällande bestämmelser, dels i allmänhet och dels de mot vilka man brutit då haverierna eller tillbudet inträffade. Vi tror att sådana genomgångar, väl planlagda och utförda utan den press som förars utsattes för vid en "tidsjäktad" genomgång omedelbart före en flygning, kommer att ha stor betydelse för flygsäkerheten.

## Kurs för motorflygchefer

Såsom meddelats på annan plats anordnas ett motorflygchefermöte vid Lövudden, Johannisbergs flygplats den 2 juli.

Motorflygcheferutbildning är en fråga som KSAK tillmäter stor betydelse. Många klubbar har ännu inte kunnat tillsätta motorflygchefer. KSAK har hemställt att luftfartsstyrelsen i anslagsaskandena för budgetåret 1962/63 beräkna medel till KSAK:s förfogande för tre kurser som avses ordnas i olika delar av landet.

# INBJUDAN TILL SM

## SM i motorflyg förläggs till Karlskoga

Tävlingen äger rum den 19—20 augusti och tävlingsledningen hoppas på ett mycket livligt deltagande.

### Följande gäller för anmälan m m

1. *Anmälan* skall vara KSAK tillhanda senast den 5 augusti.
2. *Anmälningssavgift* kr 25:— ins. samtidigt på postgirokonto 5 55 70.
3. *Förläggning och förplägnad* kommer att ordnas så billigt och trevligt som möjligt.
4. *Sportlicens* erfordras. Ansökningsformulär rekvereras från KSAK.
5. *Upprop* sker på Karlskoga flygplats den 18 augusti kl 2000.
6. *Anmälningssblanketter* för enskilt deltagande och för lag kan rekvereras från KSAK.
7. *Tävlingsreglerna* från 1959—1960 års tävlingar gäller. Kan rekvereras från KSAK.
8. *Priser*:

### Individuellt:

Segraren får inteckning i Öresundspokalen och Ahrenbergs-pokalen 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. Ett flertal hederspriser och motorflygplaketter kommer att utdelas.

### Lag:

Segrande lag erhåller inteckning i Harald Enells Vandringspris och KSAK:s bricka utdelas till varje man i laget.

Dessutom påpekas att SM samtidigt är uttagningsstävling för tävlingen om Nordiska Flygarpokalen och SAS-pokalen. Denna tävling går i år i Danmark den 26—27 augusti och som vanligt kommer lag från Norge, Finland och Danmark att delta.

9. *Kompletterande tävlingsbestämmelser* angående briefing, förläggning m m kommer att tillställas de anmälda lagen senast 7 dagar före tävlingen.

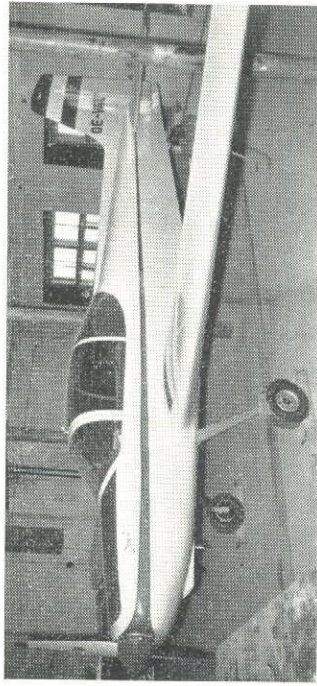
10. *Kartor* i skala 1:100.000 kommer att användas, vilket meddelas till ledning för den som önskar träna upp sin kartläsningsförmåga.

**Någon direkt skrivelse till klubbarna kommer icke att utsändas förrän anmälningar inkommit.**

Vi hälsar alltså härmed alla varmt välkomna till årets stora kraftmätning.

TÄVLINGSLEDNINGEN

# Flygplanbyggare med ambitioner

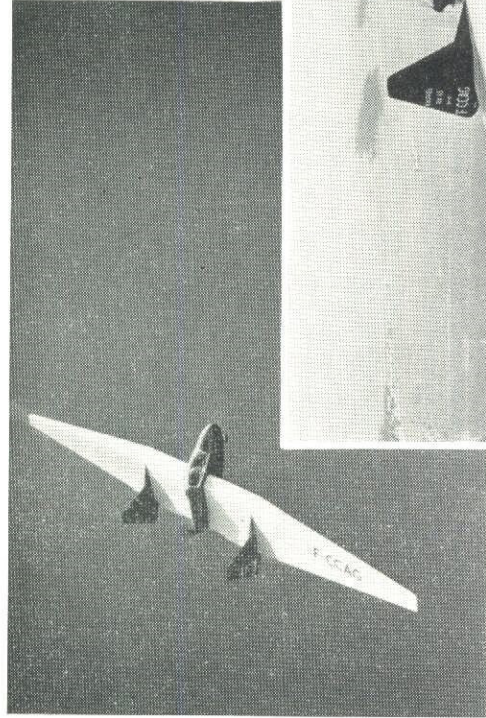


Österrike är ett vackert land och Spittal räknas bland landets fagreste nejder. Där alldeles vid foren av evigt snötäckta alptroppar residerar Josef Oberlerchner i en vykortsskön dalgång. Där driver han sin snickerifabrik och fyller ut produktionskapaciteten med finaste flygplanhantverk.

*JOB 15* har fått sitt namn ur upphovsman-

nens initialer. Det är ett tresitsigt bruksflygplan med 135 eller 150 hk Lycomingmotor, som ger en marschfart av 195 km/t. Start- och landningssträcka (50 fot) är 480 resp. 400 m. Flygkroppen är i stålörskonstruktions med landställ av konventionell typ. Vingde och roder är utförda i träkonstruktion. Flygplanet är standardutrustat med bogserkoppling.

## Bruksflygplan och flygande vinge bland nyheterna



*Mg 19 Steinadler* är ett tvåsitsigt övningssegelflygplan med tandemstol. Flygplanet levereras med rak eller knäckt vinge efter köparens önskan. Mg 19 vann nationalsjästerskapen 1953 och har deltagit i två VM, i England 1954 (5:a) och i Frankrike 1956. Förberedelser för att utrusta flygplanet med stålörskropp pågår. Priset är 18.200 sv. kronor.

*Mg 23* är ett ensitsigt segelflygplan med bästa glidtal 1:34 vid 80 km/t och lägsta sjunkhastighet 0,6 m/s vid 70 km/t. Flygplanet har deltagit i två VM, i Frankrike 1956 och i Polen 1958. Priset i Sverige är 13.500 kronor.

*LO-100* det lilla specialflygplanet för avancerad segelflygning har vi här i landet fått se vid flera tillfällen, bl a med Albert Falderbaum som förare. Priset är 13.500 kronor.

*Fawvel AV 36*, flygande vingen, som är så enkel att den t o m kan amatörbyggas (vi har sett ett exemplar i Stockholms Sfk!), har upptagits på Josef Oberlerchners program. AV 36 kostar fritt i Sverige 7.800 kronor.

*Fawvel AV 45* är en vidareutveckling av den version som KSAK-NYTT presenterade i nr 2/60. I sitt nya utförande förses motorseglaren utrustad med en Nelsonmotor H 59 A, som utvecklar 40 hk vid 3.730 u/m. Spännvidden har ökat till 13,685 m, längden till 3,49 m. Tomvikten är 219 kg. Lägsta sjunkhastighet är med flöjlad propeller 0,85 m/s vid 75 km/t, glidtalet 1:27.

## FÖS-ANSLUTNING nära 100 %

Flygklubbarnas Ömsidsiga Skaderegleringskassa (FÖS) som bildades 1960 har nu nått en nära nog 100-procentig anslutning. FÖS har som bekant möjliggjorts genom att segelflygklubbarnas övningssegelflygplan standardiserats och barnskaffningen inriktas på den 2-sitsiga Bergfalke.

Nu finns sammanlagt 67 Bergfalke i landet, vartill kommer ytterligare 4, vilka levereras under den närmaste månaden. Av de 71 flygplanen är 69 anslutna till FÖS, vilket innebär att FÖS tillförsäkrar ett nytt flygplan vid totalhavari eller reparation vid partiellt havari. Skulle reparationstiden överskrida 2 veckor får ägaren omedelbart ett nytt ersättningsflygplan till förfogande enligt fastställd uthyrningstaxa. Årsinsatsen utgör 1961 450 kronor per flygplan och självriskten är 300 kronor.

De två ej anslutna flygplanen äges av en flygklubb som sagt sig hittills inte ha råd att teckna avtal med FÖS. Må vi för klubbens skull innerligt hoppas, att ingenting allvarligt inträffar innan avtalet är klart.

# FLYGBENSIN SKATTEFRI VID KÄLLAN

## Ny lag i juni

Ny förordning om bensinskatt träder i kraft den 1 juli 1961 med innebörd att i kontrollstyrelsens register upprägnade förbrukare äger utfä skattefri flygbensin.

I registret upprägnas förbrukare med en förbrukning av minst 500 l pr kvartal efter ansökan på särskild blankett (utskänd till klubbarna) som kan erhållas från Kungl Kontrollstyrelsen, Avd för bensinskatt, Sthlm 7, tel 010/23 64 60.

## Skattefritt för flygklubbarna

Flygklubb (eller privatperson) som upptagits i registret erhåller ett särskilt registreringsbevis. Bensinleverantörerna erhåller utdrag ur registret. Vid köp av skattefri bensin uppges registreringsnumret, som kontrolleras av leverantören.

Flygklubb eller privatperson som innehar mer än ett flygplan åligger att för varje särskilt flygplan iordningställa en vidimerad kopia av registreringsbeviset. Varje sådant bevis skall förseas med resp flygplans registreringsboksnummer (SE-....) och förvaras i flygplanet tillsammans med övriga luftfartshandlingar.

Flygklubbns rätt att efter registrering utfä skattefri flygbensin gäller såväl de flygplan klubbens själv äger (resp innehar), som — efter särskild överenskommelse — enskild flygplanägare som är medlem i klubben.

Enskild flygplanägare som önskar erhålla registreringsbevis för sitt flygplan bör således ordna detta med sin klubb samt träffa överenskommelse i frågor ang fakturering och deklaration (se nedan).

## KSAK:s medlemmar

Flygplanägare som är direktanslutna medlem i KSAK och som önskar inköpsrätt genom KSAK bör göra anmälan härom till KSAK:s kassa snarast sedan detta nr erhållits.

Enskild flygplanägare som så önskar kan erhålla registrering direkt hos kontrollstyrelsen. Detta medför dock risk för att registreringsbeviset blir indraget om kvartalförbrukningen ej uppgår till 500 l.

## På beder och samvete

Deklaration ang förbrukat bensin skall kvartalsvis avges av varje registrerad förbrukare. Denna deklaration bör avges av klubbordförande eller motorflygchef jämte klubbkassören.

## Haveri med segelflygplan

Den 22 maj totalhavererade en Grunau Baby. Föraren skadades inte.

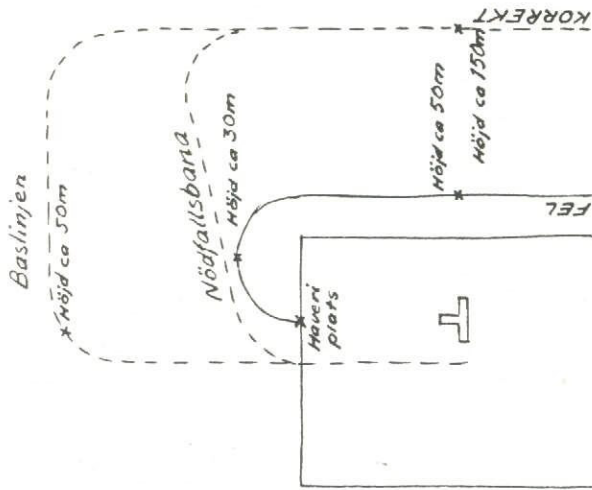
Anledning till haveriet var en felaktigt upp-lagd bedömningslandning, som istället för  $2 \times 90$  blev en  $180^\circ$  sväng på låg höjd — mycket sväng att göra och liten höjd att göra det på — med överstegring och vikning som följd.

Figuren visar hur det gick till och hur det borde gått till.

*Kom ihåg:*

Planera din väg i luften på god höjd — redan vid urkopplingen (vi talar här inte om termik-flyg).

Gör en *vid* bedömning, d v s gå tillräckligt långt från landningslinjen så den får en vid baslinje. Detta underlättar bedömningen och du får god tid att i lugn och ro förbereda den sista insvängningen. På medvindslinjen skall du vara mitt för märket på 150 m höjd. Har du kommit ned för lågt måste du flytta baslinjen närmare.



## Nya bygglärdare på Ålleberg

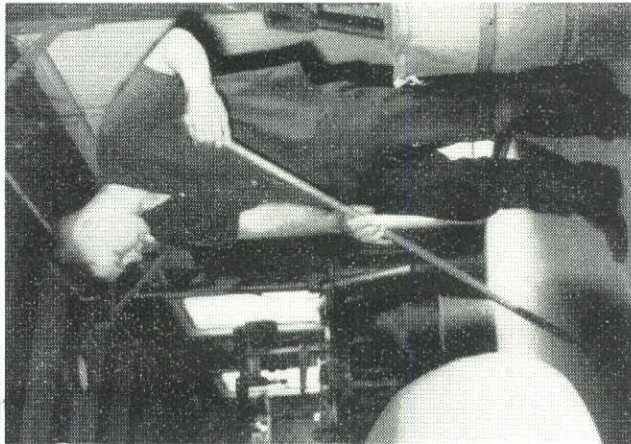
Åtta elever har deltagit i årets Bygglärdarekurs på Ålleberg 4—24 juni. Ingenjör Sven Axelsson har lett kursen med verkmästare Len-nart Jønsen som biträdande lärare.

Deltagare: Stig Bodling (Halle-Hunnebergs Fk), Pierre Holländer (Stockholms Sfk), Sonny Johansson (Västerås Fk), Axel Larsson (Öster-sunds Fk) Rolf Olsson (Ljungbyheds Fk), Rolf Persson (NO Smålands Fk), Stig Olof Petters-son (Skövde Fk), Per Öbrink (Gävlebygdens Fk).

Den *teoretiska* utbildningen har omfattat All-rientering, Flygplanlära, Hållfasthets-lärens grunder, Materiallära, Ritningsläsning, Arbetsledning och planering av verkstad, Bygg- och reparationsföreskrifter, Flygplankontroll, Tyngdpunktsbestämning, Underhåll och tillsyn, LFS-bestämmelser, Instrumentlära och Samarit-tjänst.

Den *praktiska* utbildningen har omfattat Re-paration och nybyggnad av segelflygplan, Flygplankontroll, Tyngdpunktsbestämning, Splis-sning, Tillsyn (underhållstjänst) och Instrument-montering.

Dessutom har programmet omfattat Flygning och Idrott.



Överst: t v Axel Larsson (Östers. Fk), t h Stig Olof Pettersson (Skövde Fk), och Pierre Holländer (Stockb. Sfk) samt skymd av lister Per Öbrink (Gävleby. Fk).  
Mitt: t v Veremäst Len-nart Jønsen (KSAK) instruerar Rolf Olsson (Ljungby-heds Fk), t h Per Öbrink i soparetagen.  
Underst: Stig Bodling (Hal-le-Hunneb. Fk), Rolf Persson (NO Små. Fk) och Sonny Johansson (Västerås Fk). I bakgrunden Rolf Olsson.





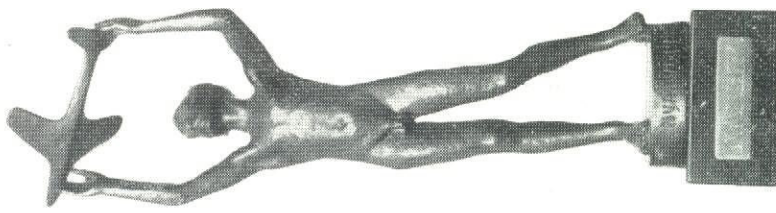
## Tolv nya segelflyglärare på Ålleberg

Årets första segelflyglärarekurs på Ålleberg genomfördes 25 maj—24 juni med chefsinstruktören Lennart Ståhlfors och Karl-Göran Klevstigh som lärare. Följande elever har deltagit:

Kai Andersson (Östra Sörmlands Fk), Birger Carlsson (Ljungbyheds Fk), David Forsmark (Jönköpings Fk), Torulf Jansson (Uppsala Fk), Karl Olof Johansson (Halmstads Fk), Stig Karlsson (Jönköpings Fk), Ruben Lindström (Sundsvalls Fk), Bengt Micrander (Ak i Göteborg), Bengt Larsson (Fk Nordvingen), Stig Olof Olofsson (Örebro BFK), Arne Stenberg (Västerbergslagens Fk), Bengt Trygg (Ovan Siljans Fk).

Kursen har omfattat följande ämnen och övningsgrenar: Flygning (praktisk utbildning), Flygning (teori), Flyglära, Flygmateriellkännedom, Luftnavigation, Meteorologi och Idrott.

*Därunder: fr v Ruben Lindström (Sundsvalls Fk), David Forsmark (Jönköpings Fk), Birger Carlsson (Ljungbyheds Fk), Torulf Jansson (Uppsala Fk), Karl-Olof Johansson (Halmstads Fk), Stig Karlsson (Jönköpings Fk) och Kai Andersson (Östra Sörmlands Fk).*



# Segelflyg - SM

## lockade 24 deltagare

### 12 deltar för första gången

Anmälningslistan till årets SM i Segelflyg 8—18 juni upptar följande tävlande och flygplan:

Olle Berg, Stockholms Sfk (Weihe), Sam Bertilsson, Örebro BFK (Ka 8), Tor Eliasson, Karlsskoga Fk (Weihe), Lars Fredriksson, Eskilstuna Fk (Zugvogel IV), Kurt Fridén, Lidköpings Fk (Weihe), Jan Hallbäck, Ak i Malmö (Ka 6), Bengt Jansson, Norrköpings Fk (Weihe), Sture Jerstedt, Uppsala Fk (Mucha Standard), Stig Johansson, Lidköpings Fk (Bergfalk), Lars Johansson, Stockholms Sfk (Zugvogel IVa), Sven Jonsson, Värmlands Fk (Zugvogel IV), Otto von Köhler, Stockholms Sfk (Ka 6), Bengt Lindmark, Örebro Bfk (Ka 8), Egon Lundberg, Lidköpings Fk (Ka 6), Harry Molander, FV (Weihe), Karl-Eric Nyström, Västerås Fk (Mucha Standard), Nisse Nässén, Östersunds Fk (L-Spatz 55), Göte Olsson, Västerås Fk (Weihe), Per Axel Persson, FV (Weihe), Sture Rodling, Linköpings Fk (Ka 8), Irve Silesmo, Örebro BFK (Ka 6), Rune Ströman, Ak i Göteborg (Weihe), Bengt Söderholm, Linköpings Fk (Zugvogel IV), Lennart Thorngren, Stockholms Sfk (Zugvogel IVa).

Precis hälften av de anmälda har tidigare deltagit i SM, nämligen Berg, Fredriksson, Hallbäck, Johansson, Sven Jonsson, von Köhler, Molander, Nyström, Olsson, Persson, Silesmo och Thorngren. Glädjande nog för återväxten inom svenskt segelflyg är inte mindre att hälften av de anmälda är sådana som inte tidigare deltagit i tävlingar. Av de förstnämnda tolv har en tredjedel t o m deltagit i VM, nämligen Jonsson, Molander, Persson och Silesmo. Tre av nykomlingarna, Fridén, Jansson och Lars Johansson, deltog i fjolårets Tempokurs på Ålleberg, vilken som bekant arrangerades för att ge några av de bästa i 1959 års Rikssegelflygtävling en chans att träna tävlingssegelflyg under illusionistiska former.

Det blir en hård kamp om SM-värdigheten och om inteckningen i David Wretlings vackra NYA VINGAR.

### Tävlingsledningen

Ännu så länge är sammansättningen endast preliminär, men några större avvikelser från följande plan torde inte behöva befaras:

*Överledare:* Generalmajor Nils Söderberg,

Stockholm; Civilingenjör S A Hansson, Stockholm; Trafikdirektör J G Karlsson, Stockholm.  
*Tävlingsledare:* Chefsinstruktör Lennart Ståhlfors, Stockholm.

*Expeditionsavdelningen:* Fru Astrid Westrin, Köping.

*Startavdelningen:* Instruktör K-G Klevstigh.  
*Kontrollavdelningen:* 1. Trafikledare Jan-Olof Olsson.

*Vädervärdningen:* Meteorolog Gösta Håkansson, Halmstad.

*Pressavdelningen:* Redaktör Lennart Olander, Stockholm.

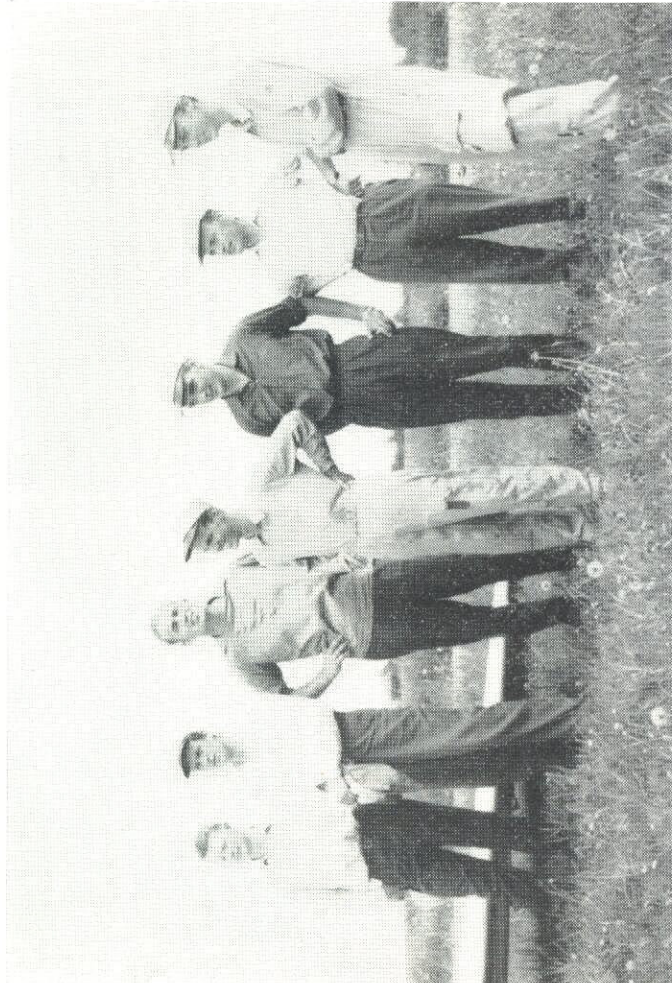
*Intendentavdelningen:* Förvaltare John Karlsson, Falköping.

### Prominent deltagare

Deltagarlistan här ovan bjöd redan den på fina flygarnamn, men vi måste nog plocka ut ett namn till — ur förteckningen över medhjälpare. I Göteborgs-laget, där Rune Ströman är anmäld som förare, är ingen mindre än gamle flygarveteranen Albin Ahrenberg lagledare. Kanske anmäler han sig som tävlande 1962!



*Ovan: fr v Bengt Trygg (Ovan Siljans Fk), Stig Olofsson (Örebro Fk) och Karl-Göran Klevstigh (KSAK).*



# Att Flyga är det enda raka



## Fortsett uppsving för inrikesflyget

Det har mer och mer börjat gå upp för det svenska folket, att den rätta linjen verkligen är två kortaste — och snabbaste — vägen mellan två punkter. I om bilisterna har efter irriterande helgkörningar med fartbegränsning och milslängt landsvägsköande kommit till insikt om att bilen med alla dess förtjänster har sin begränsning och många gånger överträffas av trafikflyget, i synnerhet om resan företas mot ett bestämt mål, om man måste ställa vissa krav på snabbheten vid längre färdsräckor och om man måste vara utvilad och i toppform vid framkomsten för att ta itu med viktiga arbetsuppgifter.

Jäktande affärsmän och tekniker har fått uppleva, hur dygnslånga, tröttnande färder till lands kan ersättas med snabba och ändå roligare flygresor på några timmar och många

familjer har utan tidspillan flygledes kunnat nå målet för den efterlängtdade sommarsemesteren. Flyget har blivit ett atraktivt trafikmedel för de flesta människor. Framstående affärsmän, tekniker och vetenskapsmän flyger! Edra vänner flyger! Man väntar av Er, att Ni flyger!

### Trafiknätet utbyggs

— Innan årets slut kommer vi att ha trafikken igång på 22 platser, berättar Linjeflygskontrollchefen direktör Sven Östling (tillika ledamot av KSAK:s styrelse) för KSAK-NYTT. Redan i höst kommer Rommehed att få daglig flygförbindelse med Stockholm och nya flygplatser väntas inom ett halvår kunna trafikeras i Ornsköldsvik, Umeå och Skellefteå. Då slopas trafikfiken på det gamla gräsfältet i Nordmaling. Beslutet om en flygplats i Borås är redan

klart och rekognoseringen för Kronobergs läns flygplats torde inom kort vara slutförd. Diskussioner pågår om nya flygplatser dels i triangelområdet Uddevalla—Trollhättan—Vänersborg, dels i Skaraborgs län. Norrköping—Linköpings förbindelse söderut torde kunna lösas inom en icke alltför avlägsen framtid. En tvärsående trafikförbindelse över södra Sverige ingår i den förberedande planeringen och tillkomsten av Rommehed inbjuder till allvarliga spekulationer kring en diagonallinje som sammanbinder de norrländska kuststäderna med västkusten (Göteborg).

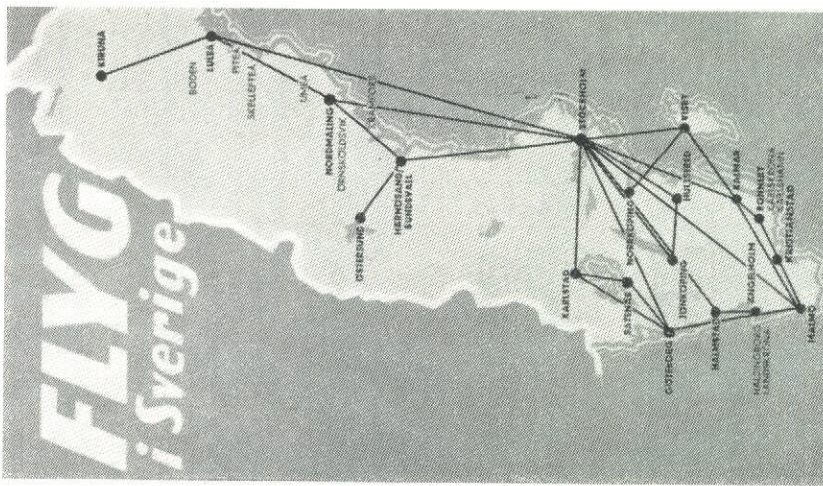
De stora avstånden i Norrland gör flera orter i inlandet aktuella. Sannolikt kommer lösningen på dessa trafikproblem att ligga i uppriktandet av matarlinjer längs älvdalarna, trafikerade med STOL-flygplan och inriktade på kombinerad person-, post- och godstrafik.

### Nya Flygplantyper aktuella

— LIN förfogar f n över 13 flygplan, fortsätter direktör Östling, 5 Convair-Metropolitan med 52 sitplatser och 8 DC3 med 32 sitplatser. En av de sistnämnda går i ständig pendeltrafik på linjen Malmö—Köpenhamn. I dagens läge är DC3-an oombärlig. Denna trafikflygets odödlige draghäst tar sig ner överallt, även på fält som inte låter sig trafikeras av större, modernare flygplan. DC3:orna befinner sig i mycket gott skick och skulle utan vidare kunna

### T v: Direktör Sven Östling.

Nedan: Försäljningschefen Sven Sandberg.



verka ett par årtionden till. Men redan idag är flygplanets kapacitet i minsta laget. Om några år måste därför en ny flygplantyp sättas i trafik och med all sannolikhet kommer man att välja ett turboprop-flygplan. Den turbindrivna propellermotorn har få rörliga delar. Den för inte ett sådant oväsen som jetmotorn och de tillgängliga flygplantyperna, mellan vilka valet sker har en marschfart på ca 650 km/t och tar över 60 passagerare.

För matarlinjerna, på Norrland och annorstädes, måste man sätta in ett mindre STOL-flygplan av typ TWIN PIONEER eller liknande.

### Svenskarna lär sig flyga

En ytterligare förbättrad utrustning, både i flygplanet och på flygplatsen har medfört att trafikflygets regularitet numera endast är obetydligt sämre vintertid än på sommaren. Ändå visar det sig att beläggningen på vintern märkbart avtagit, även om man bortser från den

# BESTÄMMELSER FÖR LÄTTA FLYGPLAN vid flygning i utlandet

## Rabattförmåner

— Resebyrå har, påpekar herr Sandbergs stora möjligheter att göra en flygresor extra ekonomisk genom att låta kunden utnyttja de så-  
dana rabatterna.

Linjeflyg erbjuder, förutom *tur-retur-rabatten*, som är 10 procent på enkelpriset per sträcka, en särskild *barnrabatt*, åldersgraderad från 90 till 50 procent, och betydande *familjerabatter*. Vidare finns *grupperabatter* och *rabatter för studerande* i åldern 12—26 år samt *militär-rabatter*. En *week-end-rabatt* är så utformad, att man under hela sommaren vid flygningar mot Stockholm kan resa fram och åter till enkelt pris.

*Flyg och bil-kombinationen* kan tillämpas överallt i landet. Bilen kan hyras i samband med biljettköpet.

Om allt detta och mer till kan läsa i LIN/SAS LOKALA TIDTABELL, som finns tillgänglig på varje resebyrå. Låt byrå hjälpa Er att göra upp en ekonomisk resplan.

Tänk på... MAN VÄNTAR AV ER ATT NI FLYGER!

Diz

## Anordnande av tävlingar

KSAAK framhåller vikten av att flyg-tävlingar, även klubbävlingar, planeras omsorgsfullt och med tanke på flygsäkerheten.

Flygtävling som är öppen för andra än klubbens egna medlemmar skall godkännas av KSAAK. Tävlingsreglerna skall insändas i god tid före tävlingen. Vid alla sådana tävlingar skall sportlicens medföras av den tävlande. Tävlingsledningen är ansvarig för detta och skall påminna om sportlicensen i inbjudan till tävling.

*Obs!* Vid anordnande av tävling där rapportkastning ingår bör tävlingsreglerna medgiva endast en anflygning för varje kast. Genom denna bestämmelse förebygges att en förare vid ett misslyckande gör en snäv sväng med låg fart i sin strävan att så snabbt som möjligt göra om försöket. Det kan redovisas träkiga följder av ett sådant tillvägagångssätt.

rena semestertrafiken. Tvivlar man på reguläriteten, eller tror man att flygplanen är lika kalla som många av våra bilar? — Tydligt måste man lära folk en hel del om trafikflyget.

Linjeflyg befinner sig i den föga avundsvärda situationen att producera en vara som inte kan lagras utan måste säljas i samma ögonblick som den produceras. Linjeflyg säljer tomma, bekväma sitplatser och vintertid kan det vara aktuellt att till ett pris som passar både köparen och säljaren avyttra sitplatser, som eljest skulle vara outnyttjade.

— Den 50-procentrabatt som i vintras medgavs för varje resande högst en gång per månad blev en stor framgång, berättar direktör Ostling vidare. Lågtrafikperioden gav en trafikökning av mer än 100 procent och inrikesflygets bekvämlighet presenterades för nya befolkningsgrupper över hela landet.

I princip är det redan klart, att en ny utförsäljning av tomma stolar i Linjeflygs Convairet och DC 3-or skall ske under vintermånaderna, men det är långt dit och nu skall vi ta en titt på

## Sommertrafiken

Sakkunnig guide i sommartidtabellen är trafik- och försäljningschefen Sten Sandberg:

— Sommartidtabellen täcker nu hela Sverige från Kiruna ned till Malmö. 19 platser är därmed sammanbundna med snabba, goda flygförbindelser, som tillhandahålls av Linjeflyg/SAS.

Linjeflyg har som sin främsta uppgift att tillgodose den reguljära trafiken, men som komplement till denna genomför vi en hel del charterflygningar. Dessa gör det möjligt att smidigt åstadkomma en utjämning i trafikintensiteten. Vi flyger bl a i samarbete med Reso och Svenska Turistföreningen och att flyga skolresor är inte längre någon sällsynthet. Midnattssol-flygningarna till Bodö blir i sommar 8 stycken. Samtliga utgår från Stockholm och arrangeras i samarbete med Svenska Journalens Resetjänst. Turerna startar på lördagskvällen och efter en båtfrid i midnattssol utanför Bodö återvänder man hem på söndagsmorgonen. Slutligen räknar vi nog med en hel del extraturer, särskilt till Visby, ett populärt semester mål för fastlandsborna.

På sträckan Stockholm—Visby, berättar herr Sandberg, där Linjeflyg på vintern har 4 dagliga turerna, utökar man under högsäsong till 10 dagurer och dessutom en natur (egentligen en sen kvällstur) till kraftigt reducerat pris, turerna. Norrköping—Visby har sommartid två dagliga turerna mot en tur tre gånger i veckan under vintern. Malmö—Kalmars—Visby har en daglig sommartur.

## Danmark

Kostnadsfri landning och parkering de första 48 tim på en och samma flygplats för flygplan på max 2.000 kg.

## Israel

Kostnadsfri landning och hangarplats de första 48 tim.

## Jugoslavien

Enligt uppgift utgår ingen avgift för landning och hangarplats de första 48 tim för privatflygplan.

## Luxemburg

Kostnadsfri landning och hangarplats för flygplan under 2.000 kg.

## Norge

Kostnadsfri landning och parkering de första 48 tim på en och samma flygplats för flygplan på max 2.000 kg.

## Portugal

Kostnadsfri landning och hangarplats de första 48 tim.

## Spanien

Kostnadsfri landning och hangarplats de första 72 tim.

## Storbritannien

Kostnadsfri landning och hangarplats de första 48 tim för flygplan under 2.000 kg.

## Syd-Afrika

Kostnadsfri landning och hangarplats de första 48 tim på flygplatser anslutna till South African Airports Association och på flygplatser av alla slag anslutna till Aero Club of South Africa.

## USA

I allmänhet utgår ingen landningsavgift på flygplatserna i USA men några flygplatser debiterar viss avgift för övernattning och förankring.

På vissa av de stora kommersiella flygplatserna utgår landningsavgift av mellan 50 cents och 1 dollar.

## Västryskland

50 procent rabatt på landningsavgifter.

## Bremen och Düsseldorf fordrar radio

Flygning på Flughafen Bremen och Flughafen Hamburg medges numera endast för flygplan med funktionsduglig 2-vägsradio.

## Kolorerad fackpress

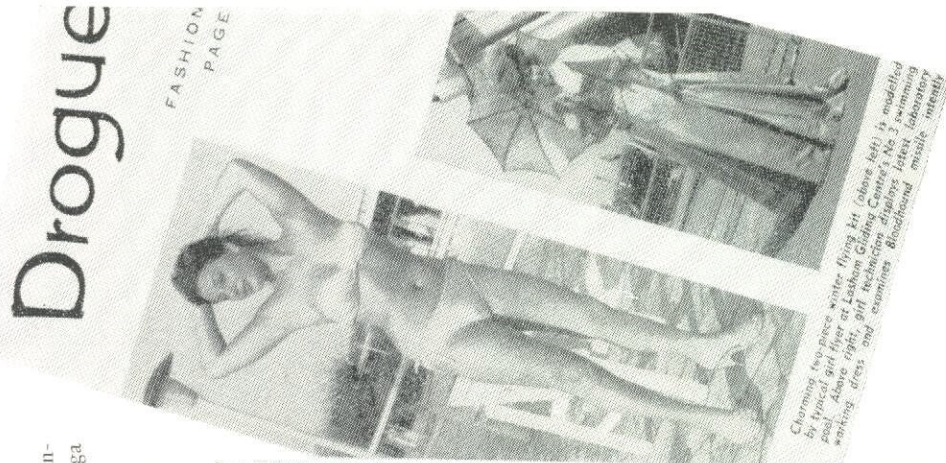
kan man börja tala om när man finner nedanstående pinupper i den engelskt vederhäftiga kollegan Flight.

En glad sommar önskas

Red.



New 1964 light-weight parachute design is displayed here in section by typical British girl parachute jumper. The girl is going down. I read "Flightless" every week, she says. She is wearing a waist-level parachute that many parachutes over quarant. Although they admit the old chutes kept the rain off during descent. Using the new chute there seems no shortage of male helpers on landing. Our stiletto costumed with a smile.



Charming, two-piece winter flying kit (shown left) is modelled by typical girl flyer at Easton Gliding Centre's No. 3 swimming pool. Above right, girl technique diver takes laboratory washing dress and examines bloodhound muscle intensity.

### SVENSK FLYGHISTORISK FÖRENING

har enligt SAS-NYTT bildats i Malmö med E O Sundgren som ordförande och N A Nilsson som sekreterare. Adressen är P O, Box 14, Malmö 1.

### SEGELFLYGARE MÄSTARE I NUTIDSORIENTERING

Genom att vinna årets tävling i nutidsorientering, har en av Skövde flygklubbs segelflyg-

gare, Erik Sjölin, vunnit en resa till London under juni månad i år.

Sjölin är född 1945 och går i R I i Skövde Högre Allmänna Läroverk. Han är mycket tekniskt intresserad och är särskilt road av matematik.

På fritiden sysslar han med segelflyg, spelar saxofon och ishockey samt fotograferar. Utan tvekan är flygningen den roligaste fritidssysseltningen. Han siktar nu på S-certifikatet.

Beträffande framtidsplanerna, står det f n och väger mellan Flygvapnet och en högre tekniska skola. Kanske S-certifikatet påverkar i flygskiktning.

## Tempo ger Sverige

### internationell tävling i radiostyrning

Tempo AB har lovat ekonomiskt säkerställa arrangemangen i samband med en stor internationell radiostyrningstävling som arrangeras av KSAK och SMFF på Skarpnäcks-fältet den 18—21 augusti.

Tävlingen kommer att omfatta två klasser, segel- och motormodeller, i båda klasserna endast för multicontrol.

Anmälningar har begärts in till den 1 juli och man väntar ett ganska stort deltagande, särskilt som antalet deltagare från varje nation är lämnat helt öppet och intresset redan efter förannonseringen på FAI:s kalendersammanträde i höstas visat sig mycket stort.

Gästerna tas emot i Stockholm under fredagen och mätningproceduren börjar redan på eftermiddagen. Tävlingen går lördag—söndag och på söndagsförmiddagen blir det prisutdelning. På måndagsmorgonen avreser deltagarna.

Stockholms stad har gett sitt bidrag genom att upplåta Skarpnäcks-fältet för en symbolisk summa och KSAK väntar ytterligare stöd från skilda håll för att göra evenemanget till en verkligt god Sverige-propaganda.

### ÅRETS CADET-BESÖK PÅ ALLEBERG

31 JULI—2 AUGUSTI

Elva unga kadetter från USA, Canada, Storbritannien och Italien kommer på sommarens rundresa bland utvalda svenska flygflottor till att gästa Alleberg och Falköping under tre dagar kring månadsloppet juli—augusti. Gruppen åtföljs av en officer ur Civil Air Patrol och en ur U S Air Force samt två svenska eskort-officerare ur Flygvapnet.

Falköpings stad har redan tidigare lovat ge en middag för gästerna. Detta har utvecklat till en tradition, liksom det frikostiga värdskap som under en följd av år utövas av Rotary, Falköping, dels i samband med en lunch, dels under en livligt uppskattad sightseeing-tur bland Flygbygdens utåldriga kulturminnesmärken.

På Alleberg kommer tiden för övrigt att ägnas åt segelflygning, och som vanligt blir det en trivsamt danstillställning på Allebergs-restauranten, dit Falköpings unga, sköna damer hälsas hjärtligt välkomna.

## NORDISK LANDSKAMP FÖR FRIFLYGANDE MODELLER

Finsk lagseger med Sverige på andra plats

I pressläggningen kom resultatet från den senaste Nordiska Landskampen, som arrangerades av SMFF på Ljungbyhed den 4 juni. Här nedan några av toppnoteringarna:

**Klass A 2 (S-int):** 1) Poul Lauridsen, Danmark, 18, 107, 157, 124, 748; 2) Torsten Strang, Finland, 180, 180, 73, 145, 152, 730; 3) Knut Andersson, Sverige, 142, 180, 180, 127, 99, 728.

**Klass C 3 (G-int):** 1) Charles Moberg, Sverige, 180, 180, 180, 180, 900; 2) Seppo Pohjola, Finland, 180, 180, 167, 163, 870; 3) Björn Storgårds, Finland, 180, 180, 180, 180, 135, 855.

**Klass D 1 (F-int):** 1) Rolf Hagel, Sverige, 180, 180, 180, 900; 2) Harri Kauho, Finland, 180, 180, 133, 170, 159, 822; 3) Sandy Pimenoff, Finland, 180, 180, 137, 180, 140, 817.

**Lagtävling A 2 (S-int):** 1) Sverige, 2103 sek.

**Lagtävling C 3 (G-int):** 1) Finland, 2544 sek.

**Lagtävling D 1 (F-int):** 1) Finland, 2388 sek.

**Lagtävling, totalresultat:** 1) Finland, 7010 sek; 2) Sverige, 6571 sek; 3) Danmark, 5086 sek; 4) Norge, 4840 sek.

## TILL SALU

### LEAR FLYGLANSRADIO

12-kanal sändare VHF + VOR. Tel. 55 42 68 mellan kl 0730—0800.

### AUSTER

Lycoming motor 550 t, kv, t, grundö, 4-sitsig, självstart, skidor och reservmotor. Pris: 13.000.—

### Östra Sörmlands Flygklubb.

Tel Nyköping 126 10

## BÄR K S A K:s N Y A

### M Ö S S M Ä R K E

Pris 28:—

Högsta kvalitet