

På grund av försenad distribution av nov.-numret på vissa platser förlänges anbudstiden enl. nedan.

ANBUD INFORDRAS

å flygplan SE-CLN, typ

STINSON RELIANT

Total gångtid: 2.000 timmar. Motor total gångtid: 850 timmar. Motor gångtid efter senaste grundöversyn: 250 timmar. Utrustning: skidor, hjul, flottörer. Mycket reservdelar. Allt i mycket gott skick.

Närmare upplysningar erhålles av **H. Tammert, Kiruna. Tel. 126 40.**

Anbud skall insändas till ovanstående adress senast den 15 januari 1962.

KSAK-KARTOR UTFÖRSÄLJES

Ett restparti av flygkartor i skala 1:300 000 över Sverige, Norge, Finland, Danmark och Nordtyskland till salu billigt.

1. **Uppklustrade på väv.** Sverige från Stockholms-området norrut, sammanlagt 6 kartblad. Hela Norge, 8 kartblad. Södra, östra och norra Finland, sammanlagt 9 kartblad. Hela Danmark, 2 kartblad. Nordtyskland, 2 kartblad. — Pris per karta 4: —.
2. **Rullkartor över flygrouter.** Kemi—Boden—Östersund, Västerås—Östersund, Östersund—Stockholm (enstaka exemplar), Östersund—Malmén—Karlsborg, Stockholm—Oslo (enstaka exemplar), Malmö—Göteborg—Oslo, Stockholm—Göteborg, Västerås—Malmén—Rinkaby, Stockholm—Karlskrona—Malmö. — Pris per karta 2: —.
3. **Vikta routekartor på väv.** Omfattande hela Sverige, utom sydvästra delarna, sammanlagt 12 kartblad. — Pris per karta 2: —.

KSAK, Malmskillnadsgat. 27, Stockholm C.

Telefon 23 23 65

KSAK:s MÖSSMÄRKE

sänkt pris 25: —. Idealisk julklapp!

Best. per tel. 010/23 23 65

ÖNSKAS KÖPA

PIPER CUB (65 el 90 hk)

Sandefjord Flyklubb, v/Erik Wegger,

Råstad, Norge



December 1961

Redaktör och ansvarig utgivare: *Georg H Dérantz*. Adress: Kungl. Svenska Aeroklubben, Malmskillnadsgatan 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



NUMMER 7-8 - ÅRGÅNG 4 - DEC. 1961



PIPER



1962

Colt

Piper Colt, flygplanet som segrade i KSAK:s omfattande flygplantest och som utsågs till standardflygplan inom KSAK-klubbarnas skogsbrandbevakning. — Det idealiska småflygplanet, lättfluget, 320 kg nyttig last, 165 km/t, aktionstid 6 tim.

PIPER - VÄRLDENS MEST SÅLDA FLYGPLAN

Cherokee,

ett ultramodernt reseflygplan i mellanprisklassen. Helmetallkonstruktion. 4-sitsigt. Fart 200 km/t. Aktionstid 6—7 tim.



Comanche,

högklassigt reseflygplan med tre världsrekord, vinnare av engelsk flygplantest. 180/250 hkr. Fart 265 km/t. Aktionstid 9 tim.

Aztec

Världsrekord jorden runt i mars 1961. Valdes av ICAO för krävande uppdrag i Indien. 2 motorer. 6-sitsigt. Fart 330 km/t. Aktionstid 9 tim.



Nya och begagnade flygplan i lager, jämte reservdelar och radioutrustning

POSTFACK 31 — NYKÖPING — TEL: 0155/173 47—173 48

NYGGE
AERO

LUFTENS FRIHET

När de stora drakarna från trafik- och militärflyget breder ut sina vingar i lufthavet, blir privatflygaren — med eller utan motor — lätt en spurv i tranedansen. Det är givet att de stora samhällsviktiga organ som begagnar sig av dylika luftfarkoster måste ha erforderligt utrymme. Det är också klart för alla flygare att privatplanen inte får utgöra något allvarligt hinder eller faromoment för denna allmännyttiga verksamhet. Men även den lille mannen bör kunna göra anspråk på en rimlig andel av den luft vi inte endast andas utan också förflyttar oss i, lika väl som privatbilisten, fotgängaren och småbåtägaren har rätt att röra sig på lands- och vattenvägar.

Detta hovsamma krav har emellertid som regel mött en mycket ljum förståelse hos dem som makten haver på olika håll i världen. Inom vissa områden har läget inför den alltmer växande trafiken blivit nästan katastrofalt för privatflyget, kanske allra mest för segelflygarna, och det har blivit uppenbart att något måste göras i syfte att skapa gehör för denna kategori flygare, vilket också KSAK med skärpa velat hävda.

Enligt vår uppfattning bör FAI:s permanenta organisation förstärkas, så att sammanslutningen med kraft kan hävda det växande privat- och affärsflygets intressen ifråga om luftrum, radiotrafik, uppträdande på flygplatser m m. Organisationen bör vidare skapa underlag för en service i Europa, motsvarande den som AOPA ger sina medlemmar i USA. I Europa är dock problemet betydligt svårare på grund av skiftande nationella bestämmelser, politiska och ekonomiska gränser, olika språk o s v.

FAI har nu, enligt beslut vid Monaco-mötet i september, börjat undersöka möjligheterna att bevaka privatflygets intressen hos statliga och internationella myndigheter och organ. Anvisningar för en sådan undersökning har nyligen utsänts till de olika nationella aeroklubbarna.

KSAK har för sin del påbörjat arbetet och resultatet kommer efterhand att redovisas i KSAK-NYTT.

För dagen skall vi återge några av de synpunkter Kongl. Dansk Aeroklub anförde i frågan: Segelflygning och Trafikkontroll.

— Vilka rättigheter har vi egentligen, frågar den danska klubben, som hävdar att principiellt har varje medborgare samma rätt att färdas i luften, på samma sätt som på marken och till sjöss. Detta utesluter naturligtvis inte trafikregler för att minska kollisionrisken, vilken ju är av intresse för alla parter. Det är också

ofrånkomligt att dessa trafikregler måste bli mera restriktiva än andra eftersom den tredimensionella flygtrafiken med sina stora differenser i hastighet och övriga prestanda är svårare att kontrollera.

— Restriktionerna bör emellertid vara utslutande tekniskt motiverade och alltså inte betingas av trafikens ekonomiska betydelse, hävdar klubben. Ingen typ av flygplan bör vara förhindrad att förflytta sig från en plats till en annan och reglerna måste ta hänsyn till vad som är möjligt för den ena eller andra flygplantypen. Man begär ju inte att en jet-liner skall flyga över Atlanten på 150 m höjd eller flyga med 50 km/tim inom starkt trafikerade områden. På samma sätt kan man inte föreskriva att ett segelflygplan på sträckflygning inte skall överstiga 200 m eller fordra att det skall medföra fullständig IFR-instrumentering (plus, till helt nyligen i Danmark, två motorer).

— Vi ser ofta en tendens att ge vissa företrädesrättigheter i flygtrafiken och där kommer uppenbarligen segelflyget på sladden. Har vi lika rättigheter, så måste vi hålla på dem, även på ICAO-nivå.

Den danska klubben ger i sin skrivelse exempel på de svårigheter segelflygarna har att kämpa med i Danmark:

— Strax efter kriget då såväl den militära som den civila flygtrafiken var obetydlig kunde segelflygningen bedrivas utan större ATC-problem. Alla statliga flygplatser utom Köpenhamn var då öppna för segelflyg (vanligen med vinschstart). En viss friktion fanns det dock alltid mellan segelflyg och motorflyg. Vi har också fortfarande en bestämmelse, som förbjuder segelflygplan att starta, när motorflygplan startar eller landar, såvida ej båda står under gemensam kontroll.

— När flygvapnet återuppbegjordes under 50-talet blev det fler och fler militära kontrollzoner och TMA:s. Med åren har de vuxit avsevärt i form av danger areas och ett fåtal förbjudna områden. Flygning i militära kontrollzoner är vanligen förbjuden, medan det är tillåtet att flyga i militära TMA:s i sådant fall tillrådes dock om möjligt radiokontakt med den militära ATC.

— En av de operativa baserna är också civil flygplats. Här är segelflygning tillåten då ingen militär flygning eller flyglinjetrafik pågår. På denna plats sker flera segelflygstartar än någon annanstans.

— En civil flygplats är belägen i utkanten av en annan militär kontroll-zon, men civil

flygning är tillåten under 700 m. Med allmänt gillande medgives nu segelflygning upp till 1.500 m inom detta område om ej annat meddelas, vilket visar att de tidigare bestämmelserna bedöms alltför rigorösa.

— En tredje militär flygplats som ej är i ständigt bruk har hittills fått disponeras av segelflyget varje sommar för mästerskapstävlingar och liknande.

— Segelflygningen saknar statsunderstöd i Danmark, men brukar på det här sättet få en viss hjälp av flygvapnet, där segelflygning ingår som fritidssport.

— Större svårigheter vållas emellertid av den civila ATC. Först bör påpekas att segelflygningen kontrolleras av Luftfartsstyrelsen, som utfärdar segelflygcertifikat m m. Samarbetet har i dessa hänseenden varit gott. Alla gällande bestämmelser rörande licenser, flygplan och verksamhet är resultat av ömsesidigt samarbete och har skrivits av en gemensam kommitté.

— Så är emellertid icke fallet i ATC-frågor. På våren 1959 blev det känt att hela flygområdesindelningen över Danmark skulle göras om. Tid efter annan bad vi att få bli konsulterade och erbjöd vår hjälp med framhållande av att ATC-folk saknade erforderlig kunskap om segelflyg och att vi fruktade ett alltför stort hänsynstagande till det kommersiella flyget.

— Endast ett par dagar innan bestämmelserna skulle träda i kraft inbjöds vi till ett sammanträde i styrelsen, vilket öppnades av styrelsens chef. Denne medgav att han inte begrep mycket av det nya systemet. Han sade också att han hyste stor sympati för segelflygning, men att denna inom Köpenhamns TMA (som sträcker sig över hela östra delen av landet) måste begränsas till under 100 fot (30,5 m). I övrigt finge folk som var intresserade av segelflygning emigrera till andra delar av landet.

— Vi protesterade kraftigt och fick då reda på att det inte förhöll sig fullt så illa, men att det inte var tillrädligt att flyga utan radio inom detta TMA. När vi sedan diskuterade denna fråga i detalj, visade det sig att inte heller detta var något ofrånkomligt krav, men att alla de nya bestämmelserna redan voro tryckta! Sedermera ändrades dock ordalydelsen, i enlighet med vår önskan, till en rekommendation att om möjligt använda radio.

— Detta räddade situationen till en tid. Både SAS och den lokala Pilot Association har emellertid senare krävt "full kontroll" inom flygkontrollerade områden, vilket är en stor och alltjämt växande del av vårt land.

— Vi opponerar oss eftersom det skulle omöjliggöra sträckflygning i hela östra Danmark där hälften av befolkningen — och segelflygarna — lever.

Här ett exempel på hur det nya systemet kan verka:

— Alla platser för grundläggande utbildning måste vara godkända av Lfs och i ca 12 år har en av de ledande klubbarna bedrivit sådan flygning norr om Köpenhamns flyghamn och ca 12 km nordost om Vaerlöse militärflygbas.

— Enligt det nya systemet befann sig denna plats plötsligt inom en ny militär kontrollzon, utan att saken diskuterats med vare sig klubben eller Kongl. Dansk Aeroklub.

— Diskussionen visade tydligt att danska ATC, som ingår i Lfs, inte kände till existensen av ca ett dussin sålunda godkända segelflygplatser och följaktligen inte tagit hänsyn till dem. Klubben protesterade, men anvisades att begära tillstånd på Vaerlöse vid flygning över 1.000 fot (305 m), tills saken klarats upp. Trots upprepade framställningar har ingenting hänt. Klubben uppehåller vänskapliga förbindelser med den militära ATC, men den är dock, på grund av ett rent fel, under dess jurisdiktion.

— Härtill kom ytterligare att den civila ATC på våren 1961 ändrade in- och utflygningsproceduren på Kastrup under vissa omständigheter, med påföljd att den nordgående trafiken, som tidigare dirigerats längs kusten, flera km från segelflygplatsen, nu kom rakt över den och t o m hade vändpunkt där.

— En dag med mycket varierande molnbas och rätt intensiv segelflygaktivitet, rapporterade några Convairförare per radio till ATC att de varit mycket nära några segelflygplan. Detta förvånade dem tydligen. Vid den efterföljande inofficiella diskussionen med Köpenhamns ATC visade det sig att vederbörande chef fortfarande inte kände till segelflygplatsens existens.

— När en ny flyglag antogs i Folketinget förra året, påvisade vi för politikerna några av dessa svårigheter. Vi begärde att lagen skulle föreskriva att en permanent kommitté tillsattes för bättre samarbete mellan myndigheterna och dem som begagnade luftrummet.

— Häremot opponerade sig administrationen och förslaget föll igenom. I sitt tal i riksdagen lovade vederbörande statsråd att de som utnyttjade luftrummet skulle informeras om nya bestämmelser och även få tillfälle att diskutera dem i förväg. Detta löfte har hittills uppenbarligen negligerats av myndigheterna.

Med dessa och andra exempel för ögonen frågar kollegan. Vad kan FAI göra, bortsett från att rent lokala svårigheter måste mötas av de nationella klubbarna och liknande organisationer? Följande föreslås:

1. FAI kan hjälpa segelflygarna att hävda sin rätt till sin speciella form av flygtrafik. Detta jämte segelflygets speciella problem måste framförallt klargöras för ICAO, som tydligen aldrig diskuterat dem.

2. FAI kunde försöka få alla bestämmelser och anvisningar som berör segelflyg på remiss innan de utfärdas av ICAO.

VEM KAN DET VARA...



... undrar amatörbyggmästaren Hugo Ericsson från Tandsbyn och sneglar från sin nyflugna Jodel D 126 (85 hkr) mot kollegan i luften. — Sanningen att säga är det här fråga om Hugo E i två upplagor. Kärran är så snygg och så välbyggd att den tål att betittas två gånger.

KÄND UNGDOMSPRÄST NY SSKF-ORDFÖRANDE

3. Det privata motorflyget har många liknande svårigheter och ämnar nu starta någon sorts organisation inom FAI för att ta hand om deras speciella problem. Samarbete med dem kunde vara lämpligt.

4. FAI kan samla och distribuera mera informationer om svårigheter i olika länder och hur de bemästras. (Ett frågeformulär vore kanske bättre än den anmodan som utsändes efter sista sammanträdet.)

Uppgift om vilka länder som har permanent kommitté för samarbete med myndigheterna och hur dessa kommittéer arbetar vore särskilt värdefullt.

Detsamma gäller användande av radio och radar för att kontrollera segelflyget och hålla annan trafik, som inte kan se eller ses borta från segelflygverksamheten.

5. FAI kunde kanske också göra mera för att underlätta segelflygning över gränserna. Denna fråga behandlades av representanter från olika länder vid ett sammanträde i Schweiz i våras, där en observatör från FAI kunde varit närvarande.

— Det kan finnas många andra och bättre utvägar, slutar KDA:s talesman, men huvudsaken är att vi gör något. "Enade vi stå, söndrade vi falla" och det är fara värt att vi faller söndrade om inte något göres.

Stockholms Segelflygklubb får ny ordförande på nyåret. Då övertar kyrkoadjunkten i Kungsholmens församling, fil. mag. Carl-Magnus Magnuson, f 1919, ordförandeklubban i den organisation han tillhört sedan 1943 på hösten, när han påbörjade sin segelflygutbildning. 1945 tjänstgjorde M. i Vaxholm, där han startade en modellflygklubb, som snart växte till en stor klubb med 80 medlemmar.

Carl-Magnus Magnuson torde ha en ganska bestämd uppfattning om vad den flygintresserade stockholmsungdomen behöver. Han kommer att göra allt för att få sin vilja igenom. Lycka till!

EN LYCKLIG SEGELFLYGMÄSTARE

Lars Fredriksson, Eskilstuna Fk, pryder omslaget till denna tidning med Nike i ena handen och Vedevägs HP i andra.



FRIVILLIGA FLYGKÅREN TAR FORM

Atombombprovets upptagande och det kalla krigets utveckling har skärpt kraven på civilförsvarsberedskap och därmed även ökat kraven på ett snabbt uppsättande av den Frivilliga Flygkåren. Särskilt har en av FFK:s uppgifter — radiakindikering — blivit aktuell. Det är mot denna bakgrund man får se strävan att i första hand etablera FFK:s länsflygavdelningar i de norrländska länen främst längs norrlandskusten.

Resurser av personal och flygplan

Enligt nu föreliggande planer skall den Frivilliga Flygkåren, som förutom den centrala kärledningen i KSAK skall omfatta en länsflygavdelning i varje län, bestå av sammanlagt 28 flyggrupper, dvs en grupp i varje län utom Stockholm, Malmö och Göteborg som har flera grupper.

Varje grupp skall utom erforderlig personal bestå av 6 flygplan plus 2 reserv, dvs sammanlagt 224 flygplan.

Den Frivilliga Flygkårens uppsättning är grundad på den tillgång av flygplan och utbildade flygare som finns i de över hela landet spridda flygklubbarna. Antalet flygklubbar i varje län framgår nedan. Av dessa är det emellertid ännu så länge endast omkring hälften som har hjälpflygtillstånd — en förutsättning för deltagande i FFK.

A+B	5	H	2	O	1	W	7
C	1	I	1	P	2	X	6
D	3	K	1	R	3	Y	3
E	2	L	2	S	3	Z	2
F	1	M	4	T	1	AC	5
G	1	N	2	U	4	BD	5

De flygplan som behövs för kårens uppsättning finns i stor utsträckning inom klubbarna, men även övriga lätta flygplan av lämplig typ som ägs av privatpersoner, flygföretag eller andra firmor kommer att tagas i anspråk. Uttagningen av flygplan kommer att ske i samråd med berörda myndigheter varvid flygplanen fördelas med hänsyn till olika föreliggande behov. Någon svårighet att åtminstone inom en snar framtid få ihop det för FFK erforderliga antalet flygplan av lämplig typ torde ej föreligga.

Det bör här erinras om att det är ett betydande värde som sålunda kommer att ställas till statens förfogande utan kostnad vare sig för flygplanens anskaffning, förvaring och vård eller för förnyelse och modernisering av flygplanbeståndet, vars marknadsvärde snart nog torde komma att ligga över 15 milj. kronor.

Inte heller för personalens utbildning behöver staten vidkännas några kostnader om man bortser från vissa kurser. Den ojämförligt kostsammare delen av utbildningen, nämligen flygförarutbildningen, är redan avverkad vid inträde i kåren eftersom den utgör ett första krav för att över huvud taget bli uttagen till FFK.

För att bli uttagen till flygförare av 1. graden erfordras minst 150 flygtimmar, radiotelefoncertifikat och en särskild FFK-kurs. För att fylla kadrarna och säkerställa återväxten är även en lägre grad införts, ff av 2. graden, för vilken krävs 50 flygtimmar.

Personalbeståndet i en flygrupp är följande:

Gruppchef	1
Biträdande gruppchef	1
Flygförare	6
Biträdande flygförare tillika hjälpmekaniker	6
Gruppmekaniker	1
Biträdande gruppmekaniker	2
Signaltekniker	1
Hjälptechniker tillika flygförare	2
Bilförare tillika flygförare	1
Mc-förare tillika flygförare	1

Summa personal 22

Det är ett önskemål att all denna personal är flygförarutbildad. För den tekniska personalen är emellertid kraven på teknisk kompetens avgörande.

Den enl ovan kvalificerade personalen inom en flygklubb, som förklarar sig därtill villig, blir efter lämplighetsprövning uttagen till FFK och bildar klubbens andel i länsflygkåren, dvs det sammanlagda personalbeståndet från flygklubbarna inom länet. Det är ur detta personalbestånd som flyggruppens personal tages ut. Härvid gäller att i första hand icke krigstjänstgöringsplacerad personal tages i anspråk. För övriga erfordras uppskov, vilket ordnas av FFK-organisationen i samråd med berörda myndigheter, i första hand länsstyrelsen.

Länsflygavdelningen

För att ordna uttagningen av flygplan och personal samt förbereda flyggruppens uppsättande och verksamhet i krig, organiseras inom varje län en länsflygavdelning. Denna ledes av en länsflygchef, som är utsedd av KSAK i samråd med länsstyrelsen. Vid sin sida har länsflygchefen ett råd kallat länsflygnämnden, som består av en representant från var och en av de medverkande flygklubbarna inom länet.

Anvisningar och instruktioner för länsflygchefens verksamhet utfärdas av den centrala kärledningen varjämte länsflygchefen har att ställa sig till efterrättelse de anvisningar och föreskrifter som länsstyrelsen meddelar. I regel torde kontakten mellan länsflygchefen och länsstyrelsen upprätthållas genom att militärassistenten i länsstyrelsens civilförsvarssektion utgör kontaktman.

I krig kommer länsflygchefen att ingå i länsstyrelsens civilförsvarssektion såsom tjänstegrenschef, flyggruppen blir underställd civilförsvarssektionen.

FFK i fred

Av den personal inom ett län som är villig och lämplig att medverka i FFK blir som synes endast en mindre del uttagna till tjänstgöring i flyggruppen. Det må emellertid erinras om att krigsplacering vid flyggruppen ej är permanent. Ganska stora förändringar från år till år måste påräknas. Dessutom är det sannolikt att civilförsvarets krav på flygverksamhet kommer att öka och att gruppernas storlek resp antal kommer att ökas.

Den övriga FFK-personalen, länsflygkåren, utgör en reserv, som i fred bildar en sorts Civil Air Patrol, med andra ord en hjälpflygkår som står till förfogande för utförande av de hjälpflyguppdrag i vilka resp flygklubbar kan komma att medverka.

FFK:s beredskap

En mycket stor fördel är den höga beredskap som FFK på ett naturligt sätt får genom att personal och materiel finns tillgängliga på eller nära den ort där de skall samlas och tjänstgöra i beredskap och krig. Vad betr personalen är denna dessutom redan hemmastadd på den materiel som skall handhavas och hemmastadd inom det område där den skall verka. Materielen är den som dagligen används och sålunda i beredskap för omedelbar användning.



Sveriges hittills största flygplanleverans noterades nyligen, när de första 18 Piper Colt anlände till NYGE-AERO för vidare befordran till flygklubbarna. Ytterligare 12 Piper Colt är att vänta.

KSAK har i underdånig skrivelse till Konungen hemställt om godkännande av det emblem för FFK som återges här ovan.

A-15 - ny sovjetgiv inom segelflyget

Ryssarnas intensiva ansträngningar att återkomma i den internationella segelflygkonkurrensen har nu börjat visa resultat. Efter en serie motgångar på 50-talet, började de förra året göra framgångsrika attacker mot segelflygrekorden och anser sig nu ha den högvärdiga materiel och de skickliga förare som behövs för att lägga sig till med större delen av de FAI-erkända segelflygrekorden.

Vid utgången av 1959 fanns endast två ryska världsrekordhållare inom segelflyget, nämligen V Ilchenko — distansrekord för flersitsiga segelflygplan, 829,822 km, satt 1953 — och Olga Klepikowa, vars distansrekord för damer, ensitsiga segelflygplan, daterar sig så långt tillbaka som 1939. I slutet på förra sommaren gjorde emellertid ryssarna anspråk på åtta av FAI:s 32 protokollförda rekord. En stor del av äran för denna Sovjets comeback tillskrives det ensitsiga segelflygplanet Antonov A-15.

Bland förra årets rekord med detta helmetallplan sattes två av M Veretennikov, som uppnådde en medelhastighet av 111,388 km/t på en 100 km slutna bana och tillryggalade en distans på 714,023 km till förutbestämt mål. Härtill kom Anna Samosalovas rekord — också med A-15 —, 70 km medelhastighet över en 200 km

triangelbana. Hon slog därmed polskan Wanda Szemplinskas världsrekord för damer.

I sitt erkännande för A-15:s (och även den 2-sitsiga Antonov A-10:s) bedrifter skriver Moskow News: Vi måste erkänna att det tog mycket lång tid för Sovjets segelflygsport att komma igång efter andra världskriget. Anledningen var att vi under lång tid saknade moderna segelflygplan. De nya plan som byggdes var huvudsakligen övningsflygplan. Moskow News nämnde inte det hårda slag som drabbade ryssarnas förhoppningar att komma tillbaka i segelflygkonkurrensen genom att O K Antonovs högt tippade A-11 ej motsvarade förväntningarna. Antonov som 1959 blev hårt kritiserad för sitt arbete med A-11, synes nu genom A-15 ha återvunnit sitt anseende som segelflygkonstruktör i toppklass.

Segelflygplan i helmetall

A-11 och dess systerplan, hastighets- och konstflygplanet A-13 (som har kortare vingar men samma flygkropp och stjärtparti som A-11), var de första segelflygplan i helmetall, som beställdes för serietillverkning av USSR:s offentliga, halvmilitära sportorganisation DOSAAF

Fortf. sid 27



LYCKAT SEGELFLYGCHEFSMÖTE

Mötet 25—26 november var mycket livligt besökt nämligen av 110 representanter från 39 klubbar.

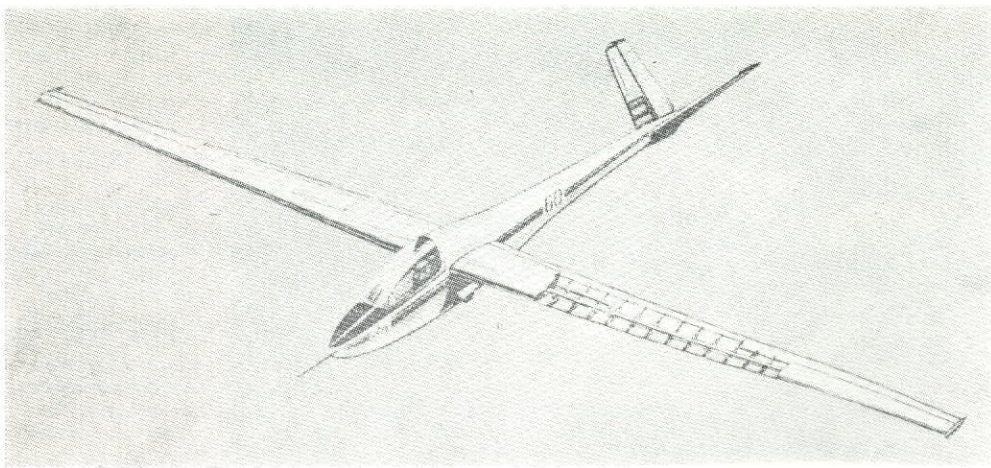
Utbildning av segelflyglärare

Under 1962 planeras två kurser på Älleberg med 10—12 elever i vardera. Antalet inkomna anmälningar till kurserna är 35. Bland dessa är det nog en hel del som ännu ej uppfyller kravet på 60 flygtimmar men som hoppas uppnå detta före resp kursers början. Överhuvudtaget är flygtidskravet på många håll svårt att fylla varför många klubbar har besvär med att få fram lämpliga kandidater. För att avhjälpa

detta avser KSAK att från och med nästa år ordna särskilda förberedande kurser för att till ett påföljande år (i undantagsfall samma år) få fram lämpliga elever till segelflyglärarekurserna.

För nästa år planeras en sådan kurs med 12—15 elever. Utbildningen beräknas uppgå till cirka 20 flygtimmar. Ingen kursavgift men kost och logi betalas av eleven.

Intresset från klubbarnas sida visade sig mycket stort och det föreslogs, att en viss kursavgift t ex 200 kronor skulle betalas för att därigenom skapa möjlighet att ordna två kurser. KSAK undersöker detta.



Förslag framkom att KSAK skulle gå med på att segelflyglärare även utbildas vid klubbarna, eftersom en viss svårighet att få fram elever ofta just berodde på svårigheten för eleven att tillbringa så lång tid som kursen varar på Alleberg. Man undrade även om kursen på Alleberg icke kunde göras kortare.

GS underströk det stora ansvar som åvilar en segelflyglärare och nödvändigheten av att han är omsorgsfullt utbildad. Vad beträffar utbildningstidens längd, är redan 4 veckor i kortaste laget och ytterligare avkortning kan icke göras.

Vad beträffar förslaget att medge utbildning av segelflyglärare vid klubbarna så kommer KSAK ej att medge dylik "privatutbildning". Segelflygutbildning bedrivs f n vid mer än 40 flygklubbar. Förutsättningen för att KSAK skall kunna leda och ha ansvaret för denna spridda utbildning är en av KSAK centralt ordnad enhetlig utbildning av segelflyglärare.

Vid diskussion med en hel del utländska representanter för segelflygutbildning har framgått, att man överallt gärna skulle vilja ha det svenska systemet som förebild.

KSAK skall emellertid undersöka om man kan göra undantag beträffande en kompletterande utbildning av tidigare utbildade glid- och segelflyginstruktörer.

Ensisiga segelflygplan

Bergfalke användes numera inom klubbarna i stor utsträckning för EK-flygning och högvärdig flygning. Det är emellertid ett önskemål att få fram en lämplig, enhetlig typ av ensisiga segelflygplan för detta ändamål. Det kan därvid ifrågasättas om man bör lägga an på ett flygplan med sådana egenskaper att det kan hävda sig vid tävlingar eller om man skall sträva efter ett flygplan lämpligt att övergå till omedelbart efter avslutad skolning.

Med kännedom om egenskaperna hos nuvarande flygplan i standardklassen är det inte otänkbart att man kan finna ett flygplan, som är lämpligt för båda ovannämnda uppgifter.

KSAK skall försöka anordna jämförande prov nästkommande sommar med sådana ensisiga flygplan, som lämpligen kan ifrågakomma vid val av enhetstyp.

Bogserflygplan

Beståndet av bogserflygplan har år från år genomgått en avsevärd förbättring. Emellertid utgöres mer än hälften av beståndet av gamla flygplantyper som snart måste ersättas. Man undrade över att KSAK i samband med det val av standardtyp, som skedde i somras, ej tog hänsyn till flygplanets lämplighet som bogserflygplan.

GS meddelade att den jämförande värderingen även upptog frågan om lämplighet som bog-

serflygplan men att det i första hand gällde att få fram ett flygplan lämpligt för skogsbrandbevakning och allmän klubbverksamhet. Beträffande flygplan typ Colt demonstrerades detta som bogserflygplan. Samtidigt framhölls att 150 hkr Lycoming motor kunde monteras i stället för Lycoming 108 hkr, i stort sett utan kostnadsökning. Det framfördes vissa farhågor för att kylningen av Lycoming 108 ej var tillfredsställande vid bogsering.

Klubbar som hade erfarenhet av såväl Super Cub 95 som Super Cub 150 meddelade, att skillnaden i prestanda mellan dessa ej var avgörande. Super Cub 95 var fullt tillfredsställande. För klubbar som vill reservera sitt bogserflygplan nära nog uteslutande för denna tjänst har en viss standardisering uppnåtts genom val av Super Cub.

Förslag framfördes vidare, att KSAK skulle hålla bogserflygplan i reserv, som kunde hyras av klubbarna. Som det nu är händer det alltför ofta att en klubbs planerade verksamhet går om intet på grund av uppkommen brist på bogserflygplan.

KSAK undersöker: 1) jämförande värden för bogsering med Super Cub 95—150 och Colt 108—150; 2) kylning av Colt 108; 3) möjlighet att hålla reservflygplan och kostnaden härför — eventuellt i kombination med FÖS.

Haverier

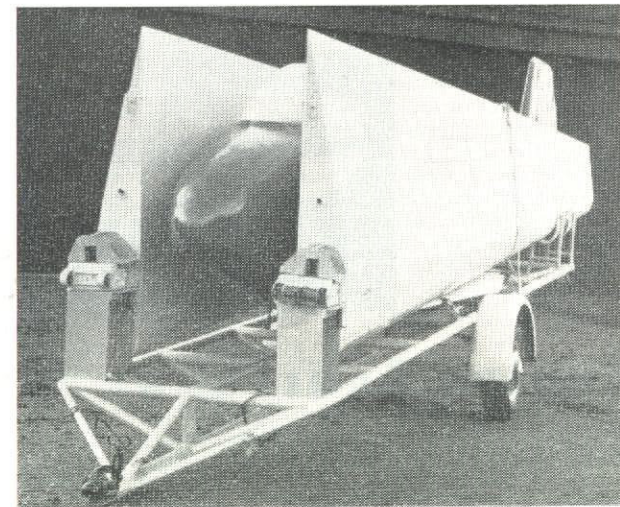
Under året har inträffat 17 haverier av vilka endast ett under utbildning (C-skolning).

Detta ger anledning till en allvarlig själv-rannsakan hos ansvariga huruvida icke övervakning och vägledning av "färdigutbildade" segelflygare lämnar en del övrigt att önska. Kanske i vissa fall kompletterande efterutbildning är på sin plats. Erfarenheter:

Vingglidning är en ej sällan återkommande anledning till haveri. Det förefaller som om vingglidning tillgripes i sista ögonblicket som enda återstående metod att reducera höjden — en sista reserv. Det är emellertid bättre att redan på ett tidigt stadium reducera påtaglig överskottshöjd genom vingglidning och använda klaffarna som en mer lätthanterlig regulator. Utbildningen skall omfatta tillämpning av vingglidning i samband med landning annars har den intet att göra i utbildningsprogrammet. Kompletterande instruktion kommer att utfärdas.

Ground loop medför ofta haveri genom att flygkroppen bräcks. En skarp sporre stabiliserar flygplanet på marken och kan förhindra ground loop — dock ej om orsaken till ground loop är att vingen tar i marken och bromsas av vegetation. I sådant fall är en skarp sporre av ondo och försorsakar stora påfrestningar på kroppen. En sporrskopa utan styrfläns har ringa stabiliseringsverkan och förhindrar ej kursavvi-

Scheibes transportvagn ...



... för Bergfalke med flera moderna segelflygplan provas på Alleberg. Vagnen gör ett vederhäftigt intryck och är symmetriska lätthanterlig. — Av bilden framgår emellertid inte, hur man skyddar det ömtåliga godset mot stenskött och vägslut. Kring Alleberg ligger dock ett av landets mest påfrestande vägnät.

kelse vid utrullning. Sådan kursavvikelse kan medföra ground loop, varvid emellertid påkänningarna på kroppen blir obetydliga.

KSAK undersöker lämplig typ av sporre och sporrskopa.

Termikflygning på för låg höjd har varit anledning till ett par haverier. Termikflygning skall avbrytas senast på 300 m höjd över marken. Även om underliggande terräng erbjuder goda möjligheter för landning skall en plan för landning på lämpligt fält vara uppgjord och sedan följas från lägst 300 m höjd.

Vid termikflygning i närheten av eget fält gäller lokal föreskrift angående lägsta höjd över viss punkt, vald så att landning på fältet med säkerhet kan utföras. Sådan föreskrift skall finnas.

Kontrollflygning. Ledningen inom segelflygverksamheten ställes ofta inför ett problem nämligen då någon utbildad och erfaren flygare kommer och vill flyga. Om det har gått en tid sedan han segelflög sist och han under tiden uteslutande haft erfarenhet på flygplan av helt annan art t ex trafik- eller militärflygplan, så bör det vara en naturlig sak att innan han släpps lös han får tillfälle att göra sig hemmastadd i segelflygplanet med lärare eller i EK genom en eller annan bedömningslandning. Om detta göres såsom en naturlig sak är det inte generande för någon part.

Trafikkontroll. Det händer ofta att motorflygare kommer in över ett fält där segelflygverksamhet bedrivs och landar utan att ta någon hänsyn till denna.

KSAK vidtar åtgärder för att pågående segelflygverksamhet skall uppmärksammas t ex genom meddelande i Info. Bestämmelse angående utläggande av särskilt märke skall övervägas.

FÖS

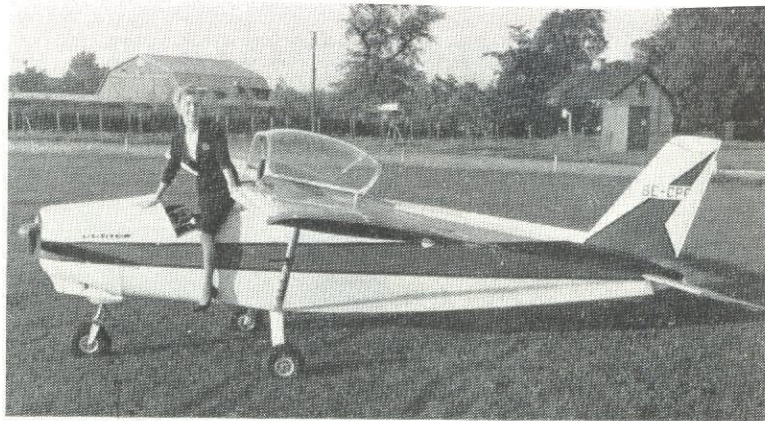
Under året har 68 Bergfalke (alla flygklubbar utom en) varit anslutna till FÖS. Kassan visade en behållning av omkr 20.000 kronor, sedan kostnaderna för föregående och innevarande års haveri ersatts.

Årsmötet omvalde förvaltningsutskottet och revisorerna samt beviljade förvaltningsutskottet ansvarsfrihet.

På grund av att flertalet haverier inträffat under F-flygning diskuterades huruvida självrisken vid F-flygning skulle ökas. Årsmötet beslöt emellertid att den skulle vara densamma som vid utbildning, nämligen 300 kronor.

På grund av framställning om lån ur kassan diskuterades frågan i princip. På grund av att reservfondens storlek ännu ej var så stor att frågan var aktuell bordlades ärendet.

Förslag framfördes angående intagning av ensisiga flygplan i kassan. Årsmötet uppdrog åt FU att utreda frågan, varefter denna skulle föreläggas nästa årsmöte.



Junior övervakar farligt område

**Försvarsstaben representerad
i KSAK-styret**

I samband med uppsättningen av den frivilliga flygkåren (FFK) har nu även Försvarsstaben tagit säte och stämma i KSAK:s styrelse. Till ordinarie ledamot har utsetts översten Fredrik Löwenhielm med majoren Bo Varenius som suppleant. De båda representanterna för Försvarsstaben ingår även i VU.

I KSAK:s nya stadgar, som presenteras på annan plats i detta nummer av KSAK-NYTT har man tagit hänsyn till den nya ordningen.

**Ny FV-representant
i styrelse och VU**

Till ny ledamot av KSAK:s styrelse har förordnats översten Nils Personne, sedan överste Odqvist förflyttats för att tillträda en befattning som chef för 4. flygeskadern.

Fraenckel-diplom nr 3 utdelat

KSAK:s styrelse har beslutat tilldela arkitekten Olle Håkansson, Karlstad, Fraenckel-diplomet nr 3 "för hängivet ledarskap och fruktbarande uppslagsrikedom i privat- och sportflygets anda". Diplomet har tidigare utdelats till direktören Gösta Fraenckel, Göteborg, och ingenjören Stig Kernell, Sandviken.

**Samövning med armén
gav goda erfarenheter**

I samövning med armén har MFI Junior fått tillfälle att visa sin användbarhet för övervakning av farligt område vid skarpskjutning med längskjutande vapen. Vid skjutning mot öppna havet kan den yttre delen av farligt område inte övervakas effektivt med observationsposter i land, dels på grund av jordrundningen, dels på grund av det över vatten ofta förekommande diset. Övervakning med radar anses inte tillfredsställande. Dennas räckvidd begränsas också av jordrundningen, i synnerhet som radarn måste placeras lågt med hänsyn till störnings-ekon.

Nu använda övervakningsmetoder, markbaserad ögonspaning och radar, kan anses tillfyllest för övningsammunition vid minst medelgod sikt. Vid skjutning med annan ammunition fordras i regel komplettering, antingen i form av ett flertal bevakningsfartyg eller flygplan.

Flygplan har visat sig vara att föredraga på grund av den vidare och smidigare övervakningen och den förvarning om annkande fartyg som endast flygövervakningen kan ge. Från flygplan kan också fartyg snabbt varnas för skjutningen, t ex med hjälp av megafon.

Vid de företagna övningarna har MFI Junior visat sig vara synnerligen lämpligt för ändamålet, inte minst på grund av sin höga marschfart och anmärkningsvärt långa aktionstid.

FLYGNING VINTERTID

Luftfartsstyrelsen har i Info 88/61 utfärdat nedan återgivna anvisningar för flygning under vinterförhållanden, vilka bör nogga studeras och iakttas av alla flygare.

Motorflygchef anmodas kontrollera att klubbens förare är fullt insatta i anvisningarna.

Inför vintersäsongen

Flygning under vinterförhållanden ställer speciella krav på flygförare och annan inom luftfarten sysselsatt personal. Snabba växlingar i vädret med oförutsedda väderförändringar, isbildning, hala rullbanor, snöanhopningar och snövallar m m kan skapa svåra situationer i flygverksamheten. Förberedelserna före flygning fordrar mera omfattande kunskaper och noggrannhet och tar betydligt längre tid i anspråk. Ett gott omdöme och förnuftig planläggning utgör som alltid vid flygning en god grund för flygsäkerheten. I det följande har gjorts en koncentrerad sammanfattning av tidigare vintrens erfarenheter för benäget studium inför vintersäsongen. Anvisningarna är i huvudsak avsedda för landets privatflygare men torde även kunna bjuda något av värde för trafikflygarna.

Start- och landningsplatser

Förberedelse för flygning omfattar bl a inhämtande av upplysningar rörande förhållandena på avsedda start- och landningsplatser. Otillräcklig kännedom om bl a utmärkning av landningsområdet, snöröjning och ytbeskaffenhet innebär ökad risk för haveri. Informationer angående fältbeskaffenhet vid flygplats meddelas i NOTAM-SVERIGE samt i NOTAM distribuerade på luftfartens fasta förbindelser. Informationer rörande flygplats utan flygtrafikledning kan dock i vissa fall vara inaktuella, varför befälhavare före varje flygning själv måste göra sig underrättad om aktuella förhållanden på sådana flygplatser. Då flygning skall ske från annan flygplats än godkänd flygplats, från isbelagd sjö eller från snöbelagda fält, skall särskild hänsyn tagas till ytbeskaffenheten vid bedömning av erforderlig start- och landningssträcka. Snötäckets tjocklek, snöns konsistens, flygplanskidornas konstruktion och utformning samt flygplanhjulens dimension och hjultryck är härvid faktorer av betydelse. Tänk även på den försämrade bromsverkan, inverkan av sidvind samt förekomst av mer eller mindre skönjbara snövallar.

Start och landning på isbelagda sjöar innebär särskilda riskmoment. Det är därför nödvändigt

att inhämta noggranna och aktuella uppgifter om kärnisens tjocklek och beskaffenhet, samt eventuell förekomst av porositet eller s k överis. Var även medveten om att strömdrag och utlopp för bäckar eller för avloppsledningar minskar isens bärlighet. Isarna på vårvintern är särskilt förrädiska.

I samband med flygverksamhet på icke avspärrade start- och landningsplatser har vid upprepade tillfällen inträffat, att personer skadats eller dödats av i gång varande propellrar eller rotoror. Håll därför noggrann uppsikt på tillkommande personer, särskilt barn, och använd helst avspärrningsanordning.

Väderleksinformationer

I BCL-T 1 erinras befälhavare om skyldighet att före flygning göra sig förtrogen med aktuella väderleksrapporter och prognoser. Han bör därför uppsöka väderlektjänsten eller på annat sätt sätta sig i förbindelse med denna för att få reda på väderleksutsikterna för flygsträckan samt för mål- och alternativflygplatser. Normalt skall befälhavare begära sådana väderleksuppgifter från någon av de civila flygväderlektjänsterna. I avsikt att öka möjligheterna för civilflygare att införskaffa erforderliga väderleksorienteringar — i de fall svårigheter föreligger att erhålla sådana från den civila flygväderlektjänsten — har emellertid flygvapnet åtagit sig att tills vidare försöksvis lämna s k väderleksorienteringar från flottflygplatserna. För närmare upplysningar härom hänvisas till Informationscirkulär nr 70/1961.

På grund av snabba växlingar, oförutsedda försämringar och isbildning är det vintertid särskilt viktigt att noga "följa upp" vädret. Man måste vintertid även beakta dagarnas korta längd och vad en väderförändring i förening med skymning kan innebära.

Snö eller is på luftfartyg

Före flygning måste luftfartyget utvändigt vara fritt från snö, is eller rimfrost. Detta är särskilt viktigt beträffande vingframkant, propeller och rotorblad. Även obetydliga mängder försämrar allvarligt luftfartygets aerodynamiska egenskaper. Använd i största möjliga utsträckning ving- och stabilisatorkapell. Såväl luftfartyg som kapell bör emellertid vara torra när kapellet påläggs, enär eljest större risk för fastfrysning förefinnes.

Snö och rimfrost avlägsnas med borste eller gummiskrapa. Isbark avlägsnas bäst genom att luftfartyget intages i hangar för avfrostning. Vid temperaturer omkring 0° C kan isbark

Reviderade krav på flygburen navigeringsutrustning

Ett stort antal VOR är upprättade i de svenska luftledningarna och terminalområdena och under det närmaste året kommer ytterligare ett antal att upprättas. Beroende på bristande tillgång på NDB-frekvenser kommer det att bli nödvändigt, att ATC-instruktioner baseras på att luftfartyg kan utnyttjas såväl VOR som NDB vid flygning i luftleder inom södra och mellersta Sverige.

Luftfartsstyrelsen har därför fastställt, att luftfartyg, som flyger i svenska luftleder söder om latitud 60°, från och med den 1 juli 1962 skall vara försedda med minst följande utrustning:

avlägsnas med hjälp av varmt vatten och en gummiskrapa. Kontrollera att roder, trimroder, vingklaffar, kylklaffar etc ej frusit fast samt att klaffarna ej är skadade av isskott och snö-sörja. Glöm inte att rengöra vindrutorna.

Startning av motorer

Motorerna är mera svårstartade vintertid. Följ noga motortillverkarens föreskrifter för startning. Var aktsam om startmotorerna. Använd icke för höga varvtal omedelbart efter startningen. Det är viktigt att iakttaga föreskrivna värden för oljetemperatur och oljetryck före motorpådrag och påbörjande av markkörning.

Körning på marken

Vid körning på halt underlag med *hjulutrustat* flygplan skall bromsar användas i så liten utsträckning som möjligt. Kör långsamt på isiga banor och undvik snäva svängar.

Vid körning med *skidutrustat* flygplan utsättes landstället för betydligt större påfrestningar än när hjul äro monterade. Undvik därför alltid tvära svängar runt den ena skidan, enär därvid stora vridpåkänningar uppkommer. Av samma anledning skall ett fastfruset flygplan icke vridas loss genom att man drar i vingarna. Med hänsyn till risk för rundslagning vid hastig uppbromsning skall särskild försiktighet iakttagas vid klabbföre.

Under flygning

Start och stigning

Vid start i slask och blöt snö är rullmotståndet större än normalt. Avbryt starten i tid om flygplanet icke accelererar normalt. Vid noshjulsstyrning är det nödvändigt kontrollera att noshjulet är centrerat före pådrag för start. Det kan vara omöjligt att avgöra noshjulets inställning vid körning på banan, som är täckt

En VOR-mottagare och en radiokompass eller alternativt annan navigeringsutrustning, som inom aktuella luftleder möjliggör motsvarande funktioner.

Undantag från tillämpning av ovanstående krav kommer under en övergångstid att kunna medgivnas av luftfartsstyrelsen med de restriktioner, som befinnes erforderliga.

(Se NOTAM 1179/61, 13 nov.)

Viktigt meddelande till motorflygchefer och tekniskt ansvariga

Vid årsskiftet utgår giltighetstiden för rubricerade befattningshavares behörighetsbevis. Bevisen bör snarast insändas till KSAK:s motorflygavdelning för förnyelse.

med snöslask. Detta kan endast avgöras genom att kontrollera noshjulsrattens (motsvarande) inställning.

Sträckflygning

Tänk på isbildningsrisken! Sådant risk föreligger särskilt vid ytterlufttemperaturer mellan +1° och -7° C och fuktig luft såsom vid regn, snö, dis eller dimma. Isbildningsrisk i förgasare föreligger särskilt vid en ytterlufttemperatur mellan +15° och -5° C och fuktig luft. Håll rätta farter och använd luftförvärmnings- och gasreglage med omtanke. Kontrollera noga motorns varvtal och — vid luftfartyg med automatiskt ställbar propeller — ingastrycket. Var noga med höjdhållningen.

Oerfarna förare avrådas från att företaga flygningar i fjällområdet. De speciella väderleksförhållandena i fjällregionen kräver så mycket av förarens uppmärksamhet, att en orutinerad förare icke tillräckligt kan ägna sig åt luftfartygets manövrering. Beträffande säkerhetsåtgärder vid flygning över fjällområdet i Sverige hänvisas till BCL-D 1. 11.

Landning

Tänk på att stallfarten är väsentligt högre än normalt, om luftfartyget är isbelagt. Höjdbedömningen över obruten snöyta är svår, varför risk föreligger för minuslandning eller för hög sättning. Våt, snöbelagd eller isig bana innebär krav på större banutrymme för landning.

Flygtrim och kondition

Vintertid äro framförallt de flesta privatflygarna mera sporadiskt i luften, vilket innebär att flygtimmen blir försämrad. Normalt är även konditionen sämre under den mörkare årstiden. Överskatta därför icke förmågan.

STADGAR

FÖR KUNGL SVENSKA AEROKLUBBEN

Klubben bildades den 15 december 1900 under namnet Svenska Aeronautiska Sällskapet. De första stadgarna antogs den 19 januari 1901.

Klubbens namn ändrades 1918 till Kungl. Svenska Aeronautiska Sällskapet. Nya stadgar antogs den 22 februari 1919.

Den 19 januari 1921 ändrades klubbens namn till Kungl. Svenska Aeroklubben.

I och med omorganisationen 1937, då KSAK åtog sig att vara riksorganisation för landets flygklubbar, antogs nya stadgar.

Stadgarna godkändes av Kungl. Maj:t den 21 januari 1944. Efter senare stadgändringar har stadgarna ånyo godkänts av Kungl. Maj:t den 10 januari 1957.

Stadgarna i dess nu föreliggande lydelse har antagits av allmänt sammanträde den 2 december 1961 att provisoriskt tillämpas till dess att de vunnit laga kraft.

§ 1

Ändamål

1. Kungl. Svenska Aeroklubben (KSAK) har till ändamål att främja svenskt flyg och att därvid främst tillvarata privatflygets intressen.

KSAK är riksorganisationen för det svenska privatflyget och till detta anknutna organisa-

1) Utdrag ur FAI:s stadgar: "FAI sammanför i ett internationellt organ världens alla aeroklubbar och förenar spridda strävanden i olika länder för världsflygets utveckling. Den strävar att förverkliga detta syfte i första hand genom

att frambålla flygets internationella karaktär som ett mäktigt medel till folkens närmanden,

att utveckla sambörighet och inbördes hjälp inom och mellan ländernas flyg,

att studera principer och uppslag av betydelse för flygningens utveckling,

att arbeta på upphävande av bestämmelser, som verka hämmande på flygningen,

att uppmuntra sport- och turistflyg samt utnyttjandet av privatflyget inom hjälpflygets ram,

att genom internationella bestämmelser för flygsporten trygga kontrollen över och jämförelsen mellan prestationer och härigenom bidra till flygets tekniska utveckling,

att följa utvecklingen ifråga om astronautik i den mån FAI:s verksamhet är berörd härav."

tioner, som verkar för KSAK:s syften. KSAK handhar enligt av Kungl. Maj:t utfärdade bestämmelser organisationen och ledningen av det statsunderstödda privatflyget och den Frivilliga Flygkåren (FFK).

KSAK representerar ensam inom Sverige Fédération Aéronautique Internationale (FAI) och upprätthåller genom federationen internationella förbindelser samt söker i vårt land tillämpa FAI:s grundläggande idéer.¹

2. Till förverkligande av sina uppgifter söker KSAK bl a främst

a) att medverka vid bildandet av klubbar för bedrivande av motor-, segel- och modellflyg eller annan verksamhet inom flygets område och KSAK:s intressesfär samt att stödja klubbarna i deras verksamhet,

b) att medverka till utbildning av flygare inom privatflygets olika grenar samt att medverka till rekrytering av flygare bl a till totalförsvaret,

c) att verka för ökad kunskap om flyg och ökad flygsäkerhet i samverkan med berörda myndigheter,

d) att främja flygets utveckling och användning såsom kommunikationsmedel samt i sådant syfte bl a verka för att dels privatflyget erhåller ändamålsenlig materiel och organisation,

dels lättnader utverkas vid flygning med privatflygplan såväl i Sverige som i utlandet främst för KSAK:s medlemmar,

dels flygning till och i Sverige underlättas för medlemmar i utländska FAI-anslutna aeroklubbar,

e) att planlägga för och medverka till privatflygets nyttjande i totalförsvaret, särskilt genom Frivilliga Flygkåren (FFK), och till andra samhällsnyttiga uppgifter (hjälpflyg) samt att i sådant syfte samarbeta med berörda myndigheter och organisationer.

§ 2

Organisation

1. KSAK utgör riksorganisationen för sådana inom svenskt flyg verksamma klubbar (eller motsvarande sammanslutningar), vilka genom särskilt beslut vunnit anslutning till KSAK.

KSAK utgör jämväl — för till KSAK direktanslutna medlemmar — en klubb (med säte i Stockholm) med uppgift att främja KSAK:s syften och medlemmarnas intressen.

2. KSAK:s verksamhet ledes av en på ordinarie årsmöte vald styrelse. I styrelsen ingår jämväl representanter för försvarsstaben, flygvapnet, civilförsvarsstyrelsen och luftfartsstyrelsen enligt vad därom särskilt stadgas.

§ 3

Medlemskap

1. Medlemskap i KSAK vinnes av följande medlemskategorier:

a) *Organisatorisk medlem*, dvs klubb eller sammanslutning som verkar för KSAK:s syften, efter ansökan och beslut av verkställande utskottet (VU).

b) *Klubbanslutna medlem*, dvs fysisk och juridisk person, vilken vunnit medlemskap i till KSAK ansluten organisation och för vilken denna erlagt stadgad avgift.

c) *Direktanslutna medlem*, dvs fysisk och juridisk person, vilken vunnit direkt anslutning till KSAK och erlagt stadgad avgift.

2. Direktanslutna medlem kan om synnerliga skäl därtill föreligger av VU upptagas såsom ständig medlem.

Till tillfällig medlem kan kallas utländsk medborgare, som tillfälligtvis vistas i Sverige och som visat särskilt intresse för flygets främjande.

Till korresponderande ledamot kan kallas utländsk fysisk eller juridisk person som verkar för privatflygets intressen.

Till hedersledamot av KSAK kan av styrelsen utses person, som gjort sig särskilt förtjänt om KSAK och dess strävanden.

3. Medlem kan på grund av åtgärd, som motverkar KSAK:s strävanden eller skadar dess intressen eller anseende, av styrelsen uteslutas. Direktanslutna medlems medlemskap upphör automatiskt om stadgad årsavgift icke erlagts inom föreskriven tid.

4. Årsavgifter bestäms på ordinarie årsmöte, beträffande direktanslutna medlemmar på

förslag av direktanslutna medlemmars årssammanträde (§ 9).

VU äger, därest särskilda skäl härtill föreligger, rätt att bevilja nedsättning av årsavgifterna.

Under löpande år nytillkomna organisatoriska medlemmar erlägger vid inträdet för första kalenderåret en nedsatt avgift, motsvarande KSAK:s kostnader för vederbörande medlem. Samma gäller för under löpande år nytillkomna klubbanslutna medlemmar i tidigare anslutna organisationer.

§ 4

Klubbarna och medlemmarnas verksamhet m m

1. Allmänt

Varje medlem skall verka för KSAK:s syften och främja dess intressen.

Organisatorisk medlem avgör självständigt sina egna angelägenheter inom ramen för de bestämmelser KSAK utfärdar men bör i frågor av allmänt intresse för KSAK eller dess medlemmar söka samråd med KSAK samt i övrigt främja samarbetet inom KSAK.

Medlem äger icke utan KSAK:s medgivande förhandla med eller göra framställningar till statliga myndigheter eller institutioner eller utländska organisationer i ärenden av natur att ankomma på KSAK som riksorganisation.

Organisatorisk medlems stadgar skall godkännas av KSAK.

2. Organisatorisk medlem åligger:

a) att årligen före februari månads utgång till KSAK insända intyg på av KSAK fastställd blankett över antalet klubbanslutna medlemmar den 31 december närmast föregående år,

b) att årligen före februari månads utgång till KSAK erlagga årsavgifter för det löpande året, vilka till sin storlek blivit fastställda av närmast föregående års årsmöte och vilkas antal bestäms av den medlemsavgift vilken lämnats i det samtidigt med årsavgifterna insända intyget,

c) att årligen före den 15 mars till KSAK insända en komplett medlemsförteckning för distribution av det av styrelsen antagna klubborganet,

d) att vid tillkomst av nya medlemmar under året successivt till KSAK på sätt som anges av KSAK skriftligen komplettera medlemsförteckning och meddela adressförändringar,

e) att årligen snarast, dock senast 14 dagar efter sitt årsmöte, till KSAK insända person- och adressuppgifter (klubbrapport) på härför avsedd blankett,

f) att, därest KSAK så påfordrar, insända avskrift av styrelse- och revisionsberättelse för föregående räkenskapsår, årsmötesprotokoll eller andra uppgifter rörande sin organisation och verksamhet vilka är av intresse för KSAK.

3. Direktanslutna medlem åligger:

att årligen före februari månads utgång till KSAK erlagga stadgad årsavgift för det löpande året.

Nyttillträdande direktanslutna medlem skall erlagga stadgade avgifter vid inträdet. För årsbetalande direktanslutna medlem, som vunnit inträde under årets sista kvartal, gäller erlagt avgift även för nästföljande år.

§ 5

Styrelsen

1. Styrelsen leder KSAK:s verksamhet och är tillika styrelse för Frivilliga Flygkåren (FFK).

Styrelsen är inför ordinarie årsmöte ansvarig för ledningen i stort av KSAK och dess ekonomi.

Styrelsen sammanträder på ordförandens kallelse minst två gånger om året, eller då minst hälften av styrelseledamöterna så påfordrar. Styrelsen är beslutförför då minst 10 ledamöter är närvarande. Beslut fattas med enkel majoritet, varvid ordföranden äger utslagsröst.

Endast styrelsen eller — efter styrelsens beslut — verkställande utskottet, generalsekretären eller av styrelsen bemyndigade personer äger företräda KSAK eller dess intressen som riksorganisation eller som klubb.

Styrelsen äger utse firmatecknare.

2. KSAK:s styrelse, som har sitt säte i Stockholm, består av:

a) ordförande, utsedd på ordinarie årsmöte,

b) fyra vice ordförande samt 22 övriga ledamöter, av vilka 18 utses genom val på ordinarie årsmöte. Av de fyra övriga utses en av chefen för försvarsstaben, en av chefen för flygvapnet, en av civilförsvarsstyrelsen och en av luftfartsstyrelsen,

c) ordförandena i KSAK:s ständiga kommittéer.

3. De av chefen för flygvapnet och luftfartsstyrelsen förordnade ledamöterna skall ingå i KSAK:s styrelse så länge KSAK handhar ledningen av det statsunderstödda privatflyget, de av civilförsvarsstyrelsen och chefen för försvarsstaben förordnade ledamöterna så länge KSAK handhar ledningen av Frivilliga Flygkåren (FFK).

4. Styrelsens ordförande och vice ordförande samt övriga ledamöter, med undantag av dem som förordnas av ovan nämnda myndigheter väljes för en tid av två år. Vid valet till styrelse bör tillses att olika delar av landet med betydande privatflygverksamhet blir representerade, att flygutbildade medlemmar jämväl inväljes, ävensamt att sakkunskap finns att tillgå inom sådana fackområden, där KSAK:s intressen bör bevakas. Avgående styrelseledamot kan återväljas, dock som regel högst två gånger i följd i samma befattning.

5. För styrelseledamöterna utses åtta suppleanter, av vilka chefen för försvarsstaben, chefen för flygvapnet, civilförsvarsstyrelsen och luftfartsstyrelsen vardera utser en att inträda för den av dem förordnade ledamoten. Övriga fyra suppleanter väljes å ordinarie årsmöte för en tid av två år. Suppleanterna äger deltaga i styrelsens sammanträden men får därvid utöva rösträtt endast då de ersätter ordinarie ledamot.

Vice ordförande i kommitté äger deltaga i styrelsens sammanträden och får därvid utöva rösträtt då han ersätter ordföranden.

7. Styrelsen utser inom sig ett verkställande utskott (VU) som svarar för ledningen av KSAK:s verksamhet mellan styrelsesammanträdena. Styrelsen utser och anställer en generalsekreterare samt fastställer instruktioner för denne.

8. Skriftligt förslag till besättande av lediga platser i styrelsen må av röstberättigade organisatoriska medlemmar samt ledamöter av KSAK:s styrelse senast två veckor före ordinarie årsmöte ingivas till KSAK:s sekretariat, som därom i god tid underrättar valberedningen och samtliga organisatoriska medlemmar.

§ 6

Verkställande utskottet

1. Verkställande utskottet (VU) består av sex ordinarie ledamöter, vilka väljes av styrelsen, som tillika bland dem utser ordförande och vice ordförande. Av chefen för försvarsstaben, chefen för flygvapnet, civilförsvarsstyrelsen och luftfartsstyrelsen förordnade styrelseledamöter ingår därjämte i VU såsom självskrivna.

2. För VU-ledamöterna utser KSAK:s styrelse fyra suppleanter, vilka jämte av chefen för försvarsstaben, chefen för flygvapnet, civilförsvarsstyrelsen och luftfartsstyrelsen förordnade suppleanter äger deltaga i VU:s sammanträden men därvid utöva rösträtt endast då de ersätter ordinarie ledamot.

3. Av utskottets valda ledamöter skall minst två och av dess valda suppleanter minst en vara flygutbildade.

4. VU är beslutsmässigt när minst fem ledamöter är närvarande.

5. Styrelseordförande, som icke är ledamot i VU, må närvara vid VU:s sammanträden, dock utan att deltaga i dess beslut.

6. Beslut fattas med enkel majoritet. VU:s ordförande äger utslagsröst.

§ 7

Tjänstemän

Förvaltningen samt verkställigheten av de beslut som fattas av styrelsen och VU ävensom ledningen av KSAK:s sekretariat åligger generalsekretären. Övriga tjänstemän inom KSAK anställs av generalsekretären.

1. För att biträda styrelsen, verkställande utskottet och generalsekretären med utredning eller handläggning av ärenden inom sådana verksamhetsområden, vilka fortlöpande bör följas av KSAK tillsättes ständiga kommittéer. Följande kommittéer bör som regel finnas: Motorflygkommittén, Segelflygkommittén, Modellflygkommittén, Fallskärmskommittén och Juridiska kommittén. Till ledamöter i dessa kommittéer utses direktanslutna eller klubbanslutna medlemmar i KSAK — samt, efter samråd med myndigheter, vilka inom respektive kommittéers verksamhetsområde besitter särskild sakkunskap, representanter för dessa.

2. De ständiga kommittéerna samt antalet ledamöter i dessa fastställs av styrelsen, som jämväl utser ordförande och vice ordförande, vardera för en tid av två år. Ordförande och vice ordförande i en och samma kommitté väljes olika år. Kandidaterna nomineras av valberedningen. Övriga ledamöter i de ständiga kommittéerna utses av VU efter samråd med respektive kommittéordförande för en tid av två år. Avgående ledamot kan omväljas.

3. Styrelsen eller VU äger att för särskilt utredningsuppdrag tillsätta tillfällig kommitté.

4. Generalsekretären må närvara vid kommittéernas sammanträden men äger ej deltaga i beslut.

1. KSAK:s ordinarie årsmöte hålles före mars månads utgång på dag och ort som styrelsen bestämmer. Årsmötet hålles dock som regel i Stockholm.

Kallelse skall, senast en månad före den dag då mötet skall hållas, offentliggöras i det av styrelsen antagna klubborganet samt medelst rekommenderat brev tillställas varje organisatorisk medlem. I den skriftliga kallelsen skall bl a angivas vilka ledamöter av styrelsen som är i tur att avgå.

2. Extra allmänt sammanträde utlyses då styrelsen så anser nödvändigt eller då minst 1/5 av de organisatoriska medlemmarna så påfordrar. Kallelse sker på samma sätt som för ordinarie årsmöte, men skall vara utfärdad minst femton dagar före sammanträdet. På extra allmänt sammanträde må beslutas endast i frågor, vilka är angivna i kallelsen.

3. Vid allmänt sammanträde ledes förhandlingarna av styrelsens ordförande. Vid förfall för denne inträder såsom mötesledare vice ordförandena i styrelsen i den ordning de första gången valts i denna befattning.

4. Rösträtt vid KSAK:s årsmöte tillkommer varje organisatorisk medlem samt de direktan-

slutna medlemmarna och utövas av ett befullmäktigat ombud utsett bland de röstberättigades egna medlemmar. För varje fullt 25-tal medlemmar, för vilka organisatorisk medlem samma år före sammanträdet erlagt stadgade avgifter erhålles en röst. Detta gäller även de direktanslutna medlemmarna, vars röstetal icke må uppgå till mer än hälften av det sammanlagda röstetalet för vid allmänt sammanträde representerade organisatoriska medlemmar.

Organisatorisk medlem som ej insänt medlemsavgift enligt vad därom stadgas eller som häftar i skuld till KSAK för till betalning förfallen avgift, äger icke utöva rösträtt.

Omröstning skall ske öppet. Val skall dock ske med slutna sedlar om minst 1/5 av de röstberättigade gör framställning härom. Vid lika röstetal äger ordföranden utslagsröst.

5. Vid ordinarie årsmöte skall följande ärenden förekomma:

- mötets öppnande,
- utseende av två personer att jämte ordföranden justera dagens protokoll,
- fråga om mötet är i laga ordning utlyst,
- upprop av ombud samt fastställande av röstlängd,
- föredragning av styrelsens årsberättelse och revisorernas berättelse,
- fråga om ansvarsfrihet för styrelsen,
- propositioner från styrelsen,
- motioner från organisatoriska medlemmar och från direktanslutna medlemmars årssammanträde, vilka skriftligen tillställts KSAK senast tre veckor före årsmötet,
- val av

- ordförande (vartannat år)
- vice ordförande (två och två alternativa år),
- övriga ledamöter (nio och nio alternativa år),
- styrelsesuppleanter (två och två alternativa år) samtliga ovannämnda med två års mandattid.
- två revisorer, varav en auktoriserad, och två revisorssuppleanter, varav en auktoriserad, samtliga för en tid av ett år,
- valberedning (vartannat år) på av de organisatoriska och de direktanslutna medlemmarna senast två veckor före årsmötet uppgjorda och insända förslag, bestående av fyra ordinarie ledamöter jämte tre suppleanter för dessa, att för en tid av två år under ledning utan rösträtt av VU:s ordförande (vid förfall för denne VU:s vice ordförande) före årsmötet förbereda val av ordförande, vice ordförande, styrelseledamöter, styrelsesuppleanter för styrelsen, revisorer och revisorssuppleanter samt ordförande och

vice ordförande i KSAK:s ständiga kommittéer,

- fastställande av de organisatoriska medlemmarnas årsavgifter för nästföljande kalenderår,
- fastställande av de direktanslutna medlemmarnas årsavgifter för nästföljande år efter förslag på beslut av de direktanslutna medlemmarnas årssammanträde,
- övriga ärenden, varvid ärende som icke stadgeenligt förberetts må behandlas vid årsmötet efter beslut med minst 2/3 majoritet,
- mötets avslutande.

6. Direktanslutna medlemmars årssammanträde hålles årligen i Stockholm senast fyra veckor före KSAK:s årsmöte. Kallelse sker i det av styrelsen antagna klubborganet senast 15 dagar före sammanträdet.

Vid direktanslutna medlemmars årssammanträde skall bl a följande ärenden förekomma:

- val av ordförande för sammanträdet,
- val av två justeringsmän att jämte ordföranden justera dagens protokoll,
- generalsekretärens redogörelse för verksamheten sedan föregående årssammanträde,
- val av ombud till KSAK:s allmänna sammanträden intill nästkommande årssammanträde med direktanslutna medlemmar,
- val av kandidater att föreslås till inval i KSAK:s styrelse,
- förslag till årsavgifter för direktanslutna medlemmar under nästföljande kalenderår att underställas KSAK:s årsmöte för fastställande.

KSAK:s räkenskaper omfattar kalenderår och föres i enlighet med bokföringslagens bestämmelser. De skall sammanfattas i fullständigt bokslut före februari månads utgång och jämte styrelsens årsberättelse överlämnas till revisorerna senast den 1 mars. Revisionsberättelse, vari ansvarsfrihet tillstyrkes eller avstyrkes, skall vara styrelsen tillhanda senast den 15 mars.

1. Enligt av H M Konungen år 1938 fastställt reglemente består KSAK:s utmärkelse- tecken av

Förtjänstmedalj

- i guld (med eller utan vingar på bandet)
- i silver (med eller utan vingar på bandet)

Medaljen utdelas som erkänsla för synnerligen förtjänstfullt arbete för flygningens utveckling i Sverige och samma medalj med vingar på bandet för personligen utförd flygarbragd.

Förtjänsttecken
guldplakett
silverplakett
bronsplakett

Plaketten utdelas som erkänsla för gjorda insatser för flygets utveckling i Sverige och långvarigt förtjänstfullt arbete till KSAK:s fromma.

2. Enligt KSAK:s styrelse fastställda reglementen utdelas därjämte

Carl August Wicanders medalj
i guld
i silver

Medaljen utdelas som belöning för en verkligt framstående insats inom luftfartens område — en uppfinning, en forskargärning, en sportbragd — eller för en verksamhet, som varit till ostridligt gagn och betydelse för flygutvecklingen.

Gösta Fraenckel-diplomet

Diplomet kan tilldelas den som genom arbetsinsatser, hängiven gärning, initiativ eller på annat sätt främjat privat- och sportflyget, framförallt inom det lätta motorflyget.

3. Enligt av KSAK:s styrelse fastställda bestämmelser utdelas för belöning av enstaka prestationer inom motorflyg, segelflyg eller modellflyg

Motorflygplaketten i guld, i silver, i brons

Segelflygplaketten i guld, i silver, i brons

Modellflygplaketten i guld, i silver, i brons

samt för vissa prestationer inom segelflygsporten och för synnerligen stora insatser för segelflyget

Plaketten "Nya vingar".

För ändring av KSAK:s stadgar fordras beslut av två på varandra följande allmänna sammanträden med minst 30 dagars mellanrum, av vilka det ena skall vara ordinarie årsmöte.

Ändring av KSAK:s stadgar förutsätter för sin giltighet Kungl. Maj:ts godkännande.

Beslut om KSAK:s upplösning kan fattas endast på förslag av styrelsen. För sådant beslut krävs vidare minst 2/3 majoritet vid tvenne på varandra följande ordinarie årsmöten.

Beslut om KSAK:s upplösning underställes Kungl. Maj:t för godkännande.

KSAK:s tillgångar skall vid upplösningen efter styrelsens beslut överlämnas till organisation (institution), som verkar för KSAK:s syften.

MODERNA MOTORER FÖR LÄTTA FLYGPLAN

Land	Fabr.	Typ	Cyl. anordn. ¹⁾	Hk	Varvtal	Vikt kg	Vikt/ Hk	
Frankrike	Potez	4 E	Bo 4	105	2.750	94	0.89	
		6 E	Bo 6	155	2.750	125	0.81	
Italien	Augusta	GA-40	Bo 2	42	2.700	47	1.11	
		GA-70	Bo 4	86	2.300	68	0.79	
		G-90	X 4	90	2.800	55	0.61	
		G-180	DX 8	180	2.800	98	0.55	
Tjeckoslovakien	Walter	M-332	R 4	140	2.700	102	0.73	
		Minov 6	R 6	160	2.500	127	0.79	
Tyskland	HEPU	KFM-40	Bo 4	40	3.500	48	1.2	
		Porsche	678/3	Bo 4	52	3.200	85	1.73
	Stork	678/4	Bo 4	75	4.500	112	1.50	
		Stamo-1400	Bo 4	45	3.200	55	1.21	
	Continental	A-65	Bo 4	65	2.300	76	1.18	
		C-85	Bo 4	85	2.575	82	0.97	
		C-90-12	Bo 4	95	2.625	85	0.90	
		D-200A	Bo 4	100	2.750	86	0.86	
		O-300	Bo 6	145	2.700	126	0.87	
	Franklin	Lycoming	GO-300	Bo 6	175	3.200	142	0.81
			6A 4 B3	Bo 6	165	2.800	141	0.91
	" "	" "	0-235	Bo 4	108	2.600	108	1.0
			0-290	Bo 4	135	2.600	120	0.83
			0-320A	Bo 4	150	2.700	123	0.82
			0-320B	Bo 4	160	2.700	126	0.79
			0-340A	Bo 4	170	2.700	126	0.74
			0-360A	Bo 4	180	2.700	130	0.72
Mc Culloch ²⁾			4-318A	Bo 4	72	4.100	35	0.49
" "	Nelson ³⁾	6-318	Bo 6	110	4.100	52	0.47	
		4-63C	Bo 4	43	4.000	35	0.81	

¹⁾ Bo = Boxermotor
R = Radmotor
X = X-form (DX = dubbel X-form)

²⁾ Motorerna ursprungligen avsedda för målflygplan, användas för lätta helikoptrar och autogiro (bl a Benson Gyro-Copter och Skyskooter)

³⁾ Godkänd av FAA för enmanshelikoptrar

GE AKT PÅ SPAKEN!

Mom 3.2 i BCL — D 1.7 "Personbefordran i luftfartyg" har erhållit följande ändrade lydelse:

Vid icke yrkesmässig personbefordran skall handspak (ratt) för dubbelkommando, vilken är så placerad att den kan åtkommas av passagerare, ovillkorligen avlägsnas innan luftfart äger rum.

Då förarplatserna äro bemannade med förare, vilka båda äro berättigade att framföra ifrågasvarande luftfartygstyp, må dubbelkommando-

utrustning vara inmonterad. En förare skall dock alltid vara befälhavare.

Vid skolflyg, vartill särskilt tillstånd lämnats av luftfartsstyrelsen, samt vid utbildning av förare på ny flygplantyp skall — då godkänd flyglärare medföljer — fullständig dubbelkommandoutrustning vara inmonterad.

Vid demonstrationsflygning i försäljningssyfte av luftfartyg, som utföres av förare, representerande agent för tillverkare av flygmateriel, må dubbelkommandoutrustning vara inmonterad, då luftfartyget demonstreras för presumtiv köpare, som är eller har varit innehavare av certifikat för förande av motorflygplan eller som har genomgått militär flygutbildning.

SOLBERGS presenterar



Cessna

"172"

Prestanda

Max flygvikt 1.013 kg Tjänstetopphöjd 4.450 m

Farter

Max fart vid havsytans nivå 224 km/tim Startdata
Rullsträcka 255 m
Max marsch på 2.150 m höjd och 75 % kraftuttag 210 km/tim Total distans över 15 m hinder 435 m

Aktionstider

75 % kraftuttag 2.150 m höjd — ingen reserv 860 km Landningsdata
4,1 tim 210 km/tim Rullsträcka 210 m
Total distans över 15 m hinder 348 m

Tankkapacitet 159 liter Tomvikt ca 567 kg

Stighastighet vid havsytans nivå 3,60 m/sek Bagage 54 kg

Motor Continental O-300-C 145 Hk vid 2.700 varv per minut Spännvidd 11,05 m
Total längd 8,04 m

Propeller Fast Metall Total höjd 2,72 m

Alla beräkningar gälla vindstilla och standardförhållande

SOLBERG CESSNA FLYG AB

För vidare
informationer står
vi gärna till tjänst

Fack 16030, Malmö 16
tel 040/122 17 - 122 19
Göran Lundberg

Fack, Skå Flygplats, Skå
tel 0756/241 58 - 241 63
Bengt Karlsson

HOSSINGERS VM GER ARGENTINA 1963 ÅRS TÄVLING

Svensken, kristianstadsbon och allebergaren Rolf Hossinger vann som bekant den öppna klassen i segelflyg-VM 1960 i Argentina. Hemkommen (han har flyttat till Sydamerika, där han i vardagslag spakar motorflygplan) blev han något av en sydamerikansk nationalhjärte och Argentinas aeroklubb ville gärna utnyttja sin optionsrätt för att arrangera nästa VM-tävlingar.

Förslaget var uppe på sammanträde i FAI:s segelflygkommission den 25 november och accepterades av FAI.

Tävlingarna arrangeras i en liten (?) stad som heter Junin och som är belägen i grannskapet av Buenos Aires. Tidpunkten är fastställd till den argentinska eftersommaren, eller närmare bestämt i februari (!) 1963.

Det är första gången ett segelflyg-VM äger rum på den amerikanska kontinenten och händelsen väntas få stor betydelse. FAI räknar med ett betydande intresse både från allmänhet och press. Tyvärr är det väl en och annan verkligt flygintresserad tidning, som inte har råd att finnas på platsen, KSAK-NYTT t ex. Vad händelsen kan komma att betyda för segelflygaktiviteten i Argentina ligger i öppen dag.

VM 1963 kommer att genomföras i två klasser, öppen och standardklass, allt i enlighet med de internationella reglerna. Ett antal privatägda segelflygplan, huvudsakligen Ka-6, kommer att kunna lånas ut till deltagarna mot att erforderliga försäkringar tecknas.

Enligt ingångna meddelanden kommer Argentina att visa stor frikostighet gentemot de gästande segelflygarna, sålunda har resebidrag på 30 % ställts i utsikt och fritt uppehålle utlovats.

FLYGDAG 1962?

De flygklubbar som avser att ordna flygdag under 1962 med flygvapnets medverkan erinras om att ansökningar härom måste vara KSAK tillhanda före den 10 januari.

Om denna nyhet för året står för övrigt mer att läsa i annonsen på sid 7 i förra numret av KSAK-NYTT.



BARONEN TILL SAAB

För att spara företagsledningen dyrbar tid vid affärsresor har SAAB inköpt ett affärsflygplan av typ Beechcraft "Baron". Flygplanet har två 260 hk Continental insprutningsmotorer och radionavigeringsutrustning av trafikflygstandard. Det flyger 5 personer med en marschfart av över 350 km/tim. Bränsleförbrukningen är 2,6—2,8 liter per mil. Med 4 personer och 50 kg bagage kan "Baronen" flyga 150 mil direkt, vilket motsvarar sträckor som till Paris, London och Zürich.

SAAB:s köp av detta flygplan har föregåtts av en noggrann analys av i marknaden förekommande affärsflyglans prestanda och ekonomi och en grundlig utprovning av "Baronen" i SAAB:s flygprovavdelnings regi. SAAB-chefen Tryggve Holm är mycket nöjd med "Baronen" och har bara ett litet klagomål: "Jag hinner inte läsa tidningen mellan Linköping och Stockholm".

Beechcraft-flygplanen tillverkas av Beech Aircraft Corporation i Wichita, Kansas. Det finns 8 olika typer med 4—11 platser, varav "Queen Air", "Baron" och "Bonanza" är mest sålda i Europa. Återförsäljare i Sverige är AB Flygleveranser i Stockholm i samarbete med sitt systerföretag Svensk Flygtjänst AB, landets äldsta aktiva flygföretag, som självt har 3 Beechcraft-flygplan. En "Baron" går sedan en tid i försöksdrift som firmaflygplan för en annan större svensk industri och ytterligare en "Baron" har sålts för leverans i februari 1962. För att stödja det skandinaviska Beechcraft-samarbetet har just bildats ett företag med namnet Travelair Scandinavia AB, som kommer att ha sitt säte i Norrköping.

FAI OCH MODELLFLYGET

Inför den senaste generalkonferensen i FAI lämnade engelsmannen Henry Nicholls en rapport över den internationella modellflygkommissionens (CIAM) verksamhet. Nicholls är vice president i kommissionen och hans redogörelse väckte berättigad uppmärksamhet bland den församlade flygkunskapen.

Redogörelsen har en hel del att säga oss i vårt land. Med Henry Nicholls benägna medgivande återges den här i översättning:

CIAM:s rapport till FAI:s konferens, Monaco 1961

Det har blivit en märkbar skillnad i CIAM:s arbetsmetoder det sista året. De tekniska underkommittéerna är nu i verksamhet och den samling av specialkunskap och erfarenhet som de representerar har redan visat sitt värde. Deras arbete på att förenkla och stabilisera tävlingsregler och modellspecifikationer kommer för framtiden att bli en verklig hjälp och bidrar till att skapa en atmosfär av ömsesidigt samarbete mellan FAI å ena sidan och modellflygare och modellflygklubbar över hela världen å den andra.

Medlemmarna i CIAM är väl medvetna om nödvändigheten att göra modellflygare överallt bekanta med arbetet inom vår kommitté och att göra klart för dem att vi alltid har de tävlandes bästa i åtanke.

Här är lite statistik över modellflyget av idag. Det finns för närvarande omkring 7.000 modellflygklubbar, som genom sina nationella aeroklubbar är anslutna till FAI. Uppfattningsvis representerar de 240.000 aktiva tävlingsflygare. Dessa deltar i aeroklubbarnas nationella tävlingsprogram, vari även ingår uttagnings tävlingar för internationella tävlingar och världsmästerskap.

Antalet representerar endast en liten procent av de 4,5 milj modellentusiaster som har valt modellflyg till en av sina dominerande hobbies. Men redan den nämnda siffran är imponerande och visar en markant ökning.

Vi är övertygade om att det intresse som visas FAI-evenemang på nationell nivå är högre nu än någonsin. Hemmatävlingarna, som organiseras av de nationella aeroklubbarna och till dem anslutna modellflygklubbar, dras mer och mer i riktning mot FAI-evenemangen. Detta är otvivelaktigt beroende på den väldiga prestigeökning som numera kommer den till del som segrar i något av FAI:s världsmästerskap. Det är också betecknande att i sådana länder som

aktivt deltagit i FAI-evenemangen och där de nationella klubbarna skaffat eller bidragit till lättnader för modellflyget är antalet klubbar och antalet aktiva modellflygare i stigande.

Det angelägna behovet att uppmuntra ungdomen att vara skapande i sitt flygsinne erkännes nu av alla länder och den spörre som FAI-programmet innebär är en verklig tillgång för att understödja denna utveckling.

Världsmästerskapsprogrammet har nu fastställts till åtta tävlingar, som alla hålles vartannat år. Medlemsstaterna är därför anmodade att varje år stödja fyra sådana evenemang. Detta är en avsevärd ekonomisk börda, inte bara för de tävlande staterna utan också för den aeroklubb som skall organisera dem. Svårigheten har emellertid framgångsrikt övervunnits främst genom våra modellflygares stora entusiasm och bistånd.

Av de åtta tävlingarna är tre friflygande tävlingar, motordrivna, segelmodeller och gummi-motormodeller, tre linstyrda tävlingar för resp hastighet, konstflygning och team-racing, en radiokontrolltävling, nu begränsad till en multi-command radiokontrolltävling och i år för första gången en inomhustävling för ultralätta mikrofilmmodeller med gummi-motor. Den sistnämnda tävlingen startade mycket framgångsrikt, framförallt därför att CIAM-byrån lyckades skapa en enkel och helt antagbar formel för denna modelltyp. Den lyder "90 cm spännvidd och inga andra restriktioner".

Under 1961 har vi haft tre friflygande tävlingar jämte inomhustävlingskapet. Några fakta rörande dessa tävlingar kan vara av intresse. Friflygande tävlingarna hölls i Leutkirch i Tyskland, organiserade av tyska aeroklubben. 27 nationer deltog och sammanlagt 187 tävlande gjorde 938 officiella flygningar under de tre dagar tävlingen varade. Resultaten bjuder mycket av intresse. Individuella segrare var en schweizare, en amerikan och en ryss. De segrande lagen var ifråga om motordrivna modeller Ungern med Tjeckoslovakien på andra och Schweiz på tredje plats. I gummi-motordrivna klassen segrade Polen med Sovjet och USA på andra resp tredje plats och i segelmodellklassen segrade Holland med Italien på andra och Tjeckoslovakien på tredje plats. Det intressanta med dessa resultat är den jämna fördelningen av segrare och vinnarlag bland så många nationer, vilket visar att standarden är genomgående hög och på intet sätt begränsad till ett eller två topplag.

För att för ett ögonblick återgå till den tidigare anmärkningen rörande kostnaden för att

VIDAREUTBILDNING AV CERTIFIKATINNEHAVARE

Aeroklubben i Malmö presenterar sitt program

Motorflygsektionen inom AKM annonserar för vinterhalvåret ett omfattande kursprogram för vidareutbildning. I medvetande om att många elever med stor entusiasm tagit privatflygarecertifikat men därefter minskat sin flygning har man ansett att ett ordnat fortsättningsprogram skulle bidra till att stimulera intresset. Detta anser man är särskilt betydelsefullt då "reseflygningar" blivit mer och mer aktuella och dylika långfärder måste ske med samma känsla av säkerhet som svängar över hemmafältet.

Programmet upptager *allmän flygträning* för att finslipa flygtekniken och skänka ökad erfarenhet av flygning i olika vädertyper. Beräknade flygpas för allmän flygträning 8×45 min.

Navigeringskursen inriktar sig på färdplanering och radionavigation. Flygtid beräknas till 3×1 tim.

Då Bulltofta flygplats snart får radarkontroll arrangeras en *radarkurs* för att ge tillfälle till övning i radardirigerad inflygning. Kursen förbereder dessa övningar med träning i telefoni, demonstrationer av radarapparater, radar- och pejlfunktioner. Sedan följer praktiska flygningar i DK och EK. Flygtiden beräknas till 2 timmar.

Mörkerflygningskurs förberedes i linktrainer och utföres därefter praktiskt i DK och EK. Linktrainertid ca 5 timmar och praktisk tillämpning i 7 pass à 1 timme.

Morsesignalkursen avses meddela undervisning i morsekoden för identifiering av radiofyror som ju är förutsättningen för säker radio-

navigering och omfattar 8 lektioner med praktiska övningar.

Linktrainerkurser av olika svårighetsgrader indelade i tre klasser på respektive 5, 10 och 10 timmar fullständiga bilden av klubbens omfattande vinterprogram.

En strid ström av anmälningar har visat att motorflygsektionens planer mottagits med varmt intresse. Ett tiotal lärare har engagerats för olika uppgifter och Cessna 150, 172 och 210 står till elevernas förfogande.

Den kursplan som Malmöklubben nu presenterat är ett gott exempel på hur en vidareutbildning kan organiseras och klubben är väl värd ett erkännande för detta. Man har också från det hållet förklarat att man gärna står till tjänst om någon klubb vill starta en liknande utbildning eller om en klubb med egen sådan verksamhet vill utbyta erfarenheter.

Inom KSAK är vi väl medvetna om att Malmöklubben inte är den enda som har vidareutbildning på programmet. Många klubbar har redan liknande verksamhet på sina program och som exempel kan nämnas att en så nybildad (pånnyttfödd) klubb som Luleå-Bodens har en mycket livligt anlitad utbildning i instrument- och mörkerflygning.

Det kommer att bli både intressant och värdefullt om erfarenheter från vidareutbildning efter avslutad vintersäsong kan redovisas så att en på dessa grunder "idealutbildningsplan" kan ligga till grund för nästa års verksamhet.

Ln

genomföra ett mästerskap bör man veta att organisationen av denna tävling kostade den tyska aeroklubben 52.500 DM, varav endast 17.400 DM tas ut av deltagarna i form av anmälnings- och inkvarteringsavgifter.

I inomhusmästerskapen, som var organiserade av SMAE (Society of Model Aeronautical Engineers) i luftskeppshallen i Cardington, England, deltog fem nationer varav hela det amerikanska laget personligen deltog i tävlingen. Det skulle vara att ta till i underkant om man sade att resultaten av denna tävling vida överträffade våra förväntningar. Fram till denna tävling var flygningar av 30 min varaktighet snarare undantag än regel. I Cardington hade 10 tävlande flygningar på över 30 min och segaren, den amerikanske modellflygveteranen Joe

Bilgri, presterade en topp tid på 37 min och 49 sek. Hårtill kom att den tyske tävlingsdeltagaren Hacklinger efter tävlingarna grafiskt kunde förutse att en av hans modeller skulle kunna flyga i 45 min. För att bevisa sitt påstående gjorde han en framgångsrik attack mot världsrekordet på 44 min och 20 sek. Detta är så nära en fullkomlig förhandsberäkning av en modells maximala flygtid vi någonsin bevitnat i modellflygets värld. Den sammanlagda vikten av stommen i dessa modeller, utan gummimotor och väl att märka med en spännvidd av 90 cm, är 1,4 gram!

Slutligen några ord om den senaste tekniska utvecklingen. Sedan CIAM introducerade ett standardbränsle för hastighetstävlingar, bestående av en outspädd blandning av metanol och

MOONEY

MARK 21

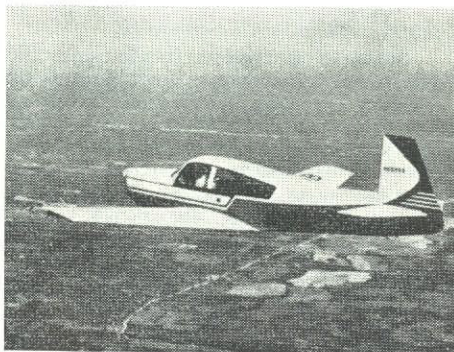
4-sitsig — helmetall — Lycoming 180 hk motor

Infällbart landningsställ

Nu kommer MOONEY även till Sverige. MOONEY har varit den helt stora succen i USA i år.

Av 4-sitsiga flygplan med infällbart landningsställ har MOONEY nu den högsta försäljningssiffran i USA.

MOONEY AIRCRAFT INC. är ett företag att lita på och MARK 21 är världens mest ekonomiska flygplan i sin klass. En helt ny modell, helt i metall, vackra färgkombinationer och lyxinteriör. Helt moderna flygegenskaper, den flyger nästan sig själv även i start och landning.



Billig i inköp — billig i drift på grund av sin marchfart 290 km/tim — större utrymme i kabinen — och lyx. Korta start- och landningssträckor.

Reservdelar på lager i Europa — snart även i Sverige.

Om Ni jämför köper Ni MOONEY. Eder nya MOONEY flyges — flyger själv — non-stop från USA till Sverige.

Kan Ni önska bättre leveransgaranti?

Generalagent för Sverige:

Otto Ballin

AKTIEBOLAG

BOX 140 — HÄLSINGBORG — TEL 29191

ricinolja har de 2,5 cm³ motorer som används i denna klass kommit att utveckla över 0,5 hkr. Detta motsvarar en effekt av mera än 200 bromsade hkr/liter, vilket överträffar prestanda hos varje annan form av förbränningsmotor. Denna effekt uppnås vid en hastighet av 23.000 rpm, en aktningssvår teknisk prestation, när man betänker att tillförlitlighetsfaktorn fortfarande bedömes såsom tillfredsställande. Åtminstone en av de seriebyggda motorerna har en kapacitet av 0,16 cm³ och uppnår sin topp-effekt vid 27.000 rpm. Hela motorn väger 14 gram. Dessa hastigheter måste med säkerhet vara de högsta som någonsin uppnåtts av en förbränningsmotor av koltyp.

Inom radiokontrollens område har vi bevittnat kolossala framsteg de sista 2—3 åren. RC-modeller som nu flyger med 130—145 km/tim kräver ett kontrollsystem, som i stort sett är detsamma som på ett flygplan i full skala. De kontrollsystem som kunde accepteras för tre år sedan håller nästan på att försvinna. Vi har nu bevittnat utvecklingen av fullständiga proportionella system som blir mer och mer vanliga.

Som ett PS till denna rapport skulle jag vilja tillägga en rad om mina egna erfarenheter från världsmästerskapen under de sista 14 åren. Med stor tillfredsställelse har jag iakttagit tilltagande ömsesidig förståelse och samarbete mellan modellflygare från alla nationer, fritt från politisk partiskhet och nationella fördomar och jag anser att det tillskott dessa sammankomster skänker för en bättre ömsesidig förståelse inte bör förbises. Många vänskapsband har knutits på flygfältet mellan modellflygare av skilda nationaliteter och divergerande politiska åskådningar. Dessa modellflygare fortsätter att brevväxla med varandra mellan dusterna på tävlingsplatser. Hur litet modellflygningens bidrag än må vara till internationell förståelse är det en realitet och säkerligen av värde.

PRIVATFÖRETAG STÖDER BRITISKT PRIVATFLYG

Society of British Aircraft Constructors (SBAC), Shell-Mex och B P har tillsammans inrättat en fond på 100.000 pund att tecknas under tre år. Andamålet med denna fond, har det meddelats i det britiska Underhuset, är att ge lågräntelån åt motor- och segelflygklubbar för materielanskaffning.

RADIOTELEFONI FÖR FLYVERE

Kungl. Danske Aeroklubben utgav 1957 en lärobok med ovanstående titel, närmast avsedd för privatflygare. Boken mottogs då såväl i sitt hemland som norr om Öresund med stort intresse och blev ganska hastigt utsåld. Den har i år utgivits i moderniserad upplaga och nu som tidigare är det luftfartskontrollör S O Madsen från flygradiotjänsten i Danmark som svarar för författarskapet. Boken är enligt företalet upplagd så att den kan användas vid den danska utbildningen för erhållande av radiotelefoncertifikat, men kan dessutom användas som handbok och uppslagsbok i det mesta som rör radionavigations- och landningshjälpmedel. Kapitelrubrikerna är följande.

Elementär elektronik
Elementär radioteknik
Luftfartens radionavigations- och landningshjälpmedel
ICAO:s föreskrifter för radiotelefonitrafiken
Utdrag ur reglementen och bestämmelser
Förteckning på de vanligaste engelska glosor som användas vid radiotelefonitrafik
Vanligaste fraserna vid radiotelefoniförbindelse mellan flygplan och markstationer.

I sista kapitlet återfinnes exempel på övningar och prov vid utbildning.

Boken är som helhet trevligt uppställd, väl illustrerad och språket erbjuder inga större svårigheter. Det måste emellertid klart framhållas att den här i vårt land endast kan användas i kombination med av svenska myndigheter utfärdade föreskrifter och anvisningar.

Priset är 17:50 (danska kronor) och boken översändes mot postförsöksbetalning per postgiro av detta belopp.

Adressen är Kongelig Dansk Aeroklub, Østerbrogade 40, Köpenhamn Ø. Postgirokonto 2 56 80.

DYRT NÖJE ATT LANDA EFTER STÄNGNINGSDAGS

Luftfartsstyrelsen har gett ut ett INFO nr 97/1961 den 1 december, som privatflygarna bör studera. Ordinarie tider för öppethållning av flygplatser tillhörande luftfartsstyrelsen anges i detta INFO, där man också får veta, att landningsavgiften ökas med 75 % om man landar på annan tid.

Forts. från sid 8.

(Frivilliga All-Unionföreningen för främjande av Armen, Flygvapnet och Flottan).

A-15, som har butterfly-tail, bygger i stor utsträckning på A-11:s konstruktion med korrektion för den senares mest allvarliga fel. A-15:s spännvidd är 17 m mot A-11:s 16,5. Trots detta är emellertid A-15:s vingyta något mindre, 12 m² mot A-11:s 12,15.

Andra specifikationer för A-15:

sidoförhållande	24
medelkorda	0,768 m
V-form	1 1/2°
utf. stjärtpän	
spännvidd	3,673 m
utf. yta	2,666 m ²
flygkr. längd	7,193 m
„ höjd	1,164 m
„ största kroppss- sektion	0,487 m ²
flygvikt (med varierande last)	363,4—424,1 kg

A-15:s bästa glidfart är i det närmaste 100 km/t, tillåten bogserfart 140 km/t, tillåten fart vid lugnt väder 250 km/t. Bästa beräknade glidtal är 41.

Avsmalnande vinge

Enligt den ryska tidskriften Krylya Roding består A-15:s avsmalnade monocoque-vinge av två med mittsektionen förenade halvbor med en enkel vingbalk av duraluminium.

Vingspetsarna har avtagbara, ovala ändskenor av plast. De skyddar skevningsrodren när vingen går i marken samt hindrar vingspetsen att gräva ner sig i lös mark. De ökar givetvis också i någon mån vingens effektiva sidoförhållande och därmed dess lyftkraft.

Vingbeklädningen består av duralplåt, som i vingens längdriktning avtar i tjocklek från 1,5 till 1 mm. Mellanrum mellan spryglarna ha för-tunnats på kemisk väg. (Kostnaderna spela tydligen ingen roll!)

Flygplanet är försett med landningsklaffar av liknande konstruktion samt med bromsklaffar monterade bakom vingbalken mellan sjunde och tionde sprygeln.

Vingen fästes vid kroppen med tre cylindrisk bultar. I vardera vingen finns tank för vattenballast, rymmande 50 lit. Vattenballasten tömmas med en ventil manövrerad från sitt-rummet.

Flygkroppen är av semi-monocoque-typ av 1 mm duralplåt med 20 spant utan longeronger.

TILL SALU

2-motorigt IFR-utrustat flygplan PIPER "APACHE" 1958

med 5 platser, fullständig avisningsutrustning på vingar, stjärt och propellrar, dubbel radiokompass
VHF 440/280 kanaler 50 kc intervall
Narco Omnigator + Narco Simplexer autopilot med höjdautomat
flygplanet säljs med omedelbar leverans.

SVENSK FLYGTJÄNST AB,
Arsenalsgatan 4, Stockholm C
Tel 23 48 95 (ing Granhall) — Telex 16 15

FABRIKSNY VHF-FLYGPLANRADIO, 12 kanaler.

Upplysningar: 036/23 777 eller 24 039

CONTINENTAL

(65 hk) nyöversedd säljes med garanti för 3.900:— sv. kr.

Sandefjord Flyklubb, v/ Erik Wegger,
Råstad, Norge

KZ II MED HUV

Motor: Gipsy Major Mk 7, 145 hk, 15 tim efter grundöversyn. Flygplanet är i mycket gott skick och har dubbel instrumentutrustning, 4-kanal radio och två fallskärmar. Pris sv. kr. 13.500:—.

Ole Korsholm, Borgerdige 3, Roskilde,
Danmark



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

Största sortering av reservdelar och tillbehör.

Försäljes eller uthyres:

RAPIDE, 8 passagerare

GV (med ny Cont. motor)

PIPER CUB