



FLYGENTUSIASTER!

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

"GÅ ÖVER TILL HELIKOPTER!"

En sagans flygande matta, som gör det möjligt för Er att komma till platser, som Ni förr bara kunnat drömma om. Under lederna i luften men över trängseln på vägarna kan man förflytta sig och ha tillgång till landningsplatser överallt. Att komma till de obetydligaste kobbar i havet eller till de högsta toppar i våra fjäll är inget problem, om man använder helikopter.

Idag finns en ekonomisk helikopter med utomordentliga prestanda, som inte kostar mer än ett IFR-utrustat privatflygplan.

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



Begär närmare informationer!

SVENSKA AEROPLAN AKTIEBOLAGET

Norrköpingsavdelningen

Fack

NORRKÖPING 6

Tel. 011/299 40

Strängnäs Tryckeri AB



NUMMER 1 ARGÅNG 8 • FEBRUARI 1965



6000 m² VERKSTÄDER på BROMMA flygplats



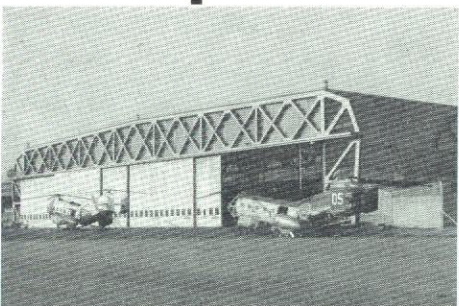
Närmare 200.000 arbetstimmar per år
utföres på

TEKNISK SERVICE

ÖVERSYNER

TILLSYNER

REPARATIONER



Dessutom FÖRSÄLJNING av

HELIKOPTRAR

FLYGPLAN och

RESERVDELAR



OSTERMANNS AERO AB

BROMMA FLYGPLATS, BROMMA 10

GODSADRESS: SUNDBYBERG - TELEFON 08/28 28 40

Nytt från LFS

Försäkring av luftfartyg

På förekommen anledning erinrar luftfartsstyrelsen om innehållet i mom 3.2 i BCL — D 1.1, som behandlar *tredjemansskadeförsäkring*.

Bestämmelsen behandlar dels *skada å person* dels *skada å egendom*.

Försäkringen skall då fråga är om *skada å person* gälla lägst intill ett belopp av 172 000 kronor för varje skadad eller dödad person. En högsta gräns i fråga om katastrofbeloppet för varje olyckshändelse har emellertid införts, vilken grundar sig på luftfartygets maximala flygvikt och intagits i bestämmelsen i tabellform.

Vid *skada å egendom* skall försäkringsbeloppet vara lägst 100 000 kronor för varje olyckshändelse.

Exempel: för ett luftfartyg med maximal flygvikt 1 045 kg skall finnas tredjemansskadeförsäkring, som gäller *dels* — vid *skada å person* — för lägst 172 000 kronor för varje skadad eller dödad person, dock tillhoppa för varje olyckshändelse högst 1 000 000 kronor, *dels* — vid *skada å egendom* — för lägst 100 000 kronor.

(INFORMATIONSCIRKULÄR 106/64)

De nya försäkringssummorna ingår i KSAK:s försäkringspaket.

Teoretiska examensprov för privatflygarecertifikat

1. Omfattning

Enligt bestämmelserna i BCL-U 1.2 skall sökande av privatflygarecertifikat genom godkända skriftliga prov visa sig besitta vissa teoretiska kunskaper. Dessa prov omfatta följande ämnen:

1. Bestämmelser för civil luftfart
2. Navigation
3. Meteorologi
4. Aerodynamik och flyglära
5. Flygplan- och motorlära.

Kunskapskraven i dessa ämnen framgå av SB 122—126.

Anm. Vid förnyelse av privatflygarecertifikat, som icke varit giltigt under de senaste 12 månaderna, skall skriftligt delprov avläggas i ämnet "Bestämmelser för civil luftfart". Förnyat skriftligt prov i övriga ämnen avläggas i den omfattning flyglärare bedömer erforderligt.

2. Utförande

Ordinarie prov omfattar samtliga teoretiska ämnen. Uppdelning av provet på två eller flera perioder medges icke.

Delprov omfattar prov i något eller några av de ämnen, som ingår i ordinarie prov. Delprov må avläggas av förare, som genomgått militär flygutbildning, eller av elev vid förnyelse av privatflygarecertifikat.

Delprov må avläggas jämväl av annan elev, som redan tidigare innehar erforderlig kompetens i vissa av ovannämnda ämnen och för vilken tillstånd här till medgivits av luftfartsstyrelsen i varje särskilt fall.

Personal, som genomgått godkänd militär flygutbildning, behöver endast genomgå prov i ämnet "Bestämmelser för civil luftfart".

Omprov omfattar endast det ämne eller de ämnen, vari eleven underkänts.

Tillåten tid för ordinarie prov är 3 tim. För delprov och omprov meddelas tillåten tid i varje särskilt fall.

3. Anmälan till prov

Skriftlig anmälan till ordinarie prov, delprov eller omprov skall vara luftfartsstyrelsen tillhanda senast *15 dagar före avsedd examensdag*. Sådan anmälan skall insändas av godkänd flygskola på fastställt formulär. Avser anmälan omprov skall på anmälningsformuläret i ANM-kolumnen anges hur många prov som tidigare avlagts i respektive ämne. (Angående avgifter se punkt 7 nedan.)

Överenskommelse om lämplig lokal för provet skall träffas mellan skolchef och kontrollant. Det åligger sedan skolan att meddela eleverna om tidpunkt och plats för provet, samt dessutom informera om vilka hjälpmedel som skall medföras till provet.

4. Examensdagar

Skriftliga prov kunna fram till den 31/12 1965 avläggas inför av luftfartsstyrelsen godkänd kontrollant på följande dagar:

11 februari	1965	30 augusti	1965
25 mars	1965	14 oktober	1965
6 maj	1965	30 november	1965
17 juni	1965		

Prov utanför ovan angivna dagar kan ej medgivas.

Hjälpmedel vid prov

Till provet i ämnet navigation skall varje elev medföra nedanstående hjälpmedel:

WAC (World Aeronautical Chart) 2152 (Stockholm), transportör (gradskiva), passare och skrivmateriel.

Tillåtna hjälpmedel vid provet är:

Navigeringskiva och räknesticka.

Vid prov i övriga ämnen erfordras endast skrivmateriel.

5. Provresultat och giltighetstid

Resultat av genomfört prov meddelas skriftligen till vederbörande flygskola. Telefonfrågningar hos luftfartsstyrelsen angående resultat kan tyvärr icke besvaras. Elev skall vara



Organ för
Kungl. Svenska Aeroklubben
och
Frivilliga Flygkåren



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

Utgivningsdag omkr den 10 i utgivningsmånaden.

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

Redaktör och utgivare: Georg H Dérantz.

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

Prenumerationspris: 10 kronor per helår.

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

Annonsformat och annonspriser:

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

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

Klichéer: raster 120 linjer/tum.

Tryckt hos Strängnäs Tryckeri AB Strängnäs 1964

godkänd i de teoretiska proven innan navigeringsövning under ensamflygning med mellanlandning på annan flygplats må utföras. Giltighetstiden för godkänt prov i varje enskilt ämne är 12 månader, räknat från examensdagen.

6. Om sökande underkänts vid ett prov må han inställa sig till omprov tidigast vid nästkommande examensdag enligt mom 4 ovan. Har sökande underkänts vid två på varandra följande omprov må förnyat omprov icke äga rum förrän sökande styrkt att han genomgått ny erforderlig utbildning.

I fråga om anmälan och avgifter vid omprov se mom 3 och 7.

7. Avgifter

Avgifter för ordinarie prov är 50: - kr per elev, för delprov eller omprov 15: - kr per ämne och elev, dock högst 50: - kr per elev vid varje provtillfälle. Avgifterna skall av vederbörande flygskola insättas på luftfartsstyrelsens postgirokonto 156 26 senast 15 dagar före examensdagen med angivande på inbetalningskortets talong vad inbetalt belopp avser.

Därest anmäld elev på grund av sjukdom eller annat giltigt förfall icke kunnat delta vid examensprov, kan återbetalning ske av erlagd avgift efter skriftlig framställning från vederbörande flygskola. Avgiften återbetalas härvid till skolan.

Av administrativa skäl är det nödvändigt att ny full avgift insändes för varje anmäld elev, även om sådan avgift inbetalats till ett tidigare prov, i vilket eleven varit förhindrad att delta.

8. Godkännande av kontrollant

Övervakning av teoretiska prov skall fullgöras av kontrollant som godkänts härför av luftfartsstyrelsen för varje särskilt prov.

Person, som är engagerad i utbildningsverksamheten vid vederbörande flygskola, kan normalt icke godkännas som kontrollant.

(INFORMATIONSCIRKULÄR 107/64)

Anvisningar angående teoretiska examensprov för erhållande av B-, C-, D-, N- och K-certifikat, samt I-bevis

4. Examensperioder

Skriftliga prov för rubricerade certifikat kunna fram till den 31/12 1965 avläggas enligt följande: *forts se sid 6*

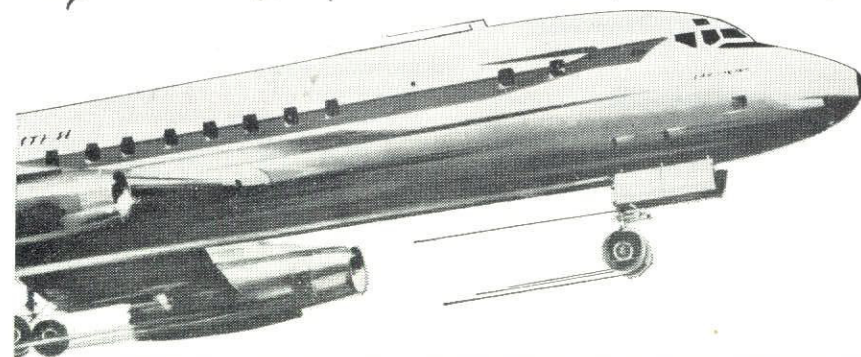
Omslaget:

Årets bild? - Med säker hand för Göte Olsson ASEAs direktionsflygplan till fjärran länder. Överraskad i backspegeln: direktör Curt Nicolin. - Foto: Tage Berggren, Västerås.



HAR RESURSERNA PÅ

FJÄRRAN ÖSTERN



OCH ERBJUDER ER:



DC-8
JET EXPRESS

SAS trafikerar Bangkok, Manila och Tokyo via Nordpolen eller södra vägen, via Indien.



RESEGUIDE
FJÄRRAN ÖSTERN

SAS "Reseguide Fjärran Östern" ger upplysningar om rundturer, hotell, sightseeing, priser och mycket annat.



SAS FLYGFRAKT TILL
FJÄRRAN ÖSTERN

Alla SAS-plan till Fjärran Östern tar flygfrakt. Ni får ytterligare information i "Fakta om Flygfrakt".



SAS/THAI TÄCKER HELA
FJÄRRAN ÖSTERN
Genom SAS samarbete med THAI International erhålles bekväma anslutningar i knutpunkten Bangkok med bl.a. Kuala Lumpur, Singapore, Djakarta, Saigon, Hong Kong, Taipei och Osaka.



EKONOMISK RAPPORT
SYDOSTASIEN

SAS har utarbetat en ekonomisk rapport över Thailand, Malaysia, Indonesien, Syd-Vietnam, Filippinerna och Hong Kong.

HÄMTA DESSA OCH ÖVRIGA
BROSCHYRER

om Fjärran Östern hos Er resebyrå, speditör eller skriv till SAS, avd. S.L., Bromma 10.



— på hemmaplan till 5 kontinenter



KALLELSE till sammanträden

Direktanslutna Medlemmars Årssammanträde

äger rum torsdagen den 25 febr 1965 i KSAK-huset, Skeppsbron 40, 2 tr. Samling kl 17.00, Årssammanträde kl 17.15. Efter sammanträdet för den som så önskar subskriberad årtmiddag till självkostnadspris. Anmälan om deltagande i middagen torde näget lämnas till KSAK:s växel 23 23 65 före den 24 febr.

B-cert	Period				
	B165	B265	B365	B465	B565
Luftfartslagar	8/2	29/3	1/6	2/9	18/11
Flygplan- o. motorlära	11/2	1/4	3/6	6/9	25/11
Meteorologi	15/2	5/4	9/6	9/9	30/11
Aerodynamik o. flyglära	18/2	8/4	14/6	13/9	2/12
Navigation	22/2	12/4	17/6	16/9	6/12
Övriga rubricerade cert					
Matematik		1/65	2/65	3/65	
Luftfartslagar		18/3	30/8	18/11	
Flygplan- och motorlära		22/3	2/9	23/11	
Meteorologi I		1/4	6/9	25/11	
Meteorologi II		29/3	9/9	30/11	
Aerodynamik och flyglära		25/3	13/9	2/12	
Navigation I		5/4	16/9	6/12	
Meteorologi II		8/4	20/9	9/12	
Radiokommunikation		12/4	23/9	13/12	
Navigation II III		14/4	27/9	16/12	

(Se vidare INFORMATIONSCIRKULÄR 108/64)

Anvisningar angående teoretiska examensprov för flygmekanikercertifikat

4. Examensperioder

Prov enligt ovan kunna under år 1965 avläggas enligt följande.

6 - Februari 1965

KSAK:s Valberedning

sammanträder lördagen den 27 mars 1965 i Philips-huset, Lidingövägen 50, kl 09.00.

KSAK:s Styrelse

sammanträder lördagen den 27 mars 1965 i Philips-huset, Lidingövägen 50, kl 10.15. Gemensam lunch kl 12.30.

Styrelsen håller konstituerande sammanträde omedelbart efter årsmötet. (Se nedan!)

KSAK:s Årsmöte

hålls lördagen den 27 mars 1965 i Philips-huset, Lidingövägen 50, kl 14.15.

Därefter anordnas en subskriberad middag.

Direkt kallelse till årsmötet kommer att utgå till anslutna flygklubbar i slutet av februari.

Välkomna!

Datum anger den första dagen av examensperiodens 5 dagar.

8 februari	30 augusti
22 mars	11 oktober
3 maj	29 november
14 juni	

Prov utanför fastställda examensperioder må undantagsvis avläggas enligt styrelsens bestämmande i varje särskilt fall, varvid utgår en extra avgift.

(Se vidare INFORMATIONSCIRKULÄR 109/64)

Publikationer för den civila luftfarten

Samtliga nu gällande publikationer har av luftfartsstyrelsen sammanställts i ett aktuellt Informationscirkulär, vilket även innehåller alla prisuppgifter samt en bilagd rekvisitionsblankett. (Skaffa därför INFORMATIONSCIRKULÄR 110/64)

De som redan har AIP erinras om att
NU MÅSTE PRENUMERATIONEN
FÖRNYAS

Positivt i statsverks- propositionen

Understödet åt privatflyget (segelflyget) föreslås i år höjt till 400 000 kronor. Luftfartsstyrelsen hade efter samråd med chefen för flygvapnet och KSAK begärt en höjning med 54 000 bl a för täckning av de löneökningar som föreskrivits av Kungl. Maj:t men för vilka tilläggsanslag icke tidigare utgått. Departementschefen har prutat ned äskandet med 20.000 kronor och tillstyrker en höjning med 34 000 kronor.

Bidraget till förebyggande och släckning av brand (skogsbrandbevakningen) tillstyrktes på ett positivt sätt av departementschefen: "Enligt ett av statens brandinspektion framlagt förslag i skrivelse den 8 juni 1964 bör den skogsbrandbevakning, som ännu utövas från brandtorn, kunna avvecklas. Bevakningen föreslås helt skola omhänderhas av det frivilliga flyget, som redan nu utför större delen av brandbevakningen. Förutom att övertäckning i denna form är mer effektiv än bevakning, som punktvis sker från brandtorn, uppnås härigenom också vissa besparingar.

Till skogsbrandbevakning upptages i enlighet med brandinspektionens och länsstyrelsernas beräkningar 500 000 (+150 000) kronor.

Bidraget till FFK (Frivilliga Flygkåren) ingår i bidragen till civilförsvaret. I propositionen anges att 14 gruppövningar inom FFK planerats. Till KSAK äskas i bidrag 84 700 (+7 700) kronor, varav till administrationskostnader 75 700 (+10.700) kronor och till utbildningskostnader 9 000 (—3 000) kronor.

Studiecirkulärna föreslås få höjda bidrag 1 juli. Detta innebär att nuvarande belopp, 60 % på de verkliga kostnaderna, höjes till 75 %-bidrag.

Flygutbildningen

KSAK har beviljats ett anslag på 35 000 kr för motorflygkurser i flygsäkerhetsbefrämjande syfte.

Tabu för INFO

Red har som synes i vidstående lilla redogörelse över aktuellt material från luftfartsstyrelsen genomgående använt det smätrevliga ordet "INFORMATIONSCIRKULÄR" i st f det väl inrotade "INFO". Det förkortade uttrycket måste vi alla försöka glömma bort från och med i år, ty det finns en tidskrift, utgiven av en av näringslivets organisationer, som bär detta namn och som fått företräde till det inregistrerade namnet.

Vi får väl hoppas att man inom luftfartsstyrelsen hittar på en ny användbar förkortning, så att vi i fortsättningen slipper nöta skrivmaskinen på de 20 bokstäverna, eller riskerar tungvrickning.

KSAK-NYTT presenterar sin fjärde specialartikel. Kvalificerad rådgivning för erfarna segelflygare

I oktobernumret av KSAK-NYTT (sid. 270) introducerades den serie specialartiklar, som sedermera skulle visa sig synnerligen begärlig.

Som en liten påminnelse räknar vi upp de hittills utkomna häftena:

KSAK-NYTT:s SPECIALARTIKEL Nr 1

(Pris 3: —)

Bengt Söderholm

OSTIV-prov med standardsegelflygplan i Varese 5—18 september 1964

KSAK-NYTT:s SPECIALARTIKEL Nr 2

(Pris 3: —)

H Hartmann/ bearbetning E Persson

Acceleration, lastfaktor, säkerhetsfaktor och brottlast

KSAK-NYTT:s SPECIALARTIKEL Nr 3

(Pris 3: —)

John Rissler

En vinterflygning Bromma—Djerba (Tunisien) och åter

Ettan och tvåan innehåller en mängd läsvärda ting för segelflygarna, medan trean ger långflygningstips åt motorflygarna.

Nu presenteras en ny artikel, särskilt avsedd för segelflygarna, vilket inte hindrar att även motorflygarna kan läsa den med stor behållning.

Heinz Huth, känd som en av världens skickligaste tävlingsflygare, f n världsmästare i standardklassen, klarlägger vad pilotens sätt att hantera flygvapnet i luften betyder för de uppnådda prestationerna.

Huth har i artikeln koncentrerat det vetande, som enligt hans egen utsago rätteligen borde behandlas under 20 föreläsningstimmar, i en serie taktiska anvisningar, som vandra segelflygare över nybörjarstadiet torde finna en utomordentlig tillfredsställelse i att studera. Artikeln är så pass värdefull som information att man oreserverat måste ge varje segelflygare rådet: Köp den — Läs den!

Den kan liksom de tre första artiklarna rekommenderas från KSAK:s expedition.

*

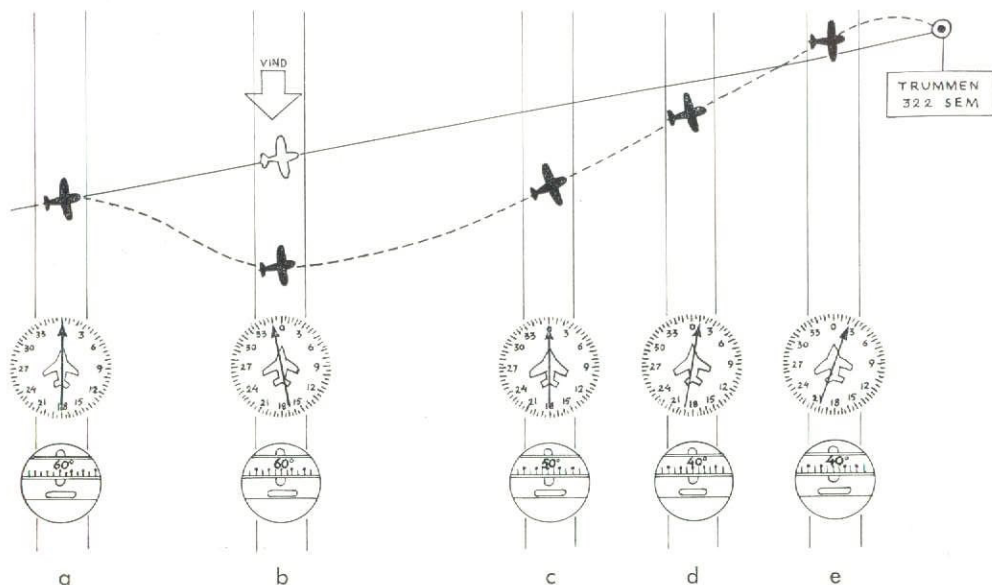
Här följer data:

KSAK-NYTT:s SPECIALARTIKEL Nr 4

(Pris 3: —)

Heinz Huth

Problem i samband med prestationsflygning med segelflygplan



ADF-systemet

I KSAK-NYTT nummer 7/64 lovade vi att besvara fyra frågor av vilka den första besvarades. Den här gången skall vi få veta hur man med hjälp av Bendix ADF-T-12B får svar på de två nästa frågorna:

Var ligger flygplatsen jag ska till?

Vilken kurs skall jag hålla för att nå den flygplatsen?

Skogsbrandfyget tioårsjubilerar

Riksbrandinspektören Ingvar Strömdahl och byrådirektören i Statens Brandinspektion Stig Holmberg har tilldelats KSAK:s hederstecken i guld som tack för tio års fruktbärande samarbete.

Överlämnandet skedde i samband med årets baschefsmöte på KSAK den 23 januari, då riktlinjerna för årets skogsbrandsbevakningsprogram fastställdes.

KSAK:s skogsbrandbevakning, som i samarbete med brandinspektionen startade för jämt tio år sedan, omfattar nu 78 % av landets areal, bl a hela Norrland. Planer föreligger att utvidga flygbevakningen att omfatta även de sydsvenska skogsområdena, i första hand i Småland.

8 - Februari 1965

Under förutsättning att det finns en lämplig radiofyr eller annan sändare i närheten av flygplatsen kan vi använda radiokompassen under hela flygningen. På kartan anges sändarens frekvens och den signal den sänder med jämna mellanrum.

TRUMMEN
322 SEM

Mottagarens funktionsomkopplare ställs i läge REC och frekvensen ställs in och den morse-signal man hör på frekvensen 322 kHz är

Då fyren eller sändaren säkert identifierats slås omkopplaren över i läge ADF varvid nålen visar den relativa bäringen till sändaren. Flygplanet svängs åt samma håll som nålen pekar tills den indikerar 0°. Därefter fortsätter man med nålen pekande på noll och när man nått fram till fyren indikerar radiokompassen detta genom att nålen svänger åt ena eller andra hållet för att vid passage över fyren distinkt svänga till 180°. Kom ihåg att man aldrig skall flyga ifrån en radiofyr med nålen på 180°. Ställ in nästa radiofyrns frekvens. Den nu beskrivna metoden kallas "Homing" och genom att använda den, d v s flyga med en relativ bäring av 0° till en inställd radiofyr, kommer man alltid att nå fram till denna.

Tracking

Under de flesta flygningar har man emellertid sidvind, vilket resulterar i en avdrift och färdlinjen blir alltså inte en rät linje utan en båge mot radiofyren. För att få en rak färdlinje måste man kompensera för avdriften genom att hålla upp flygplanet mot vinden. Storleken av den nödvändiga upphållningsvinkeln kan fastställas med hjälp av radiokompassen. Man flyger då med en relativ bäring av 0° och en konstant magnetisk kurs under det att man iakttagit ADF-indikatorns relativa bäringsändring. När denna relativa bäringsändring blir märkbar svänges flygplanet mot vinden tills den magnetiska kursändringen är 2 gånger den relativa bäringsändringen. Piloten fortsätter enligt den nya magnetiska kursen för att återkomma till den tänkta färdlinjen. När man närmar sig denna ökar den relativa bäringen och när ADF-indikatorn visar lika många grader som den tidigare magnetiska kursändringen korsar flygplanet den tänkta färdlinjen. Piloten kan nu flyga efter denna genom att hålla upp mot vinden så mycket att ADF-indikatorn visar ett medelvärde av de bägge ändringarna. En tillämpning av metoden tillgår enligt följande:

Man flyger med ADF-indikatorn indikerade

0° (mot radiofyren) medan kompassen eller kursgyrot visar t ex 60° (a). Denna kurs (60°) fortsättes och ADF-indikatorn iakttagas. Sidvinden orsakar en avdrift från den tänkta färdlinjen och ADF-indikatorn kan efter några minuter visa t ex 350° i stället för 0° (b), vilket talar om att sidvinden kommer från vänster och att flygplanet har drivit åt höger. Man svänger nu åt vänster (c) tills den magnetiska kursen är 40° (d), d v s den magnetiska kursändringen skall vara 2 gånger den relativa bäringsändringen. För att komma tillbaka till den tänkta färdlinjen fortsätter man på kursen 40° och när man närmar sig denna, ökar den relativa bäringsändringen. När den relativa bäringen nått ett värde lika med den tidigare magnetiska kursändringen (20°), korsar flygplanet den tänkta färdlinjen (e). Genom att svänga tills ADF-indikatorn visar de bägge ändringarnas medeltal (15°) och hålla kursen (45°) kommer man att följa den tänkta färdlinjen. I praktiken måste man ofta göra flera korrekationer enligt ovan för att få fram den rätta upphållningsvinkeln.

Artikelserien avslutas i nästa nummer med fjärde frågan och svaret på denna.

BOB

ADF-T-12 B M-540 NAV/COM



*Bendixutrustningar
för affärs- och allmänflyg*

HESSELMAN BIL-AERO AB

Box 42046 - Stockholm 42 - Tel. 08/19 0480

Generalagent för: The Bendix Corporation
Bendix International Operations



Nytt från FFK

5—6 december 1964 ägde en FFK-kurs rum inom Värmlands län. Kursen var förlagd till en av civilförsvarets huvudcentraler, vilket gav deltagarna en extra god inblick i civilförsvarets verksamhet. Deltagarantalet var 100-procentigt, vilket vittnar om att alla i flyggruppen med ansvar går in för att bli bra FFK-flygare. Kursen utgör en förberedelse för den kommande gruppövningen i vår. Undertecknad som följde hela kursen blev imponerad av deltagarnas intresse.

Inom FFK i övrigt pågår nu i alla län organisations- och planläggningsarbete. Uppsättning av flyggrupper pågår, ävensom uttagning av flygplan till grupperna. Länsflygnämnden i Stockholms stad och län sammanträdde den 8 januari för att gå igenom personalläget i de tre flyggrupperna och göra vissa kompletteringar. Av de 68 till länsstyrelsen anmälda flygförarna har några ej beviljats uppskov med militärtjänstgöring. Den personal som erhållit uppskov blir givetvis krigsplacerad i någon av flyggrupperna. Vi måste emellertid avvakta tills hela krigsplaceringslistan är fullständig innan den kan skickas in till länsstyrelsen för godkännande. Först därefter kan krigsfrivilligavtal upprättas med vederbörande.

Det dröjer alltså fortfarande en tid innan avtalet kan upprättas. Meddelande om vilka som erhållit uppskov för tjänstgöring i FFK kommer efter hand att lämnas till berörda och dessa kan förbereda sitt krigsfrivilligavtal och känna sig enrollerade i Frivilliga Flygkåren.

Planläggning av de samverkansövningar som skall äga rum på västkanten pågår för fullt inom berörda län. Om det skall bli någon övning i Stockholms stad och län beror på om vi kan få den tredje flyggruppen färdigorganiserad. Kårledningen gör allt för att söka få gruppen färdig.

Gösta Eriksson

Industristöd till VM ger sänkta deltagareavgifter

Startavgiften i årets segelflyg-VM har tidigare uppgivits till 250£ per ekipage. Genom ekonomiskt ingripande från en brittisk industri har avgiften kunnat reduceras till 150£.

10 — Februari 1965

"Service och försäkring fri med Er nya Cherokee",

skaldar Nyge-Aero och har därmed efter mönster från den svenska bilindustrin tagit ett för allmänflyget betydelsefullt initiativ.

Erbjudandet gäller *Cherokee 140*, dvs den tvåsitsiga versionen som väckte uppmärksamhet världen runt, när den i höstas lanserades som "lillebror" i Cherokee-serien, där en fyrsitsig version med 150—160—180—235 hkr motorer vunnit popularitet i flygarkretsar.

Försäkringen, som gäller ett år, räknat från leveransdagen, omfattar fullständig kaskoförsäkring med 1 500 kronors självrisk (inom Europa med undantag av "Öststaterna", skol och träningsflygning, uthyrning, taxi- och charterflygning, privat- och affärsflygning, bogsering av segelflygplan och reklamsläp, flygrally anordnat av KSAK eller ansluten flygklubb). Vidare innefattar försäkringen fri service, daglig tillsyn undantagen, under ett år eller 500 tim. Denna service utföres i Nyköping, Göteborg eller Sundsvall.

Erbjudandet innebär, enligt Nyge-Aero, att Cherokee 140 under hela första året kan flygas för 50:—/tim, eller 25:—/persontimme.

För att underlätta finansieringen för köparen tillämpas speciella villkor för Cherokee 140:

Handpenning 5%	3 000:—
Kontant vid leverans 15 %	8 965:—
Per månad under fem år	1 000:—

Nyge-Aero framhåller särskilt, att den fria försäkringen och servicen icke medfört någon höjning av flygplanets pris.

Moderna "Högfärdsblåsor"

När Tekniska Museets intendent Sigge Strandh vid KSAK:s senaste ärtmiddag den 21 januari kåserade om friballonger hade han en liten verkligt intresserad publik.

Det var inte bara de historiska återblickarna som fängade intresset utan i minst lika hög grad framtidsperspektiven. Ballongporten har visserligen idag en ganska exklusiv karaktär men det pågår en livlig verksamhet i ballongsegelarkretsar, främst i Europa och i Sydamerika. Särskild uppmärksamhet har de schweiziska alpflygningarna väckt.

Under diskussionen efter intendent Strandh's kåseri visade det sig att man även från Sverige infordrat offerter på moderna friballonger, utvecklade av M. Picard jr och konstruerade som flaskgasdrivna varmluftsballonger. Det torde röra sig om kostnader på 30 000 kronor för att förvärva en ballong. Kanske kommer även en och annan svensk att sluta upp i den exklusiva kretsen av europeiska friballongentusiaster.



FÖRST I VÄRLDEN!

FRI FÖRSÄKRING GRATIS SERVICE

under 1 år för nya

Cherokee 140

— 2-sitsigt skol- och klubbflygplan —

Generalagent för Piper i Skandinavien:

NYGE-AERO / AB NYGEVERKEN

Box 31, Nyköping. Tel. 0155/825 20 (vx)

Fack, Bromma 10 - Tel. 08/29 60 00

Box 32, Göteborg-Flyg - Tel. 031/62 00 89

THE ADF APPROACH

Ett ode till en instrumentflygning på Bromma, sådan den kan te sig under IFR-förhållanden. Språket, uppblandat som det i verkligheten är, skulle komma en puritan att ryta, men det bortser jag ifrån med tämligen gott samvete.

Oscar Sierra,
Sierra November —
vägskäl i slaskvitt töcken,
för flimmerpunkter
på Directorns öga.

Watch your heading,
timing,
and descend
to company minima.

Confidence!
High intensity
glare your face
in rainy clouds.

Time is out.
Rubber screams to ground,
on the only possible spot,
in acres of land.

Kjell W Ahlberg

För att inte tala om alla dessa flygfält ...

I Expressen den 9/12 1964 läses följande:

Skarpnäck

Folkpartiet och högern i Stockholms stadsfullmäktige ville ha löfte om bostadsbebyggelse på Skarpnäck-fältet som ett slags betalning för att de gick med på skattehöjning. Redan en sådan köpslagan om skatten kan väl diskuteras men hör förmodligen till det politiska spelets finesser.

Däremot måste man hålla med socialdemokraterna när de vägrat ge något sådant löfte. Det kan inte vara särskilt klok politik att plombera igen alla hål i den inre staden med bostäder.

Området kommer om det sparas att visa sig bli en utomordentligt värdefull markreserv för kommande behov av offentliga anläggningar, t ex sjukhus, skolor och liknande som har behov av en central placering i Stor-Stockholm.

12 - Februari 1965

Med ett enda flygfält inom hela södra Stor-Stockholm tycker man annars att det inte vore någon dum idé att Skarpnäck i full utsträckning användes för sin ursprungliga uppgift — som flygfält.

Det växande allmänflyget, inklusive affärs- och segelflyg, är mer än någonsin beroende av en smula livsrum. Ur beredskapssynpunkt behövs fältet dessutom för armé- och civilförsvarsflyg, för polisflyg m m.

Ett flygfält inom stadsområdet möjliggör också utnyttjandet av de fördelar som det anstörmande STOL-flyget kommer att erbjuda. Att nu spolia dessa möjligheter skulle man i en icke alltför avlägsen framtid komma att bittert få ångra.

Stockholms segelflygklubb tidsschema för Skarpnäck 1965

- 2/ 4— 4/ 6: Alla sön- och helgdagar utom 25/4, 1/5, 2/5 och 27/5.
10/ 5— 5/ 6: Alla lördagar utom 15/5. Måntis- och onsdagar, hela dagarna.
6/ 6— 8/ 8: Hela dagarna.
15/ 8—31/10: Alla söndagar utom 29/8 och 19/9.
7/ 8—25/ 8: Alla lördagar.
9/ 8—25/ 8: Mån- tis- och onsdagar från kl. 18.

Bliv medlem i

STOCKHOLMS FLYGKLUBB

Flygskola o. Mörkerutbildning på

Bromma flygplats

Uthyrning av

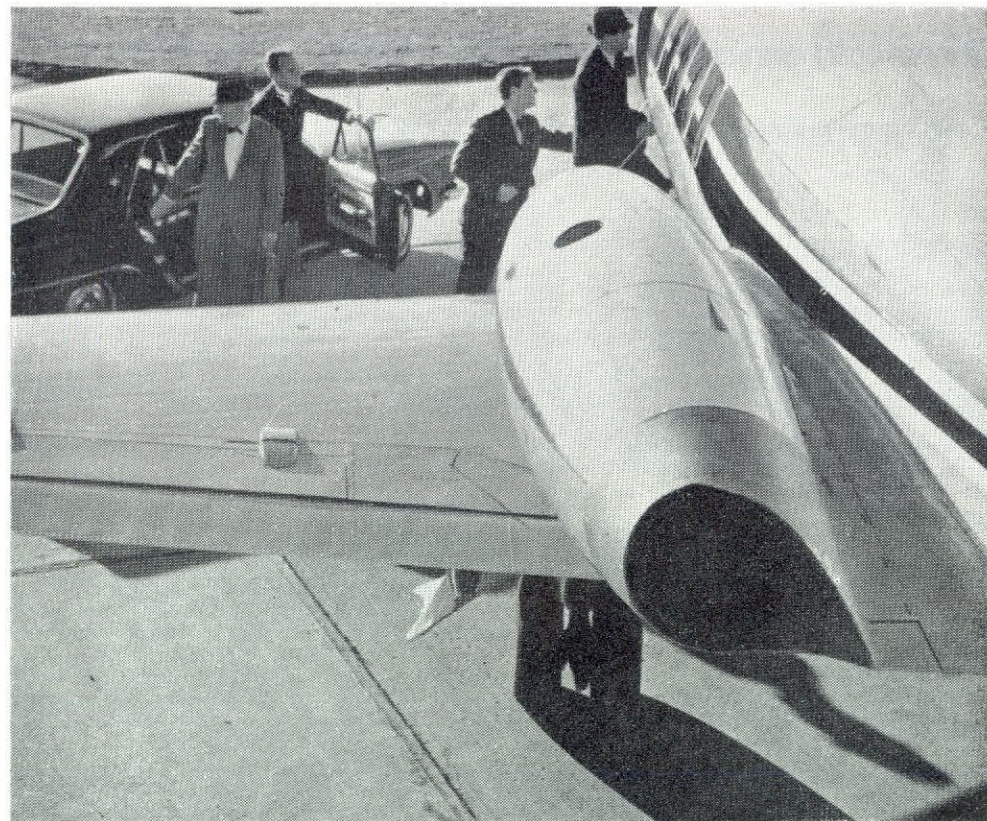
Piper Cherokee, 150—160—180
(mörker- och IFR-utr.) .. 75:—/tim
med kontrakt 48:—/tim

Cessna (mörkerutr.) 75:—/tim

MFI "Junior" o. Super Cub
(även med skidor) 48:—/tim

Skriv eller ring

sekreteraren Björn Svensson
Rådmansgatan 19, Stockholm ☐
Tel: 20 90 56 (kontorstim)



Viper-motorerna gör entré i affärsvärlden efter 10 år i skolan.

Bristol Siddeleys Viper-motor som nu valts som kraftkälla i firmajetplanen Hawker Siddeley 125 och Piaggio/Douglas PD 808 har bevisat sin styrka och tillförlitlighet under 10 års användning i militära skolflygplan.

Elva länder har nu valt Viper-drivna jetskolplan. Detta internationella erkännande är ett förnämligt bevis på Viper-motorns pålitlighet under de mest krävande arbetsförhållanden.

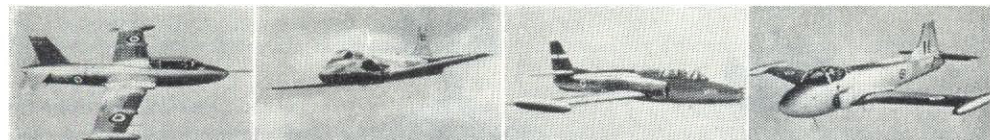
Den enkla konstruktionen är nyckeln till motorns pålitlighet. Denna enkelhet är ock-

så förklaringen till Viper-motorns exceptionella utvecklingsmöjligheter och har bidragit till att Hawker Siddeleys 125-motorer har ett första underhållsintervall på 800 timmar.

Sverigerepresentant: British Scandinavian Aviation AB, Sveavägen 9-11, 5 tr., Stockholm C. Tel. 24 24 30.



BRISTOL SIDDELEY LEVERERAR MOTORERNA



Fyra Viper-drivna skolplan — Macchi MB 326, Soko Galeb, Hunting Provost och Hindustan HJT 16.

Direktionssammanträde i jetfart

Konferensrum gör 800 km/t

Anspråken på ett affärsflygplan varierar mycket.

För en företagschef är det tillräckligt, om han snabbt kan förflytta sig — ensam eller med 1—2 medarbetare — inom landet eller till affärsförbindelser i grannländerna.

En annan företagschef, som måste färdas även längre sträckor, kräver större komfort under sina affärsresor — möjligheter att utnyttja restiden både till stimulerande arbete och till stärkande vila, resurser att intaga enklare måltider och förfriskningar samt tillgång till toilettrum.

Ofta kan det också vara önskvärt att företagschefen under resan kan omge sig med det team av topp tjänstemän, som närmast berörs av det projekt som resan avser.

Det är för att fylla dessa anspråk som det brittiska jet-flygplanet Hawker Siddeley HS 125 konstruerats.

Som ett modernt trafikflygplan

HS 125 är ett trafikflygplan i miniatyr, som dag och natt, oberoende av väderleken, med en fart av 800 km/t transporterar en flygande direktionschef längs all världens luftfartsleder, som därtill är oberoende av det reguljära flygets tidtabeller och som kan starta och landa både på de stora internationella trafikflygplatserna och på gräsfält. Det är ett flygplan som under

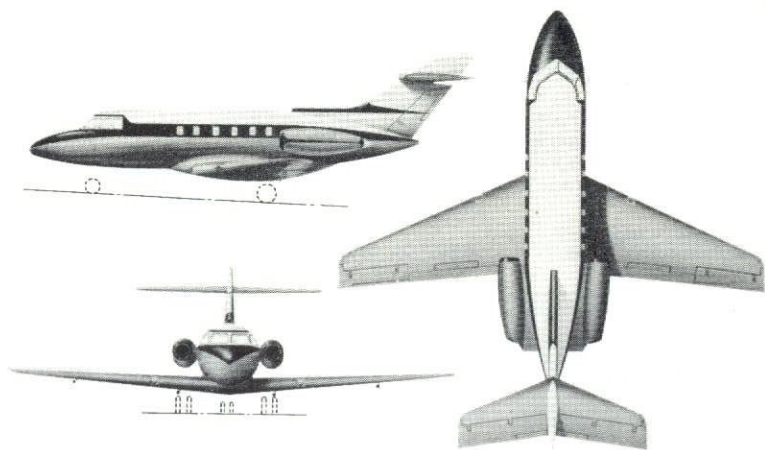
gynnsamma förhållanden kan föra den flygande direktionschefen från dörr till dörr utan tidsödande marktransporter och terminalväntan. Det är ett flygplan som medger transporter den absolut kortaste och snabbaste vägen mellan start- och landningspunkt.

Med Hawker Siddeley 125 kan man 150 minuter efter starten landa utvilad på en 1 500 km avlägsen flygplats — och med sex passagerare kan man tillryggelägga 2 500 km utan mellanlandning.

Sex valfria inredningar i kabin med full ståhöjd

Företagschefen kan själv välja den inredning som bäst motsvarar hans önskemål. Samtliga versioner är standardutrustade med pentry, garderobs- och bagageutrymmen tillgängliga även under flygning samt toilettrum och infällbar trappa, som gör de ombordvarande oberoende av flygplatsens passagerarservice. En väsentlig förutsättning för trivselen ombord är den väl tilltagna kabinhöjden.

Hawker Siddeley HS 125 presenteras i sex olika versioner: WINDSOR, standardversionen med sex ytterligt bekväma flygplanfåtöljer. — BALMORAL med tre flygplanfåtöljer, därav två med fotstöd, samt en soffa, tillräckligt stor att tjäna som sovplats. Radiogrammofon — STIRLING, som har tre flygplanfåtöljer, därav



en med fotstöd, en soffa med två bekväma sittplatser, radiogrammofon och förvaringsutrymmen — YORK, salongsinredd med väggfast soffa för tre personer, stort bord och två fasta, bekväma fåtöljer med avlastningsbord. Därjämte två flygplanfåtöljer — ARUNDEL med tre flygplanfåtöljer samt en tvåmans och en tremans soffa — WARWICK, slutligen inredd med två flygplanfåtöljer, därav en med fotstöd, två väggfasta tremans soffor och radiogrammofon.

Tekniska företräden

Flygplanet har helautomatisk luftkonditionering. Kabintrycket upp till 7 000 m flyghöjd

hålles vid marknivå och ännu på 12 000 m är kabinhöjden obetydligt över 2 000 m. Ljudnivån i kabinen är behagligt låg, bland annat beroende på att de båda jet-motorerna, Bristol Siddeley Viper, är placerade långt bak på flygkroppen.

Fullständiga avisningsanordningar för vingar och stjärtparti, vindruta och luftintag kompletterar den alltigenom trafikflygmässiga utrustningen.

Motorernas placering, bakom vingarna, tätt intill flygkroppen, gör flygplanet tillförlitligt även på fält som saknar permanentade banor. Vingroten avskärmar effektivt luftintagen och förhindrar att jord och sten slungas in i motorerna under markkörning. Dessutom ger motor-

placeringen ett påfallande litet vridmoment vid körning på en motor.

Motorerna är vidare så lågt placerade, att enklare tillsyner kan ske direkt från marken.

Ingenting kan överträffa erfarenheten

de Havilland Division inom Hawker Siddeley Aviation Ltd har mer än 30 års oavbruten erfarenhet av konstruktion och tillverkning av flermotoriga civila flygplan. Bristol Siddeley's erfarenheter av motorkonstruktion går tillbaka till flygets allra första år. BS tillverkade världens första serie jet-motorer och försåg de första jet-flygserierna i såväl England som i USA med motorer.

HS 125 i militär tjänst

HS 125 har funnit stor användning i militär tjänst, som *stabsflygplan* med sex sittplatser, kartbord, fälttelefon, toaletttrum m m, som *transportflygplan* med upp till tolv sittplatser eller utan inredning för godstransporter, som *fotoflygplan* och som *skolflygplan* i en mängd olika utföranden. Flygplanet finns för samtidig utbildning av tre elever med fullständig instrumentering för samtliga, för utbildning på vapensystem med separata radaranläggningar m m för fem elever etc. Dessutom finns en särskild *ambulansversion*. Flygplanet kan även erhållas i *marinversion* för basering på hangarkryssare.



Svensk representation

Det civila flygplanet har introducerats i Sverige i januari 1965 vid demonstrationsflygningar i Stockholm, Västerås, Karlstad, Borlänge, Jönköping, Göteborg, Malmö, Sundsvall, Örnsköldsvik, Skellefteå och Kiruna.

HS 125 kostar utan elektronisk utrustning ca 3 miljoner.

*

Data och Prestanda

Spännvidd	14,33 m
Höjd	5,03 m
Längd	14,45 m
Kroppens diameter	1,93 m
Kabinhöjd	1,75 m
Kabinbredd	1,80 m
Kabinlängd (exkl. besättningens utr.) ..	5,99 m
Fönster (2x5 st)	0,36x0,25 m
Dörr	1,30x0,92 m
Motorer 2 st BS Viper 521 2x1 418 kp (vid havsytans nivå)	
Max startvikt	9 300 kg
Max landningsvikt	8 860 kg
Bränslekapacitet	4 660 l = 3 720 kg
Fart på 7 630 m höjd	805 km/t
Räckvidd med 560 kg betalande last, utan bränslereserv	3 050 km

HS 125 – en framgång för brittisk flygindustri

Hawker Siddeley HS 125 har i november 1964 noterat 49 beställningar. Jet-flygplanet har nått en popularitet som är fullt i klass med den som kommit motsvarande amerikanska flygplan till del. Sålunda fanns i november enligt tillgängliga uppgifter 73 beställningar på Lear Jet, 62 på Jet Commander, 38 civila (+188 militära) på Sabreliner samt 54 civila (+16 militära) på Lockheed Jet Star.

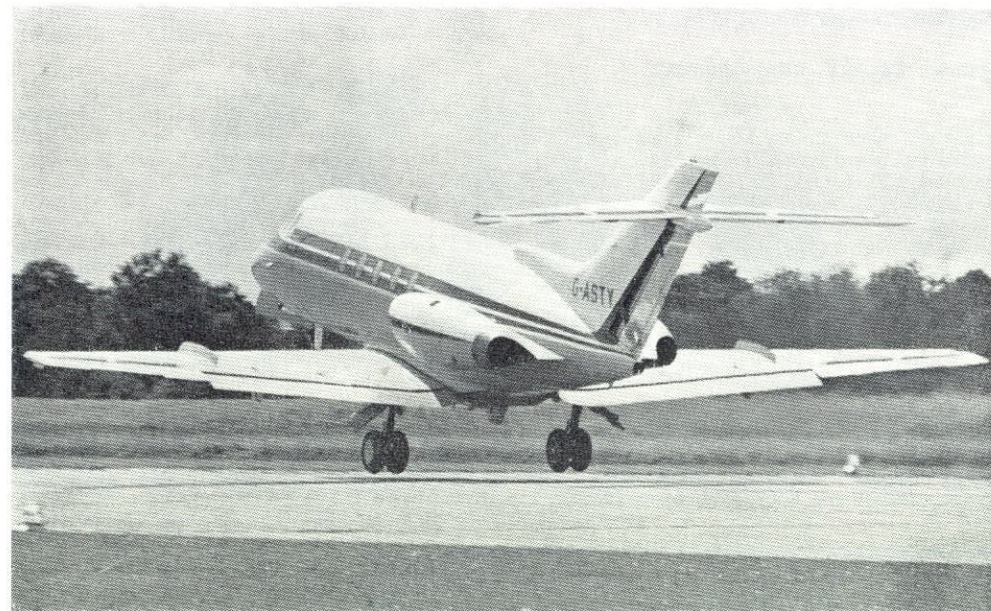
Segelflyg-VM 1965

29 maj–13 juni anordnar the Royal Aero Club of the United Kingdom VM i segelflyg i South-Cerney.

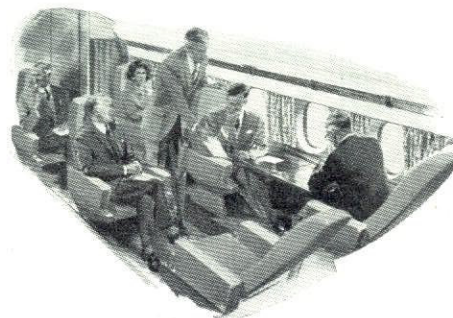
26 nationer med sammanlagt 76 flygplan är anmälda, sedan Japan utan angivande av skäl återtagit sin anmälan.

Den aktuella deltagarlistan ser ut som följer: Sydafrika (2), Argentina (2), Östtyskland (2), Västtyskland (4), Australien (3), Österrike (2), Belgien (3), Canada (4), Danmark (4), USA (4), Finland (3), Frankrike (3), Storbritannien (4), Ungern (4), Indien (1), Irland (3), Island (2), Israel (2), Italien (3), Norge (2), Nya Zeeland (2), Nederländerna (3), Polen (4), Sverige (3), Schweiz (3) och Ryssland (4).

Heinz Huth deltar som titelförsvare i standardklassen.



NÄR TID ÄR PENGAR



AERO MATERIEL AB

GREY MAGNIGATAN 6 - STOCKHOLM ☐
08/23 49 30

HS 125 jet

är det effektiva affärsflygplanet för moderna företagsledare.

HAWKER SIDDELEY AVIATION LTD

de Havilland Division

Hatfield Aerodrome, Hartfordshire, England

Kalenderenkäten gav gott resultat

Någon tvekan om att KSAK-kalendern blivit uppskattad bland medlemmarna råder väl knappast, sedan man tagit del av de 300 enkätsvar som kommit in, snyggt och prydligt ifyllda och i många fall med synpunkter på innehållet och förslag till förbättringar.

Tre grupper har svarat:

DIREKTANSLUTNA MEDLEMMAR: 157 st eller 52 %. — Det var ursprungligen för denna kategori som kalendern kom till. De har också

Hur man svarat

KSAK:s frågor ang KSAK-kalendern 1965	Direktanslutna 157 (52 %)		klubbanslutna 111 (37 %)		ej anslutna 58 (17 %)	
	Ja	Nej	Ja	Nej	Ja	Nej
Vill Ni även i fortsättningen ha kalendern	152	3	102	4	53	5
Vilka uppgifter önskar Ni i fortsättningen införda i kalendern						
Världskartan	125	16	85	20	45	1
Adressuppgifter KSAK och Älleberg	118	13	101	3	37	2
Klubbhuset och klubbvåningen m priser	104	24	68	38	22	10
Direktansl medlemmar, medlemskap och förmåner	125	9	84	19	31	2
Anslutna organisationer, adressuppgifter	117	18	102	5	37	3
FFK:s länsflygchefer	94	26	86	14	34	3
Motorflygutbildning	103	22	88	13	29	5
Segelflygutbildning	92	27	84	16	29	4
Register över lätta flygplan, max 5 700 kg	111	23	99	8	23	11
Omvandlingstabell	123	11	98	6	38	2
Solens upp- och nedgång	129	8	101	7	40	3
KSAK-, FAI- och FFK-embem	91	29	67	28	19	8

Den fråga som genomgående fått det mest positiva svaret är den första. Nästan alla, visar det sig, vill ha kalendern i fortsättningen. Av medlemmarna har endast 3+4 tackat nej.

Bland de *direktanslutna* medlemmarna är man särskilt positiv till solens upp- och nedgång, Medlemskap och förmåner och Omvandlingstabellen, minst positiv för KSAK-, FAI- och FFK-embelen, Länsflygcheferna och Segelflygutbildning.

De *klubbanslutna* har inte mindre än fem kapitel, för vilka man uttalat sig i stort sett lika positivt, nämligen Adressuppgifterna, Anslutna organisationer, Flygplanregistret, Omvandlingstabellen samt Solens upp- och nedgång. Minsta intresset ges avsnitten om Klubbhuset, Emblemerna, Kartan, Direktanslutnas förmåner och Segelflygutbildning.

18 – Februari 1965

under en lång följd av år fått kalendern på medlemsavgiften som en särskild medlemsförmån.

KLUBBANSLUTNA MEDLEMMAR: 111 st eller 37 %. 26 av dessa var samtidigt direktanslutna till KSAK. — KSAK har under åren sänt kalendern som gåva till de anslutna flygklubbarnas ordförande. Under senare år har kalendern även försålts till klubbarnas medlemmar.

EJ ANSLUTNA: 58 st eller 17 %. — KSAK-kalendern sändes som gåva till ett litet antal personer utanför KSAK, med vilka samarbete skett under året. De är väl mera sällan aktiva flygare och har därför andra bedömningsgrunder på innehållet än de båda förstnämnda kategorierna.

FLYGPLANSKIDOR

FNA

TILLVERKAR OCH FÖRSÄLJER FÖLJANDE STORLEKAR

HUVUDSKIDOR, 1200 kg startvikt 2900:–/par
 NOSSKIDA, 1200 kg startvikt 1400:–
 HUVUDSKIDOR, 550 kg startvikt 1800:–/par
 SPORRSKIDA 400:–

Priserna inkluderar monteringsstatser.
 Monteringsarbete tillkommer.

FNA

FLYGVERKSTÄDERNA
 NORRTÄLJE AB

FLYGPLATSEN, NORRTÄLJE TEL: 0176/127 40 TGA: AIRNO

Schweiziskt segelflygchefsmöte skapar VM-fond för segelflygare

Sedan praktiskt taget samtliga svenska segelflygklubbar deklarerat sitt intresse för den tävlingsfond, som skulle möjliggöra ett utvidgat svenskt tävlingsdeltagande med VM, NM och årligt SM, har det kommit till KSAK:s kännedom, att en liknande åtgärd vidtagits i Schweiz. Segelflygkommissionens försiktiga förslag till höstmötet ersattes av segelflygcheferna med ett obligatorium, som innebär att varje segelflygare i Schweiz skall erlägga ett årligt belopp av 5 Frs (motsv. 6 kronor) till fonden.

Det belopp för vilket de allra flesta svenska klubbarna bundit sig är 1965 50 öre/start, från 1966 25 öre/start.

När ni väl beslutat oss, kommer vi sålunda att vara i gott sällskap.



Segelflyget drar till fjälls

Just nu är det en hel del av våra segelflygare som ägnar sig åt årets fjällflygläger. En del håller som bäst på att organisera förläggningar och utspisning, transporter och materielanskaffning, information och distribution av inbjudningar. Andra förbereder en härligt stärkande senvintersemester bland svenska och norska fjäll.

Pirttivuopio i Kebnekaisemassivet blir som vanligt det nordligaste av de många lägren. KSAK-NYTT har intervjuat *Hans Tammert* i Kiruna, som meddelar, att man i stort sett har förläggningen klar för den segelflygarinvasion som väntas även i år. 1964 hade man totalt ca 170 man samlade, av dessa ca 90 från Finland. Det svenska deltagandet kommer från Kiruna och Örebro. Men inbjudan distribueras först i slutet av januari, varför den uppgiften är preliminär. Lägret pågår, som tidigare meddelats 4—19 april.

Äreläget väntas i år samla deltagare från Östersund, Stockholm, Ludvika och Sundsvall, meddelar *Nisse Nässén* i Östersund, som ordnat förläggning å 10: — med möjlighet till självhushåll och som gläds åt att i år få upp åtminstone 4—5 segelflygande flickor. 2—3 Bergfalke och 1 Zugvogel samt 1 Super Cub och 1 Klemm 35 har han inbokade för Äreläget, som pågår 3—19 april.

Hallen vid Storsjön blir målet för en grupp segelflygare ur Linköpings Fk, som sett bilder av väl utvecklade Moazagotl-moln från vägbildningen bakom Oviksfjällen. Dessa uppvisningsom-

råden räknar man med att bekanta sig med under första hälften av april, då man försäkrat sig om helpension på pensionat och reserverat 1 Bergfalke, 1 Ka 8 och 1 Super Cub 150. Materielen överföres den 10 april till Tärnaby (se nedan).

Tärnaby har liksom *Hallen* visat tydliga tecken på stående vågor. En liten utvald skara väl kvalificerade Linköpingsflygare med *Bengt Söderholm* i spetsen kommer att studera dessa vågor med materielen från *Hallen* (se ovan) och med den konsortieägda Ka 6:an. Älvsby Fk och Sundsvalls Fs avser också att delta. Man har ordnat med både privat och pensionatsförläggning och baserar expeditionen på sjön Laisan. Lägret pågår 10—25 april.

Ottsjöläget, effektivt uppbackat av *Rolf Algotson*, har redan samlat deltagare från Landskrona, Jönköping, Norrköping, Borås, Nyköping, Arboga, Eskilstuna, Västerås, Stockholm, Norrtälje, Uppsala och Gävle. Ett 10-tal segelflygplan och 3 bogserflygplan kommer att stå till deltagarnas förfogande. Nu har Algotson faktiskt bara några reservplatser kvar i helpensionsförläggningen, som kostar 195: — vecka. Rese- och flygkostnader tillkommer. Lägret pågår 14—28 mars.

Grövelsjön blir som vanligt Dalarnas fjällflygcentrum. Deltagarna kommer bland annat från Borlänge, Orsa och Göteborg, meddelar *Karl-Axel Sundberg* i Borlänge. Det har även

Forts. sid. 22

SMÅTT och GOTT

Till VD i Ostermans Aero AB och i Ostermans Overseas Ltd (Indien) har från och med den 11 januari utnämnts ingenjör Göran Wallert, tidigare teknisk direktör i Ostermans Aero. Han efterträder direktören Valter Frimodig, numera VD i Ostermans Aircharter AB.

I KSAK-NYTT novembernumret 1964 (sid 326) meddelades, att Travelair Scandinavia AB besvärat sig över det yttrande som Näringslivets Opinionsnämnd avgivit i målet mellan Nyge Aero/AB Nyge-Verken och Travelair/Flygleveranser (KSAK-NYTT, oktober 1964, sid 278). Opinionsnämnden har vid sammanträde den 9 december 1964 avvisat besvären, varför dessa tidigare avgivna yttrande till förmån för Nyge Aero/AB Nyge-Verken står fast.

Domslutet är utan appell.

Mer än 400 utställare från 15 olika nationer är redan anmälda till 26:e International Air and Space Show, som äger rum på le Bourget 11—20 juni.

Verkstadschefen vid Nyge Aero AB ingenjör Bengt Krönby är från den 15 december 1964 utnämnd till teknisk direktör i företaget.

*Vi är distributörer för
följande välkända fabriker:*

CHAMPION flygtändstift
CONTINENTAL flygmotorer
EXIDE flygbatterier
GOODYEAR flygplansdäck
McCAULEY metallpropellrar
WEEMS nav.hjälpmedel
MAULE sporrhjul
RANDOLPH spännl. och färger
HOYE väv
RUPERT säkerhetsbälte

och dessutom har vi en god sortering av AN-bult, muttrar, plåtskruv, wire.



FRIGGAGATAN 10, GÖTEBORG C
TEL. 031/19 21 05

GARDÅN
Horizon
— EN SUD AVIATIONPRODUKT —



Priser från 67.840: — kr

4 personer
40 kg bagage
126 mil flygsträcka
230 km/tim marschfart
1,5 lit/mil bränsle

FCA  **FLYGCENTRUM AB**

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

Forts. fr. sid. 20

ryktats, att finska segelflygare från Åbo skulle umgås med planer på att ställa upp med en Mucha i Grövelsjön. Flygplanparken som reserverats för lägret uppgår f n till 5 Bergfalke och 1—2 150 hkr Super Cubar. Tidpunkt: 14—28 mars.

Norge gästas alltid av svenska segelflygare. Per Giertsen, som brukar ta med en del av norrköpingsklubben till Steinsfjorden, kommer i år att påskflyga på hemmafältet. Påsken kommer så sent i år, att fjorden knappast kan väntas ha is vid den tidpunkten. Segelflygare från Karlstad, Lidköping och Örebro kommer emellertid att samlas i Fagnäs, meddelar Carl-Gustaf Widing i Karlstad. Fagnäs ligger vid en utlöpare till Jotunheimen och där kommer Norges segelflygare att samlas till påsktävling. Det finns emellertid plats även för svenskarna som hyrt ett helt pensionat, där helinackorderingen kostar 150:—/vecka, 2 Bergfalke, 1 Zugvogel samt 1 Super Cub 150 kommer man att disponera förutom en del norska flygplan. Om lägret skall pågå en eller två veckor kring påsken är ännu inte fastställt.

KSAK-NYTT återkommer längre fram med rapporter från lägren. Vi hoppas att många, många segelflygare skall få upp ögonen för fjäll-

segelflygningens möjligheter att ge rekreation, fina flygningar och — om vädret vill — bländande naturupplevelser. *

En hälsning från Alperna

Red. tillbringade jul- och nyårshelgen i Bayern, nära gränsen till Österrike. Där hade man ett ganska idealiskt flygväder med gnistrande klar vinterluft och fjällen badande i sol. Avsikten med resan var att idka vintersport, men flygningen gjorde sig även där påmint. Det visade sig nämligen snart att värden på det pensionat, där jag tog in med familjen var skattmästare i Garmich-Partenkirchens segelflygklubb. Det blev alltså mycket pratande och mycket tittande på färgdia från den alpina segelflygvärlden.

Gång efter annan kom man in på professor Georgii's teorier, enligt vilka det vid gynnsamma väderleksförhållanden skulle vara möjligt att segelflyga från Alperna non stop till Skandinavien.

Jag fick en hälsning med mig till de svenska segelflygarna: Den eller de svenskar som visar att den Georgiiska segelflygrouten kan genomföras i motsatt riktning, från Skandinavien till Garmich, får 14 dagars helpension som belöning på skattmästarens pensionat i Mittenwald.

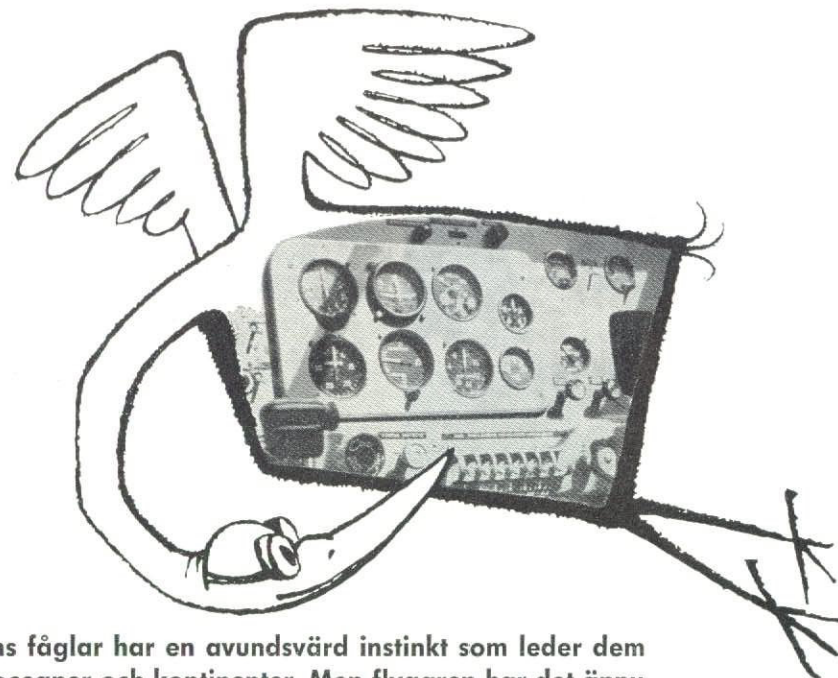


Med PT6 turbomotor om 500–700 hk kommer nu Pratt & Whitney's erkända tillförlitlighet och driftsekonomi även allmänflyget tillgodo. Speciella varianter av motorn finns för flygplan, helikoptrar, fartyg och industriella applikationer.

AUTO-PRODUCTS AB

Linnégatan 18, Stockholm

Generalagent för United Aircraft International, East Hartford 8, Conn



Luftens fåglar har en avundsvärd instinkt som leder dem över oceaner och kontinenter. Men flygaren har det ännu bättre – han kan lita på precisionsbyggda flyg- och navigeringsinstrument framställda av de skickligaste specialisterna i branschen.

Navigeringsinstrument

Hastighetsmätare
Höjdmätare
Stigmätare
Längdlningsmätare
Artificiella horisonter
Kompasser
Pitotrör
Venturirör

Kontrollinstrument

Vakuummätare
Luft- och oljetrycksmätare
Bränslemätare
PDM-100-mottagare
Varvräknare
Generatorer för varvräknare
Tryckgivare
Tryckregulatorer

jämte många andra instrument för flygplan, helikoptrar och glidflygplan

Export på förmånliga villkor



MOTOIMPORT

Import- och exportföretag för bilindustrin

WARSZAWA, Przemyslowa 26, P. O. Box 990,

Telegram: MOTORIM-WARSZAWA



Nyaste nytt från Finland

KK-1b "UTU" helpplastplan i standardklassen

"UTU" är ett högvärdigt segelflygplan, konstruerat av en grupp finska tekniker i överensstämmelse med OSTIV-fordringarna i VM-Standardklass. Prototypen flögs i augusti 1964. Serieproduktionen börjar i februari 1965.

Data:

Spännvidd .. 15,0 m Tomvikt 170 kg
Längd 6,5 m Max flygvikt .. 300 kg
Höjd 1,0 m Lastfaktor .. +8 g, -6 g

Tillverkare är OY Fibra AB, Helsingfors, vid fabriker i Loviisa och Jokela.

VINTER-POKAL

Uppsala Flygklubb kommer att ordna en försöksstävling med Coupe d'Hivermodeller den 14 februari. Dessutom blir det en klass för flygande vingar.

Tävlingen har kommit till för att i någon mån fira klubbens 30-årsjubileum, och man hoppas kunna göra den till en årligen återkommande annorlunda tillställning i denna eller någon annan form.

Tävlingen äger rum på isen på Ekoln (8 km S Uppsala nära E 4) och pågår kl 10—14.

24 — Februari 1965

Svenska flygdagar 1965

Från anslutna flygklubbar har flygvapnets medverkan begärt vid följande åtta planerade flygdagar:

- 16/5 Landskrona Fk (i samband med klubbens 25-årsjubileum)
- 27/5 Arvika Fk (stadens flygfält inviges)
- 6/6 Ovan Siljans Fk i Orsa
- 13/6 Västerdalarnas Fk i Dala-Järna
- 20/6 Fk Nordvingen i Gällivare (Kavaheden)
- 22/8 Sportflygklubben och Segelflygklubben i Karlstad
- 5/9 Ljungbyheds Fk
- 4—5/9 eller 11—12/9 Katrineholms Fk.

Ansökningarna har med KSAK:s tillstyrkande överlämnats till chefen för flygvapnet.

SUD AVIATION-RALLYT över Sverige i juli

Det stora Gardan Horizon-rallyt, som under 1965 arrangeras av l'Aéro-Club de France och la Société Sud Aviation, har möjliggjorts, genom att 15 Gardan Horizon GY.80 ställs till förfogande för de amerikanska piloter, som vill "göra" Europa genom att flyga rallyt antingen i dess södra eller dess norra slinga.

Den norra slingan innefattar ett dagsbesök i Malmö och ett heldygn i Stockholm den 5 juli.

Södra slingan startar i Toussus den 18 maj och går via Nantes, Biarritz, Porto, Lissabon, Sevilla, Granada, Barcelona, Cannes, Milano, Rom, Corfu, Aten, Bari, Venedig, Wien, München, Bern, Reims och Deauville för att avslutas på Orlyfältet i Paris den 9 juni.

Norra slingan, som startar med ett tredagarsbesök i Paris den 19 juni, går via Nantes, Biarritz, Toulouse, Cannes, Rom, Reggio, Palermo, Bari, Venedig, München, Koblenz, Hamburg, Malmö, Stockholm, Oslo, Köpenhamn, Amsterdam, Brüssel, London, Northampton, Stratford-on-Avon, Lympne och Deauville. Målet är Orly-fältet i Paris, dit man anländer den 15 juli.

För Skandinavien-etappen gäller följande tidsplan:

- 4/7 start Hamburg 10.00 ankomst Malmö 11.28
- start Malmö 15.00 ankomst Stockholm 17.32
- 5/7 heldag i Stockholm.
- 6/7 start Stockholm 10.30 ankomst Oslo 11.38.
- 7/7 heldag i Oslo.
- 8/7 start i Oslo 09.00 ankomst Köpenhamn 11.27.
- 9/7 start Köpenhamn 09.00 ankomst Amsterdam 12.18.

Man kan förutsätta, att besöket av de 15 rally-ekipagen (60 amerikaner plus eskort) kommer att sätta sin prägel på livet i de nordiska städerna under tidiga julidagar.

FAI-kalender 1965

1965 års internationella tävlingskalender, uppgjord av FAI per den 31 december 1964 återges här nedan. Ändringar och tillägg — vi vet av erfarenhet, att de kan vara många — kommer att publiceras under samma rubrik i följande nummer av KSAK-NYTT.

Motorflyg

- 1—2/5 Frankrike, Rally, Grenoble
- 7—9/5 Storbritannien, Rally, Jersey
- 15—16/5 Frankrike, Rally, Perpignan
- 22—23/5 Frankrike, Rally, Quiberon
- 22—23/5 Luxemburg, Rally, Luxemburg
- 29—30/5 Frankrike, Rally, Mâcon
- 5—7/6 Frankrike, Trophée Jaffoux-Tissot, Castellet
- 12—13/6 Frankrike, Rally, Angers
- 20—23/6 Portugal, Rally, Porto
- 26—27/6 Frankrike, Rally, Vichy
- 13—16/7 Storbritannien, Lockheed Trophy, Sywell
- 17—24/7 Storbritannien, Rally, Rochester
- 30/7—1/8 Sverige, VÄSTKUSTRALLYT, Göteborg
- 7—8/8 Frankrike, Rally, Colmar
- 7—17/10 Frankrike, Rally, Perpignan
- 1—5/10 Algeriet, Rally, Oran

Segelflyg

- 29/5—13/6 Storbritannien, VM, South-Cerney
- 15—25/7 Frankrike, Les 8 jours d'Angers, Coupe d'Europe, Angers

Modellflyg

- 27—28/2 Finland, Friflygande, Helsingfors
- 24—25/4 Österrike, Friflygande, Zell-am-See
- 27—30/5 Österrike, Linstyrning, Wien
- 19—20/6 Österrike, Combat samt automatstyrda segelmodeller och flygande vingar, Salzburg
- 3—4/7 Österrike, Radiostyrda motormodeller, Salzburg
- 7—11/7 Finland, VM friflygande, Helsingfors
- 10—11/7 Österrike, Segelmodeller, Zeltweg
- 9—15/8 Sverige, VM RADIOSTYRNING, Ljungbyhed
- 21—22/8 Österrike, Radiostyrning, Klagenfurt
- 26—29/8 Belgien, Criterium des As — linstyrning, Genk
- 28—29/8 Österrike, Coupe Colibri, Pölsen
- 24—26/9 Österrike, Dolomitercupen — radiostyrning, Lienz (Tyrolen)

Fallskärmsport

- 4—7/3 Österrike, Coupe Parachutisme — Ski, Zellam-See
- 3—12/7 Jugoslavien, Adriatiska Cupen, Portoroz

Flyget i Konsten

En årlig Aviation Art Exhibition har tillvunnit sig en icke oväsentlig uppmärksamhet i England, Kronfeld Club svarade för den senaste utställningen 4—28 november 1964.

Nästa konstupställning kommer att äga rum redan på försommaren i samband med segelflyg-VM.

FLYGLÄRARE

Flyglärare önskar arbete

Vi är sex blivande biträdande flyglärare med B+I som önskar permanent anställning från omkring 1/5. Svar med löneförslag och anställningsförhållanden till H Forsbäck, Slämbärstigen 9, Älvsjö 3.

Flygplanförsäljare med flyglärarkompetens

sökes. Flygcentrum AB, Bromma 10. Tel. 08/28 52 05.

TILL SALU

Beagle Terrier I

3-sitsig, gångtid 160 tim, DK, styrbart sporrhjul, ballongdäck. 08/63 18 60 (lagerchef Carlsson).

Beg. LEAR LNC 100 Radio

Comm. 360 kanaler, 50 KC spacing billigt. TRANSair, Hangar 142, Köbenhavns Lufthavn, Dragör, Danmark. Tel: 53 20 80.

Piper Cub L-4 SE-BYX

65 hk Continental A-65. Fpl och motor nollställda och i skick som nytt. Modifierat förvärmningsreglage. 1200 tim motorgångtid mellan grundöversyner.

Cessna 140 SE-BFM

85 hk Continental C-85. Fpl och motor nollställda och i skick som nytt. 1200 tim motorgångtid mellan grundöversyner.

Cessna 172 F (1963)

med bakfönster, 145 hk Continental O-300C. Kroppens totala gångtid ca 1000 tim. Motorn nollställd, 1200 tim gångtid mellan grundöversyner. Narco Mk 10 med glidbana, Bendix T-12B, MKR-mottagare, King KX-150 som reservradio. FULLSTÄNDIGT IFR-UTRUSTAD, ETT ENASTÄNDE TILLFÄLLE

SVERIGE-FLYG AB

Ulvsvandavägen 151, Sthlm-Bromma Tel. 08/29 14 00

SOLBERGFLYG AB

erbjuder i begagnat

2 st Cessna 210 "Centurion"

2 st Cessna 182

3 st Cessna 172

Nya Cessna 172 med leveranstid 2-3 veckor!

SOLBERGFLYG AB, BULLTOFTA, MALMÖ

Tel: 040/93 08 17, 93 08 18

"Handbok i radiotelefonering och navigering"

ALLTJÄMT LIKA POPULÄR

Nya upplagan, i plastpärm, 145 sidor. Rekommenderas av KSAK. Sändes mot 20:- till pg 59 46 85, Lennart Hedberg, DKV, 6a, Karlstad.

Tiger Moth

C:a 200 tim på motorn, skadad på marken genom vindby.

Örebro Bil- och Flygklubb, tel: 019/407 94 eller 330 80.

Piper Colt Pa-22, 150 hkr

Gångtid 900 tim på maskin och motor. 2,5 år gammal. Utrustad m extratank, radio och bogserkoppling. Extra-

utrustning: Landes glasfiberskidor, stigpropeller.

G Uppvall, Torsby. Tel: 1091.

SAILPLANE AND GLIDING 1965

Segelflygets eget organ, 100-sid. nr 3: 75, helår 19: 75.

Ny representant: FLYG+MOTOR, Giro 63 01 99, Falsterbo.

VÄRLDENS BÄSTA FLYGLITTERATUR! SPORTFLYG SEGELFLYG KRIGSFLYG FLYGTEKNIK

Kataloger över 1000-tals flygböcker sändes helt gratis!

Ex: AIRCRAFT 1965, 288 sid, 278 ill. 5:-, 64 års 3: 95.

AIRCRAFT ANNUAL 1965 stort lyxband 11: 25,

1964 års 9: 75.

FLYG+MOTOR, Postgiro 63 01 99, FALSTERBO

ÖNSKAS KÖPA

Reservtank till Auster

Gösta Kilvén Tel. 018/13 70 03

Cirrus Minor 2(A) eller vevhus till d:o

O E Løken, Skedsmokorset p. å., Norge.

L-SPATZ, MUCHA

el. liknande i gott skick köpes omg. Svar med uppgifter om pris, tillverkningsår m. m. Till KSAK-NYTT fvb.

26 - Februari 1965

MIN SYN PÅ SAKEN

Så behandlar vi flygintresserade utländska medborgare!

Den som idag vill lära sig motor- eller segelflyga skall sannerligen vara glad att han är svensk! Ty med nymornad nit, förmodligen dikterad av sk säkerhetsskäl, har den myndighet som meddelar utländska medborgare flygtillstånd, tagit sitt jobb på verkligt byråkratiskt in absurdum drivet allvar. När så sker får det sunda tänkandet (bondförståndet) mycket ringa plats och arbetet för de praktiskt verkande, i detta fall de ideella flygklubbarna, blir där efter, dvs ogörligt.

Den som av börden icke är svensk och som önskar erhålla tex segelflygutbildning får för närvarande inställa sig på att i praktiken vänta ett år! Först ett halvt års väntan på tillståndet. När detta är klart är också segelflygsäsongen för året över. Här ett exempel.

För en 16-års studerande pojke, finlandssvensk från Helsingfors, ansöktes om tillstånd i slutet av juni 1964. I januari i år erhöles besked om att vederbörande fått bifall. Ynglingen vistades här i landet under sitt skollov ca en månad, bl.a. också för att friska upp sina kunskaper i svenska. Han har sålunda ringa glädje av myndigheternas långsamt malande välvilja. Observeras bör att det i detta fall rör sig om en skandinavisk pojke, t o m svenskspråkig!

Så ett annat exempel: — En utlänning, vem som helst från öst eller väst, som innehar ett gällande internationellt certifikat, har möjlighet att bli klubbmedlem och därefter fritt flyga omkring över de svenska landen, medan den som här utbildas och som hela tiden är infamit påpassad av sin flyglärare vare sig det nu är på DK- eller EK-stadiet får finna sig i ovanstående system. Det säger sig själv vilken av dessa kategorier som utgör den ev säkerhetsrisken? Och var finns logiken?

Som svensk är man överallt, även utom Europa, välkommen att få genomgå olika stadier av segelflygutbildning. Så kan ske t o m i Polen. Det finns därför helt enkelt inget försvar för nuvarande tidskrävande ordning.

Betänkas bör också att det i de allra flesta fall rör sig om sökande som är här i riket fast bosatta och som förr eller senare kommer att erhålla svenskt medborgarskap. Dessa bör sålunda ha rätt att fordra samma nyktra tillmötesgående som andra länders myndigheter visar oss rikssvenskar i utlandet.

En allvarlig hemställan till KSAK att med Kungl. Luftfartsstyrelsen och vederbörande myndigheter snarast inleda resultatbringande förhandlingar är därför ärendet med detta inlägg.

Rolf Algotson
segelflygchef EFK

If you think weather radar is too big, heavy and expensive for your light twin...



this will change your mind!

Our new RDR-100 radar completely solves the weight-cost-power problems of weather radar installations in the general aviation field. We've cut the size and weight down so that a small radome is all that's required (and we have them for almost every model twin). In many aircraft the RDR-100 eliminates the need for special fairing. The small radome serves as a cap in a simple replacement of the nose tip.

The RDR-100 is a radically new system, not a stripped down ARINC model. Although TSO'd, its three components weigh only 16½ pounds and power required is less than 75 VA (400 cycles) and 1½ amp DC. Maximum range is conservatively rated at 80 miles (with 20 mile range marks). Ground mapping capability (as well as contouring) is included in the system.

For truly simple (and low cost) installation, everything but the indicator mounts in the aircraft nose. The indicator itself includes all operating

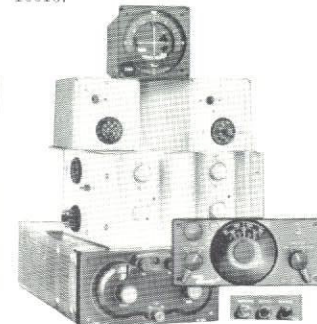
controls and an exclusive Bendix technique gives a bright picture for easy day viewing without the use of a viewing hood or expensive bright face indicator.

Everything but the transmitter is solid state so you'll have the simplest and most reliable operation possible. This unique combination of price, weight and performance is possible only through the use of K-band operation.

These dependable Bendix avionic products when combined with the RDR-100 add up to a money saving package that can't be duplicated. The M-450 "1-½" COM/NAV system with 360 channel com transceiver and 100 channel nav receiver with converter indicator. For a complete system add our 3-light marker beacon receiver and 20-channel glide slope receiver.

And for low frequency navigation there's our T-12B automatic direction finder with exceptional sensitivity, accuracy and low price.

For more information contact your Sales and Service Agent: **Hesselman Bil-Aero AB**, Aviation & Industrial Dept., Box 42046, Stockholm 42, Sweden, or write us at Dept. L35-01, 605 Third Ave., New York, N.Y. 10016.



Bendix International Operations

