



FLYGENTUSIASTER!

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

"GÅ ÖVER TILL HELIKOPTER!"

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

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

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



Begär närmare informationer!

SVENSKA AEROPLAN AKTIEBOLAGET

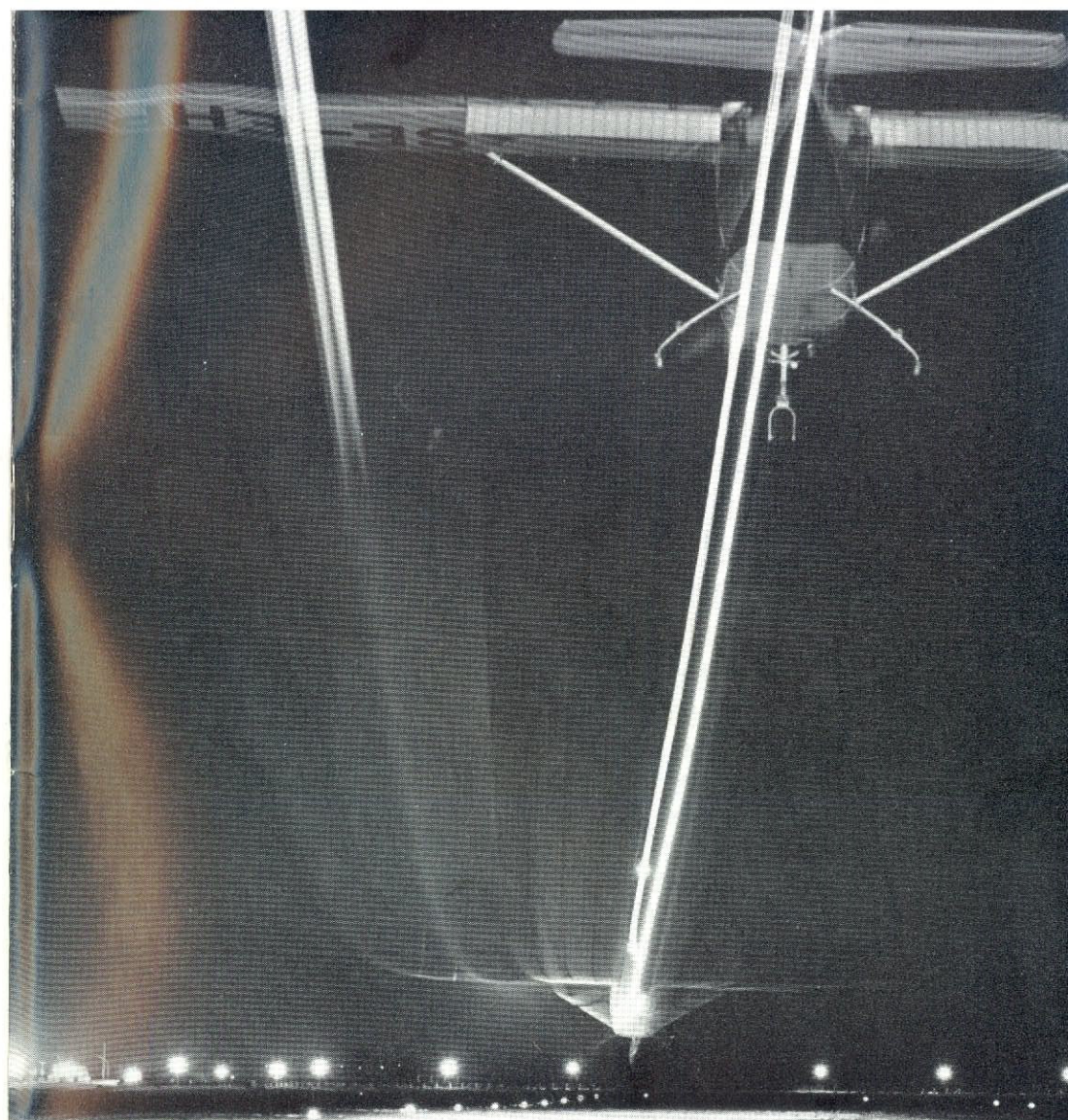
Norrköpingsavdelningen

Fack

NORRKÖPING 6

Tel. 011/299 40

Strängnäs Tryckeri AB



NUMMER **3** ARGÅNG 8 • APRIL 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

Flygning vid Landskrona flygplats

Ett bostadsområde är beläget i omedelbar närhet av Landskrona flygplats. För undvikande av bullerstörning bör överflygning av området i möjligaste mån undvikas. (Aktuellt område är i cirkuläret markerat på en kartsnitt.)

(INFORMATIONSCIRKULÄR 20/65)

Plan för praktisk utbildning av privatflygare – SB 127

Luftfartsstyrelsen utgav den 3 mars 1964 en ny utbildningsplan för privatflygare i publikationsserien "Speciella Bestämmelser för Civil Luftfart" benämnd SB 127, vilken tv ersätter motsvarande plan i BCL U 2.2. I samband härmed utgavs även ett speciellt utbildningsprotokoll (Li 236), vilket kan rekvideras från Kgl luftfartsstyrelsen, Kamrerarkontoret, Stockholm 12.

Till hjälp för flygskolorna rörande i planen angivna övningar har luftfartsstyrelsen även utgivit provisoriska anvisningar för flyglärare vid praktisk utbildning av privatflygare.

Dessa anvisningar kan rekvideras från Kgl luftfartsstyrelsen, Luftfartsinspektionen, Utbildningssektionen, Fack, Bromma 10.

(INFORMATIONSCIRKULÄR 21/65)

Mörkerflygutbildning av privatflygare – SB 128

Luftfartsstyrelsen utgav i "Speciella Bestämmelser för Civil Luftfart" (SB 128) den 3 mars 1964 bestämmelser angående utbildning av privatflygare i flygning under mörker.

Tillstånd till sådan utbildning kan medgivs flygskola, som innehar gällande tillstånd till utbildning av privatflygare, under förutsättning att flygskolan förfogar över flygplan utrustade för mörkerflygning enligt BCL D 1.9.

Ansökan härom skall ställas till Kgl luftfartsstyrelsen, Luftfartsinspektionen, Fack, Bromma 10 och skall omfatta:

- Flygskolans namn
- Flygplan vilka skola användas i utbildningen.
- Lärare vilka skola tjänstgöra vid utbildningen.
- Skiss eller liknande över den flygplats, där utbildningen avses äga rum upptagande placering av belysningen. Där hinder finnes i flygplatsens omedelbara närhet skall även dessa utmärkas på skissen med angivande av eventuell hinderbelysning.

När utbildningen avslutats för elev skall den- nes certifikat jämte ansökan, om införande av

mörkerflygningstillstånd insändas till styrelsen. Härvid skall bifogas protokoll över genomgång- en utbildning samt radiotelefontestcertifikat.

Anmälan av elever före utbildningens igång- sättande behöver sålunda icke ske av flygskolor som erhållit ovannämnda tillstånd.

(INFORMATIONSCIRKULÄR 22/65)

Inhämtande av upplysningar om väderleks- rapporter och prognoser för VFR-flygning

Enligt Trafikregler för luftfart (BCL-T 1) mo- ment 2.3.2 åligger det befälhavare på luftfartyg före flygning, som sträcker sig utanför en flyg- plats närmaste omgivning, att studera aktuella väderleksrapporter och prognoser. Luftfartssty- relsen har därför upphävt hitintills gällande fö- reskrifter beträffande påteckning av färdplan angående inhämtad väderbriefing.

Till tjänst för allmänflyget har flygväderleks- tjänsten vid Stockholm/Bromma på försök för- setts med en automatisk telefonsvarare, telefon 08/28 87 86, och förslag föreligger om installa- tion av ytterligare sådan utrustning inom övriga FIR.

Genom automatiska telefonsvarare lämnas prognos för berört FIR formulerad med särskild tanke på VFR-flygets behov av väderleksupp- gifter. För närvarande börjar nya prognoser gälla klockan 0600, 0900 GMT o s v var tredje timme till solens nedgång. Dessa prognoser in- talas i regel en halv timme innan de börjar gälla. Efter solnedgången utfärdas en summarisk prognos angående flygvädret för påföljande dag.

Där automatisk telefonsvarare finnes installe- rad bör väderbriefing för VFR-flygning i första hand inhämtas genom utnyttjande av densamma. I de fall då ytterligare väderinformationer be- dömes erforderliga eller automatisk telefonsva- rare icke kan utnyttjas, tages normalt kontakt med någon av de civila flygväderlektjänsterna, företrädesvis Stockholm/Bromma telefon 08/ 29 85 90, Göteborg/Torslanda telefon 031/ 62 01 59, Malmö/Bulltofta 040/135 96 eller Sundsvall-Härnösand telefon 060/794 06.

För att underlätta för förare att införskaffa erforderliga väderleksuppgifter i de fall det fö- religger svårigheter att komma i förbindelse med den civila flygväderlektjänsten, har flygvap- net åtagit sig att tills vidare lämna sk väder- leksorienteringar från flottilflygplatserna även till andra civila flygplan än sådana, som erhål- lit tillstånd att begagna militär flygplats.

Väderleksorienteringar lämnas på begäran un- der de tider prognostjänst bedrivs vid flottil- flygplatserna, d v s i princip under FV's ordi- narie arbetstid, under förutsättning att ordinarie tjänst därigenom ej eftersättes.

Väderleksorientering innebär (i motsats till flygprognos), att uppföljning och utsändning av ändringar icke kan ske.

Forts på sid 104.



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 Déranitz.

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 1965

Olycklig upptakt

1965 har ur haverisynpunkt börjat synnerligen olyckligt för svenskt privatflyg. Inom en tvåmånaders-period har fyra haverier skördat elva dödsoffer.

Man frågar sig: *Var detta verkligen nödvändigt!* — Alla fyra haverierna är alltför under utredning, varför något bestämt uttalande om haveriersakerna ännu inte kan göras.

Den 17 januari havererade en Cessna strax utanför Stockholm, sannolikt på grund av svår isbildning. Föraren och två passagerare omkom.

Den 23 januari havererade en Cessna utanför Göteborg i samband med lågflygning över en sjö, varvid föraren och en av tre passagerare omkom. Här synes brott mot gällande bestämmelser föreligga.

Den 24 januari havererade en Super-cub i övre Norrland, varvid föraren och passageraren omkom. Haveriersaken ännu okänd.

Den 8 mars havererade en Cessna utanför Mariehamn, varvid föraren och tre passagerare omkom. Sannolikt väderhaveri.

Fyra förare och sju passagerare har sålunda på kort tid fått sätta livet till i samband med privatflygning. — *Var detta verkligen nödvändigt!*

Vid två haverier har väderleksförhållandena inverkat. Med risk för att verka efterklok måste man fråga sig: — Varför startar en förare under sådana förhållanden och varför vänder en förare inte om i tid — så som han fått sig inpräntat under hela sin utbildning?

Det visar sig alltför ofta att privatflygare överskattar sin förmåga och ger sig in i flygförhållanden som de inte behärskar. Det händer väl ej så sällan att en privatflygare planlägger en flygning vid en viss tidpunkt, för att hälsa på vänner och bekanta, för att uppvakta släktingar, för att delta i ett sammanträde eller kanske för att fiska. Ofta tar han med passagerare, för att få sällskap eller för att få visa hur bekvämt, trevligt och tidsbesparande det är att flyga.

Så länge sådana flygningar genomföres under fullt betryggande former bidrar de på ett utmärkt sätt till att popularisera privatflyget. Men uppstår under sådana flygningar situationer som gör att föraren måste ta vissa risker för att komma fram till målet, då är haveririsen akut. Då sätts förarens omdöme på prov.

Kunnighet och skicklighet är egenskaper som man kan förvärva. *Omdöme* är något som män-

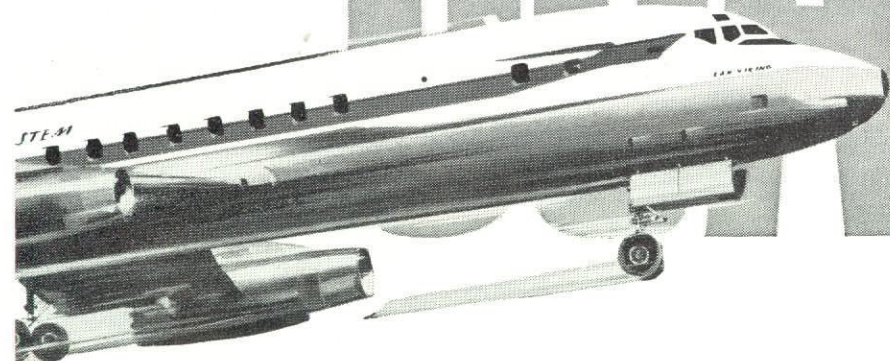
Omslaget:

Mörkerflygning i Landskrona Fk

Foto: Bertil Persson



HAR RESURSERNA
PÅ



OCH ERBJUDER ER:



DC-8 JET EXPRESS

Daglig förbindelse till New York med DC-8 Jet EXPRESS och dessutom linjer till Chicago, Los Angeles och Anchorage (Alaska).



32 SAS-KONTOR I USA

Som SAS-passagerare kan Ni dra stor nytta av dessa "Skandinavien-kontor", som på 32 orter över hela USA står till Er tjänst med råd och upplysningar i lokala frågor.



RESEGUIDE FÖR USA

SAS "Reseguide-USA" ger upplysningar och tips om rundturer, hotell, sightseeing, priser och mycket annat.



VÄRLDSUTSTÄLLNINGEN I NEW YORK

För Världsutställningen i New York har SAS en speciell folder. Där finner Ni all information om denna utställning som pågår t.o.m. 18/10 1964 samt 21/4-17/10 1965.



DIREKT FRAKTLINJE TILL USA

SAS DC-7F till USA och Kanada har 112 m³ och 15 tons flygande lastkapacitet. Ni levererar på dagen med SAS-frakt på natten!



MARKNADS- FOLDER USA

SAS marknadsfolder "Kontakt med USA-marknaden" redovisar landets regionala marknadsindelning och innehåller värdefulla adresser för Er rese- och kontaktplanering.



— på hemmaplan till 5 kontinenter



NILS LUNDGREN

Den 22 mars 1965 lämnade oss Nils Lundgren för alltid efter att in i det sista med aldrig svikande intresse ha följt vår verksamhet från sitt sjukläger.

Det är knappast nödvändigt att inför denna läsekrets erinra om vad Nils Lundgren betytt för KSAK:s verksamhet i egenskap av chef för motorflygavdelningen, kårchef i Frivilliga Flygkåren, ledare av skogsbrandbevakningen och entusiasmerande organisatör av övningar och tävlingar inom motorflygets olika områden. Det finns väl knappast någon flygklubb i landet där han inte har personliga vänner och där han hjälpt till med råd och dåd i olika frågor.

Vi kan endast med vemod konstatera att hans gärning fullföljts så långt mänsklig förmåga räckte. Själva sträva vi vidare mot de mål han med så okuvlig vilja kämpade för.

Björn Lindskog

niskan har eller inte har, och graden av omdöme kan givetvis variera.

En förare måste läras att uppfatta varje förändring i flygförhållandena som en larmsignal. Han måste ständigt ha klart för sig att han är ansvarig inte bara för sitt eget utan också för passagerarnas liv.

En förare måste inse att han inte på något sätt visar feghet eller oskicklighet utan snarare moraliskt mod om han, när väderminima kommer hotande nära, avstår från att fullfölja den planerade flygningen, vänder i tid och återgår till utgångspunkten. Hans beslut respekteras, ty det vittnar om gott omdöme och ansvars känsla.

Vi måste alla vara överens om att den som underskriver fastställda VFR-minima visar prov på dåligt omdöme och gör sig skyldig till straffbart brott mot bestämmelserna.

Turen är ingenting att räkna med — annat än som en mycket opålitlig följeslagare.

78 — April 1965

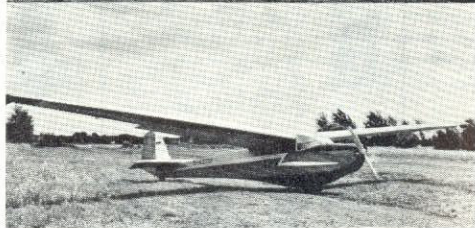
Scheibes Motorfalke tväsitsig motorseglare

Scheibe Flugzeugbau i Dachau, närmast bekant som leverantör av alla våra Bergfalke, har nu sin andra motorseglare i luften.

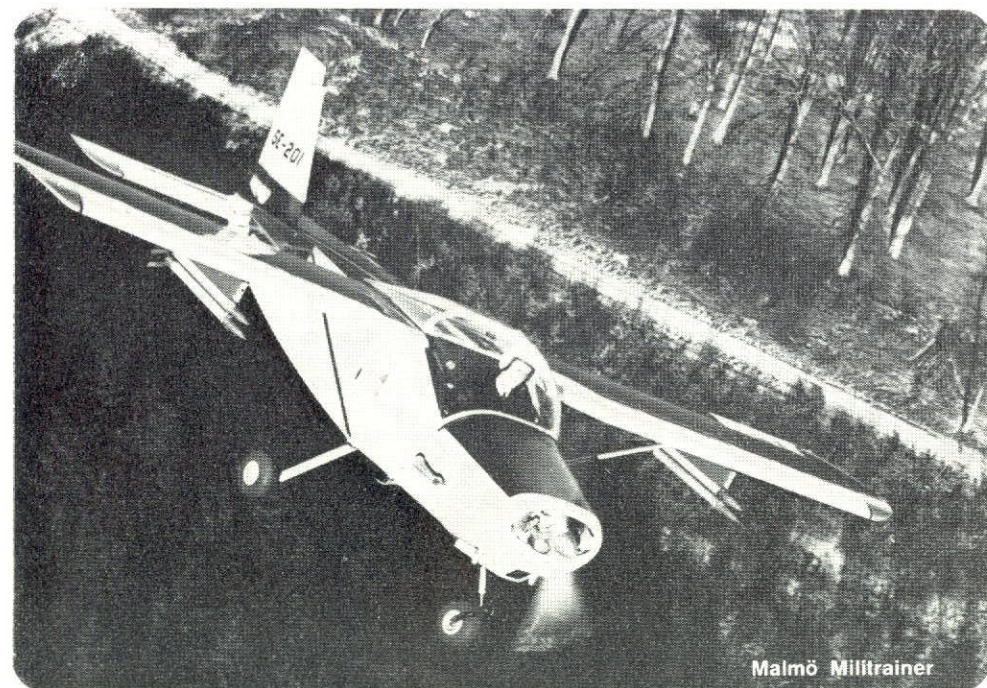
Motorspatzen, ensitsaren på Älleberg, är redan en gammal bekant. Nu flyger "storebror", tväsitsaren Motorfalke, "side by side" med 30 hkr Hirth-motor, 4-cyl 2-takts boxer, startbar även under flygning från förarsitsen. Vingen är fribärande, i allt väsentligt överensstämmande med vingen till Bergfalke III.

Följande data och prestanda anges av tillverkaren:

Tomvikt ca	285 kg
Tillsatsvikt ca	190—200 kg
Flygvikt max	485 kg
Vingyta	17,5 m ²
Spännvidd	16,6 m
Längd	7,85 m
Tankvolym	25 l
Motorflygtid	2,5 tim
Startrullsträcka (gräsbana) 1-sits ca	100—120 m
2-sits ca	150—250 m
Stighastighet (marknivå) 1-sits ca	1,8—2,0 m/s
2-sits ca	1,3—1,5 m/s
Maxfart ca	150 km/t
Marschfart ca	100 km/t
Minfart ca	55 km/t
Sjunkhastighet (utan motor) 1-sits ca	0,85 m/s
vid 60—70 km/t 2-sits ca	0,9 m/s
Bästa glidtal ca	1:20



Motorfalken och Motorspatzen kan jämföras på bilderna här ovan.



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



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

FLYGMOTORER • BILAR • DIESEL- OCH BENSINMOTORER
INDUSTRIGASTURBINER • RAKETMOTORER • ATOMREAKTORER

IS utan motmedel är dödligt farlig

Civilingenjör Martin Ingelman-Sundberg är chef för den vindtunnel vid Flygtekniska Försöksanstalten, där svenska flygplantypers översteigrings- och landningsegenskaper studeras. — Glidflygare sedan 1939, motorflyga-

re sedan 1947. Har alltid helt undvikit nedisningsväder, utom i trafikplan med avisningsanordningar. Han ber Dig göra sammaledes.

— Artikeln förklarar varför.

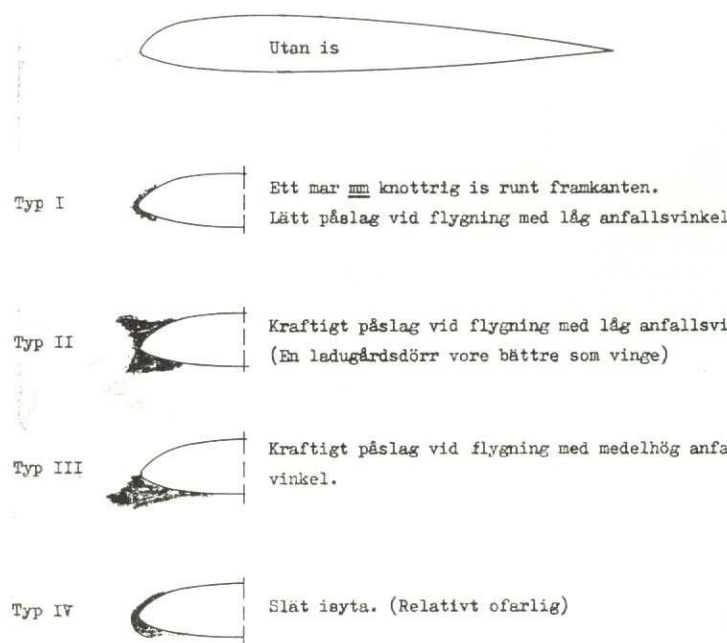


Fig 1

Allmänflyget befinner sig för närvarande i en utomordentlig stark utveckling. Driftsäkra motorer, ett utbyggt nät av radiohjälpmedel för navigering med tillhörande utrustning i även små flygplan har möjliggjort IFR-flygning med dessa. I ett avseende befinner sig emellertid ett stort antal eljest välutrustade mindre flygplan fortfarande på 1920-talets tekniska nivå. De saknar nämligen varje form av avisningsanordningar för vingar och stjärtstyrverk. Denna kombination av goda navigeringsmöjligheter med ur nedisningssynpunkt oanvändbara flygplan, har på senare tid gett upphov till beklagliga haverier. Det förefaller som om de flesta piloter vet att nedisning är farlig, men dock inte hur dödligt farlig den i verkligheten är när det gäller flygplan utan avisningsmöjlighet.

I Sverige befinner vi oss i avsevärt svårare situation än sydligare grannar, därigenom att isbildningsrisken hos oss under halva året kan gå

ända ned till marken. Eventuell is kan alltså inte smältas bort före landningen genom flygning i varm luft på låg höjd.

Ulf Wiberg i SPAF-Horisont, har liksom denna KSAK-NYTT:s artikelförfattare, funnit tiden mogen att varna för isbildningens faror och har i en intressant artikel diskuterat problemet. Artikeln varnar emellertid ej alls tillräckligt för viktigheten av den stora höjningen.

Här behandlas nu huvudsakligen detta för haveririsken dominerande problem.

Isen orsakas av att vattendroppar i luften kan befinna sig i underkyllt tillstånd d v s vatten i dem är i flytande form, trots att dess temperatur är under noll grader. Sådana vattendroppar fryser omedelbart, om de slår mot en yta och avsätter sig som is på denna. Då de är mycket tyngre än luften, följer de ej med densnas rörelse då den viker undan för vingkonturen, utan kommer att slå mot flygplanets fram-

åtriktade ytor. Var de träffar beror både på flygplankonturens utseende och på dropparnas storlek.

Figur 1 visar 4 typer av isansamlingar vilkas verkningar skall beskrivas.

Karakteristiskt, men för många förmodligen överraskande, är att skenbart mycket obetydliga isansamlingar på framkanten har förmåga att ändra vingens aerodynamik, så att t o m en plan platta vore bättre. Ju bättre profilen var utan is, desto större blir förändringen.

Den enda av de i fig 1 visade istyperna, som är någorlunda ofarlig är typ IV d v s den som har en vingliknande yta. Alla typerna I—III, med skrovlig yta, har katastrofala verkningar på vingens kritiska anfallsvinkel och därmed på dess maximallyftkraft. Typerna I och III orsakar mätliga motståndsökningar vid flygning

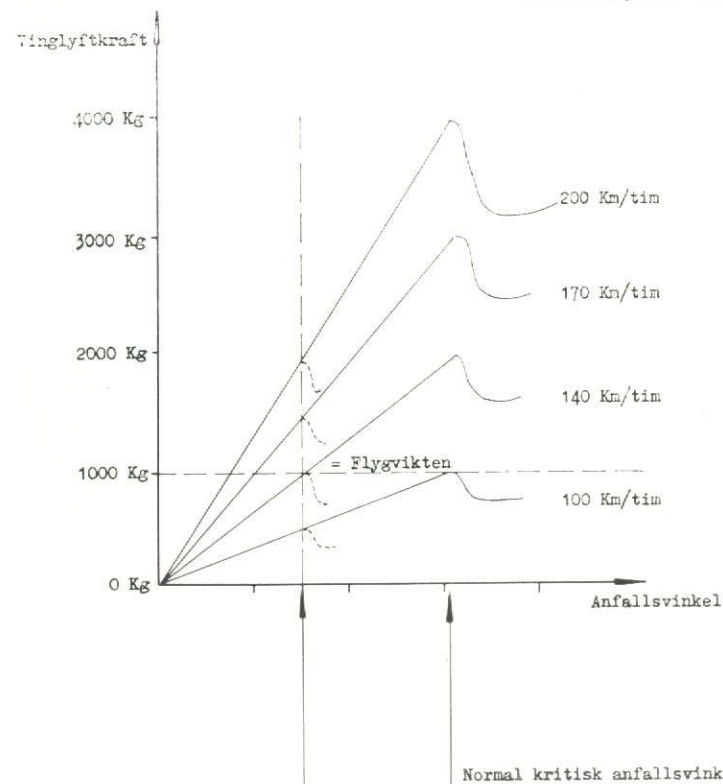
med den anfallsvinkel vid vilken isen bildas. Men en obetydlig ökning av vinkeln, orsakad av fartminskning, ger avlösning av strömningen över vingen.

Figuren visar att en ving, som i rent tillstånd kan bära flygplanets vikt vid 100 km/tim, i ett nedisat tillstånd måste ha en fart av minst 140 km/tim för att kunna ge samma lyftkraft.

Om is av typ II uppstår kan flygplanets motstånd 2 till 3-dubblas, vilket medför att i planflykt planets maximalhastighet skulle vara lägre än den lägsta fart vid vilken vingarna kan ge lyftkraften = flygvikten.

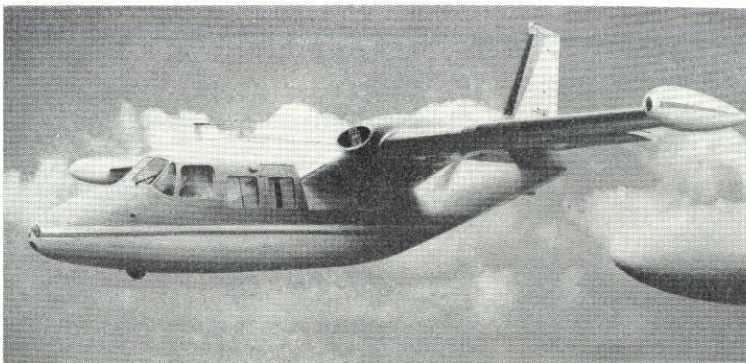
Flygbanan måste lutas nedåt för att tillräcklig dragkraft skall erhållas. Om ej luft över fryspunkten kan upphittas innan flygplanet når marken är stora tidningsrubriker vad som sannolikt följer.

Martin Ingelman-Sundberg



Kritisk vinkel för tre första typerna av is.
Även bara några mm knottrig framkantis.

Fig 2



Nyhetsjakt med allmänflygplan

Ett nytt reportageplan har Dagens Nyheter AB beslutat köpa för sina båda tidningar, Dagens Nyheter och Expressen. Det blir en Piaggio P 166B "Portofino" som alltså skall ersätta det nuvarande — också det en Piaggioprodukt — som varit i tjänst i åtta år. 166:an är betydligt större, snabbare och har också avsevärt längre räckvidd än företrädaren, amfibien P 136. Tidningarna får med andra ord ökade resurser att genomföra alla skiftande uppdrag där flygtransport behövs för snabbhetens och den förbättrade nyhetsservicens skull.

Det nya planet levereras någon gång under juni. Priset för det är cirka en miljon kr.

P 166 är ett rent landflygplan, tvåmotorigt, högvingat — med vingarna "knäckta" å la mäsvingen. Motorerna är Lycomings sexcylindriga IGSO-540-A1C som vid start, dvs 3 400 RPM, utvecklar 380 hästkrafter vardera. Propellrarna, av Hartzells tillverkning, är av stål, trebladiga och skjutande.

Bränsletankarna rymmer totalt 840 liter och oljetankarna 30 liter. Planets maximala startvikt är 3 800 kg. Planet har bra enmotorprestanda, vilket är en inte oväsentlig detalj.

Flera data: Maxfarten — på 3 500 meters höjd

Livräddare för fjällflygare

Standard Radio har för KSAK-klubbarnas medlemmar arrangerat uthyrning av nödradiosändaren "Diana", samma som används inom det svenska försvaret. Hyresbeloppet är 50:— för en 14-dagars period. Sändaren kostar i inköp 600:—.

Den segel- eller motorflygare som vid en nödlandning medför "Diana"-sändaren kan snabbt och säkert lokaliseras av spaningsmanskapet, även om siktförhållandena under spaningen skulle vara obefintliga.

— är i det närmaste 400 km/tim, 396 för att vara exakt. Marschfarten med 55 procents effektivitet är 316 km/tim, med 65 procents 340 km och med 75 procents 359 km. De av fabriken angivna höjderna för dessa farter är 4480, 4480 och 4176 m respektive.

Max flygsträcka med sex man ombord och 55 procents uttag är 2 100 km, med 45 procents uttag 2 350 km. 30 minuters bränslereserv i båda fallen.

Stigfarten på normalvarv är cirka 500 meter i minuten och — vid ett motorbortfall något under 100 meter. Tjänstetopphöjden är angiven till 8870 meter, 4110 med endast en motor. Startsträckan (till 15 meters höjd) är 490 meter och landningssträckan (från 15 meter) 457 meter. Det betyder stor användbarhet på landets många småfält.

166:an är ett mycket rymligt plan, har för medellånga ståndhöjd, 175 cm och är inrett för besättning, två man, och fyra passagerare som får ordentligt bekväma stolar att sjunka ner i. Med tillsatser kan kabinen lätt möbleras om att ta sex passagerare. I aktere delen av kabinen finns pentry och toalett.

Härtill kommer det kanske viktigaste att radio- och navigeringsutrustningen blir tip-top och komplett som i ett trafikplan. Radioutrustningen är dubblerad, likaså radiokompasserna. ILS hör till liksom avisningsanordning.

Registreringen är redan klar. Det blir bokstavskombinationen SE-EDN. Om man så vill: E för Expressen, DN för Dagens Nyheter.

Företrädaren, populärt kallad "Pia" har under sina 8 år i tidningarnas tjänst hunnit med 3 700 flygtimmar och varit runt från Genua i Söder till Nordkap i norr, från Helsingfors i öster till Bergen i väster. Så flitigt har reportrar och fotografer utnyttjat henne att passagerarlistan är 5 000 namn lång.

Komplett flygkommunikationsprogram från Firma Johan Lagercrantz

Förutom högklassig flygradio från Collins kan vi nu även erbjuda markstationer och bärbara stationer för flygradiobanden av fabrikat Pye.

F10AM är den idealiska basstationen. Drivs från 12 volt likström eller från nätet. Mottagaren är heltransistoriserad och sändaren har endast fem rör i slutsteget. Alltså hög driftsäkerhet och låg strömförbrukning. Uteffekten är 7 watt.

Pris inkl nätaggregat: **3.050:—**



HP1AM är synnerligen lämplig såsom extraradio i flygplanet eller såsom huvudstation i segelflygplanet. Drivs av torrbatterier eller nickel/cadmiumackumulatorer. Med bärväska är den utmärkt att användas av flygläraren vid elevens första soloflygning. Heltransistoriserad, med 0,75 watts uteffekt.

Pris inklusive bärväska: **1.870:—**

Firmaplanägare, har Ni tänkt på att sätta en basstation hemma på Ert kontor eller på att sätta en FM-station i planet för kommunikation med Ert vanliga transportdirigeringsnät?

Ring och tala med vår ing Svensson!



JOHAN LAGERCRANTZ

GÄRDSVÄGEN 10 B • BOX 314 SOLNA 3 • TEL 08/83 07 90



Tyskt "Executive Jet"

Svensk Flygtjänst AB, sedan tjugo år tillbaka specialist på målflygning disponerar i dag ca 30 flygplan och har hand om målflygningarna med radiostyrda jet-robotar i Vidsel. Företaget har omfattande internationella engagemang, även kartläggningsuppdrag, och bedriver en betydande översynverksamhet på flygplan, motorer och

apparater samt utför affärs-, ambulans-, reportage- och taxiflygningar. Företaget grundades 1935 av Tor Eliasson, som alltjämt är dess verkställande direktör.

Svensk Flygtjänst AB har också en hel del agenturer, bl a för Hamburger Flugzeugbau GMBH, vars jet-drivna affärsflygplan HFB

KSAA:s minneslista

- 15 april Sista dag för inbetalning av FÖS-insatser.
- 20 april Sista dag för anmälan till Segelflygläroreurs I.
- 30 april Sista dag för ansökan om efterbesiktning av segelflygplan och startanordningar.
- 10 juni Sista dag för anmälan till Flygträningskurs för segelflygare.
- 15 juni Sista dag för anmälan till Byggleadarekurs för segelflyget.
- 30 juni Sista dag för anmälan till Segelflygläroreurs II.

84 - April 1965

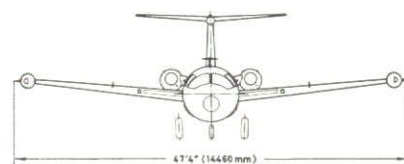
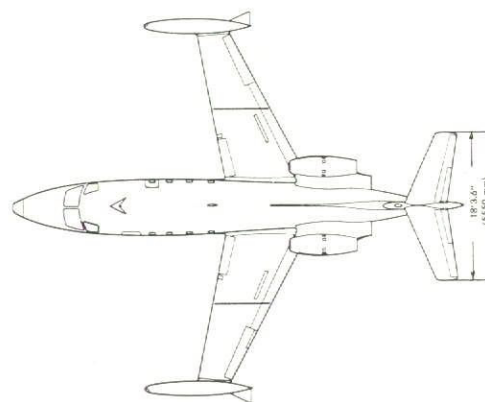
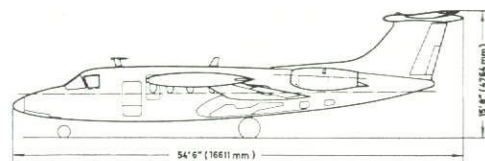
Undertrycks-kammarprov samt inpassning av syrgasmasker

De segelflygare som önskar genomgå undertrycks-kammarprov kan få utföra detta på följande två ställen.

Kungl Gymnastiska Centralinstitutet (GCI), Fysiologiska Institution, Lidingövägen 1, Stockholm, Tel 08/21 25 51, dr Stenberg efterfrågas.

Lunds Universitet, Fysiologiska Institutionen, Sölvegatan 17 Lund, Tel 0412/116 75, dr Lundgren efterfrågas.

Tre personer får samtidigt plats i undertrycks-kammaren. Provet kostar cirka 75 kronor dvs 25 kronor per deltagare.



320 "Hansa" nyligen premiärvisats för svensk publik.

Hansen är ett av de "Executive Jet-flygplan med en passagerarekapacitet av 7-12 man, som byggts med tryckkabin och en utrustning i övrigt som ställer den i klass med de stora flygplanen i reguljär trafik.

Karakteristiskt för Hansen är vingens negativa pilform, vilken ytterligare framhåves av de båda 430 kg vingtankarna, och som uppges ge flygplanet exceptionellt goda lågfartsegenskaper, samtidigt som marschfarten uppgår till Mach 0,76 och reseflyghöjden till 12 000 m.

Landningsställ och hjul uppges vara av en konstruktion som medger normal användning även på gräsfält.

Några data- och prestandauppgifter enligt fabrikantens specifikationer

Spännvidd	14,46 m
Längd	16,61 m
Höjd	4,76 m
Vingyta	30,14 m ²
Kabinmåt (längd×bredd×höjd)	4,58×1,90×1,75 m
Inredning	2 piloter+7, 9 eller 12 passagerare.
Toalett, pentry och garderob	standard.
Marschfart	815 km/t
Räckvidd (12 pass)	1.455 km
(4 pass)	2.320 km
Stigtid till 20.000 ft	8 min.
36.000 ft	11 min.
Motorer	General Electric CJ 610-1 2.590 kp
Bränslekapacitet	4.100 l

Bestämmelser för Svenska Mästerskaps-tävlingen (SM) i motorflyg

Fastställda år 1965

1. Allmänna bestämmelser

1. Deltagare

Tävlingen är öppen för svensk medborgare, som är medlem i KSAK eller i till KSAK ansluten flygklubb samt innehar gällande flygförar-certifikat och av KSAK utfärdad sportlicens.

2. Deltagande flygplan

Flygplan som användes i tävlingen skall vara i Sverige inregistrerat landflygplan av konventionell typ (enl tävlingsledningens bedömning). Varje deltagare måste genomföra hela tävlingen på en och samma flygplantyp. Ett och samma flygplan må efter särskilt medgivande av tävlingsledaren användas av flera deltagare. Dock får flygplan med marschhastighet 120 km/tim eller lägre endast användas av en deltagare. Deltagande flygplan skall medföra luftvärdighetsbevis och ansvarighetsförsäkring.

3. Tävlingsledning

Tävlingen anordnas av KSAK, som utser tävlingsledare och 2—3 överledare.

Överledarna utgör jury och är högsta appellationsinstans. Juryns beslut i till densamma hänskjutna frågor samt i alla regelfrågor är definitiva och kan ej överklagas.

4. Tävlingsmål

Tävlingen är dels en individuell tävling, dels en lagtävling.

Alla deltagare tävlar i samma klass. Segraren blir svensk mästare i motorflyg. Lagtävlingen omfattar tvåmannalag. Till lagtävlingen får anmälas lag från klubbarna omfattande tre namngivna deltagare av vilka de två bästa räknas.

5. Priser

Uppgift på priser samt för dessa gällande särskilda bestämmelser meddelas årligen i samband med tävlingens kungörande.

— Behövs verkligen trafikledare i Sverige... Utredningen visar att vi har ovanligt gott om luft i förhållande till antalet flygplan.

(Utan benäget tillstånd saxat ur den värderade kollegan Flygposten, organ för Sveriges Pilotförening.)

6. Anmälan

Anmälan till tävlingen sker på härför uppgjorda blanketter, som tillhandahålls av KSAK samt insändes genom vederbörande klubb eller av direktansluten medlem direkt till KSAK.

Samtidigt med anmälan insändes anmälningsavgift, vars storlek årligen meddelas.

Tävlingsledningen äger vidtaga erforderlig begränsning av antalet deltagare i tävlingen.

7. Ansvar

KSAK, ansluten flygklubb, tävlingsledning eller dess funktionärer ansvarar icke för skada uppkommen under eller i samband med tävling-

Forts sid 88.

NIKE-tävlingen i full gång

Årets tävling om NIKE-statyetten startade den 1 mars och de första rapporterna har kommit segelflygavdelningen till handa.

SM i segelflyg 1965

Årets SM-tävlingar i segelflyg kommer att äga rum på Älleberg 3—13 juli.

Centrala kurser

Under sommaren 1965 kommer följande centrala kurser för utbildning av segelflyglärare och byggleddare att anordnas.

Kurs	Omfattning	Tid
Segelflyglärarekurs I	Instruktörsutbildn	23/5—19/6
Segelflyglärarekurs II	"	1/8—28/8
Flygträningskurs	F-flygning, förberedande instruktörskurs	11/7—24/7
Byggleddarekurs	Instruktörsutbildn	18/7— 7/8

Bestämmelser, anmälningsblanketter m m har utsänts till klubbarna.



MFI-Trainer har redan klarat de nya bogserbestämmelserna!

Som första flygplan har MFI-9 Junior och -9B Trainer fått bogsertillstånd enligt Luftfartsstyrelsens nya bestämmelser.

LFS provflög en MFI-9 Junior, som bogserade det f n tyngsta segelflygplanet i landet, nämligen en Bergfalke, lastad till maxvikt. I provflygningsrapporten heter det:

Flygplanets flygegenskaper under bogsering samt de under provet erhållna prestandaresultaten motiverar att godkännande lämnas för bogsering av segelflygplan.

Aeroklubben i Malmö har sedan våren -64 använt en MFI-9 Junior som bogserplan.

Under en månad, 16 flygdagar, gjorde Juniorn 618 släp. Bränsleförbrukningen låg i genomsnitt på 27 l/tim (mot 40 l/tim för DH Moth). KA6 har bogserats till 600 m på mindre än 4 min. Bergfalke med två man ombord har nått samma höjd på 4,5 min.

PS. Till reducerat pris kan vi leverera inbytt MFI-Junior med olika gångtid.

De är utrustade med radio och bogserinstallation.

AB Malmö Flygindustri

Vattenverksvägen, Fack, Malmö Ö. Tel 040/93 47 10



en på förare, flygplan eller på tredje man eller hans egendom.

Ägare till deltagande flygplan skall täcka med flygplanet förbunden skaderisk genom i försäkringsbolag tecknad obligatorisk ansvarighetsförsäkring (1 000 000: —/172 000: —/100 000: —).

8. Tävlingsens kungörande

Tävlingen kungöres senast sex veckor i förväg i KSAK-NYTT samt genom cirkulärskrivelse till flygklubbarna.

II. Tävlingsregler

1. Tävlingsprov

Tävlingen omfattar navigeringsprov, specialprov och landningsprov.

Navigeringsprov

Provet omfattar en tidtabellflygning med hjälp av karta, kompass och klocka utefter en cirka 150 km lång bana. Start och mål skall passeras över en av tävlingsledningen angiven start- resp mållinje. Brytpunkt skall passeras inom ett avstånd av 300 m med bibehållen kurs från närmast föregående färdlinje. Passeras ej startlinje, brytpunkter eller mållinje uteslutes den tävlande ur tävlingen.

Tävlingsledningen anger starttid från marken, passertid i luften över startlinje samt färdhastighet på de olika sträckorna. Färdhastigheten kontrolleras genom särskilda (hemliga) kontroller. Genom dessa hemliga kontroller indelas banan i ett antal delsträckor varvid den första börjar vid starten och den sista slutar vid målet. För var och en av dessa delsträckor jämföres tävlandes flygtider och de av tävlingsledningen beräknade ideala flygtiderna. Kontrollerna utefter färdlinjen skall passeras inom ett avstånd av 500 m för att passertid skall erhållas. I annat fall räknas kontrollen som icke passerad.

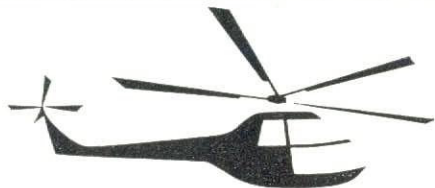
Flygningen utföres på en höjd av 200—400 m över terrängen. Tävlingsledningen kan bestämma annan höjd för viss del av banan.

Order för flygningen utlämnas på av tävlingsledningen bestämd tid före erhållen starttid på marken. Härvid erhålles kartor, ifyllda startkort etc. Inga andra kartor får medföras.

Tävlande skall själv svara för flygplanets framkörning så att start kan ske på rätt tid. För start av motorn får hjälp anlitas.

Vid stort antal deltagare kan navigeringsprovet bli utslagsgivande för tävlandes rätt att delta i de övriga proven. Detta avgöres av juryn.

Forts sid 92.



AUTO-PRODUCTS AB

Linnégatan 18, Stockholm

Generalagent för United Aircraft International, East Hartford 8, Conn

Med PT6 turbomotor om 500–700 hk kommer nu Pratt & Whitney's erkända tillförlitlighet och driftsekonomi även allmänflyget tillgodo.

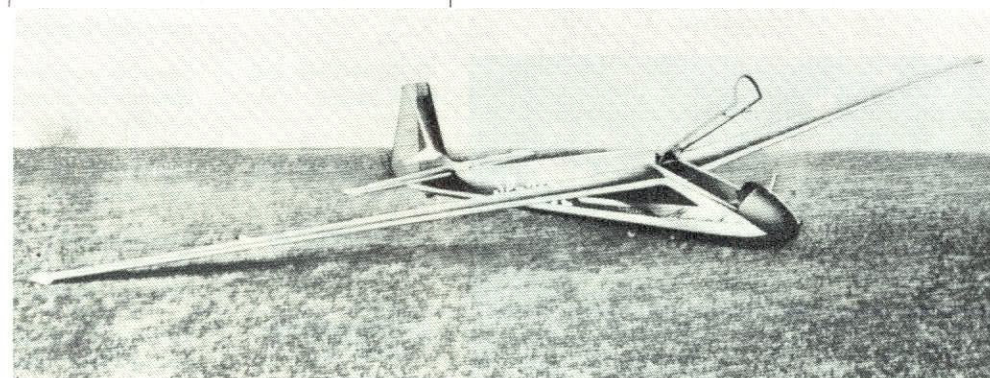
Speciella varianter av motorn finns för flygplan, helikoptrar, fartyg och industriella applikationer.

Generalagenturen för **MOTOIMPORT**

SEGELFLYGPLAN
MOTORFLYGPLAN
FLYGINSTRUMENT
har överlämnats till

AERO-TELAW AB

Introduktionserbjudande:



10 något begagnade MUCHA STANDARD, fullt instrumenterade, med ca 500 tim flygtid, därefter grundöversedda vid fabriken, levereras med 12 månaders garanti eller 200 flygtimmar. Pris 1.700\$ plus frakt och emballage från Warszawa.

AERO-TELAW AB

Postbox 712 • LIDINGÖ 7

Ring Ingenjör István Wlassics

• Telefon 08/775 08 56

PIPERS FLYGANDE INDIANER 1965



AZTEC



TWIN COMANCHE



CHEROKEE

Typ	Allmänna egenskaper	Sitt-pl.	Motor HK	Max. flygvikt	Tomvikt	Tillsatsvikt	Tankvolym	Aktions tid	Max. fart	Marschfart	Landn. fart	Stig. hast.
APACHE PA-23-235	Ekonomiskt passagerar- och lastflygplan. Lågkomprimerade motorer som går på 80 oktan bensin	5-6	2x235	2177	1242	935	545	5,0	325	305	100	7,6
AZTEC C PA-23-250	Aristokraten i Piper-serien med airliner-komfort för 6 personer	6	2x250	2177	1330	847	545	5,2	350	335	100	8,4
TWIN COMANCHE PA-30-160	Bästa kombination av fart, komfort och pris. Världsrekord i nonstop-flygning	4	2x160	1633	978	655	340	4,8	330	312	110	7,4
COMANCHE 260 PA-24-260	Senaste versionen av populära Comanche-planet. Håller flera världsrekord	4	260	1315	771	544	340	5,5	314	298	98	7,6
COMANCHE 400 PA-24-400	Snabbaste enmotoriga flygplanet i klassen	4	400	1635	960	675	379	6,2	358	342	109	8,1
CHEROKEE 140 PA-28-140	Toppmodernt, lågvingat, 2-sitsigt skol- och reseflygplan. Idealiskt för skolor och flygklubbar	2	140	885	535	350	136	7,4	231	216	83	4,15
CHEROKEE 150 PA-28-150	Fyrsitsiga helmetallflygplan som kan erhållas med 150, 160 eller 180 hk motor. Allround-flygplan lämpliga för såväl skolor som flygklubbar. Kan erhållas med skidor och flottörer	4	150	970	546	434	136	5,5	231	217	87	3,50
CHEROKEE 160 PA-28-160		4	160	1000	548	452	136	5,5	235	221	88	3,71
CHEROKEE 180 PA-28-180		4	180	1090	556	534	190	4,9	244	230	92	3,80
CHEROKEE 235 PA-28-235	Robust och snabbt 4-sitsigt flygplan i mellanprisklass. Kan erhållas med skidor och flottörer	4	235	1315	555	760	318	6,0	272	256	97	4,2
SUPER CUB PA-18-150	Användes världen över, där speciellt korta start- och landningssträckor samt goda jägfartsegenskaper är avgörande	2	150	795	420	375	136	4,0	210	185	69	4,85
PAWNEE PA-25-235	Specialflygplan för "dusting & spraying"	1	235	1315	675	640	160	3,0	187	160	74	3,0

Generalagent för PIPER i Skandinavien:

NYGE-AERO / AB NYGEVERKEN

Fack Bromma 10
Tel 08/29 60 00

Box 31 Nyköping
Tel 0155/825 20

Box 32 Göteborg-Flyg
Tel 031/62 00 89

PIPERS motto: säkra och lättflugna plan till moderata priser

PIPER är det mest sålda flygplanet i Skandinavien

Specialprov

Specialproven kan omfatta:

- Lokalisering av fotomål och dukmål
- Nedkastning och beskrivning av förutbestämt mål
- Beräknings- och bedömningsuppgifter
- Nedkastning av meddelanden
- Andra liknande prov enligt tävlingsledningens bestämmande

Proven kan ske i samband med navigeringsprovet och landningsprovet.

Landningsprov

Landningsproven omfattar tre landningar, där uppgiften är att utföra sättning av flygplanet så nära som möjligt efter passerandet av en markeringslinje, som tänkes markera fältets begränsning på läsidan. Landningarna omfattar:

Simulerad nödlandning

varvid gasen avdrages vid av tävlingsledningen bestämd position. Höger eller vänstervarv kan anbefallas. Stilbedömning förekommer ej.

Motorlandning över hinder

varvid motorn får användas intill dess hjulen första gången berör marken. Två meter högt hinder placeras 50 m framför markeringslinjen. Stilen bedömes.

Precisionslandning utan motor

varvid gasen avdrages på 300 m höjd, flygplanet i läge till höger om landningsmärket från föraren sett, i medvind. Uppgiften är att göra en perfekt bedömningslandning $2 \times 90^\circ$ eller $1 \times 180^\circ$. Manövrering med klaff och/eller vingglidning tillåten intill 100 m avstånd från markeringslinjen. Stilen bedömes.

2. Beräkning av tävlingsresultat

De tävlande tilldelas ett antal prickar för varje prov allt efter resultatet. Härvid gäller särskilt utfärdade handikappbestämmelser baserade på principen att prickbelastningen skall stå i omvänt förhållande till flygplanets marschfart resp landningsfart.

Målet är att få så låg prickbelastning som möjligt i vart och ett av de tre proven. Den tävlande erhåller i varje prov en placering. Plats-siffrorna i de tre proven multipliceras med följande faktorer.

Navigeringsprov	0.5
Specialprov	0.2
Landningsprov	0.3

De så erhållna tre produkterna adderas och summan utgör den slutgiltiga prickbelastningen som avgör placeringen i tävlingen. Lägsta sammanlagda plats-siffra vinner.

Vid lika sammanlagd plats-siffra är placeringen i navigeringsprovet i första hand avgörande,

i andra hand placeringen i landningsprovet, i sista hand placeringen i specialprovet.

Exempel

- Om en tävlande har vunnit samtliga tre prov, d v s erhållit plats-siffrorna 1, 1 och 1 blir hans slutliga plats-siffra $0.5 \times 1 + 0.2 \times 1 + 0.3 \times 1 = 1$
- Med placering i navigeringsprov 24 specialprov 5 landningsprov 3 blir slutliga plats-siffran $0.5 \times 24 + 0.2 \times 5 + 0.3 \times 3 = 12 + 1 + 0.9 = 13.9$

3. Diskvalificering

Följande omständigheter föranleder diskvalificering från tävlingen

- Landning under navigeringsprovet på platser, som ej är angivna i de speciella bestämmelserna för tävlingen — enligt juryns bestämmande.
- Flygplanet havererar på grund av förarfel.
- Försök att erhålla informationer eller hjälp från andra under tävlingen.
- Överträdelse av tävlingsbestämmelserna och trafikregler för luftfart samt varje form av flygning, som enligt juryns uppfattning kan betraktas såsom oförsvarlig.

4. Ordergivning för flygning

Före tävling skall briefingsammanträde ordnas, varvid regler och bestämmelser genomgås och frågor besvaras. Därvid meddelas även startordning och starttider.

5. Prisbedömning Protester

Tävlingsledaren svarar för att prisbedömning sker enligt dessa tävlingsregler.

Anser tävlingsdeltagare att någon oriktighet begåtts i prisbedömningen, må påpekande här- om ske utan särskild avgift eller om anmärkningen är av särskilt allvarligt slag, skriftlig protest ingivas till juryn inom en timme efter det tävlingsprotokoll med placering framlagts för de tävlande (anslagits).

Protest skall för att kunna upptagas till prövning vara åtföljd av bevismaterial (el dyl) samt protestavgift, kronor 100:—. Denna avgift återbetalas om protesten befinnes berättigad.

6. Uttagning till Nordiska Motortävlingen

Tävlingsledningen utgör uttagningskommitté, som utser det landslag om tre man jämte reserver, som jämlikt bestämmelserna för den Nordiska Motorflygtävlingen skall genom KSAK representera Sverige i denna tävling, varvid de resultat, som uppnåtts senaste och/eller föregående år skall vara bestämmande för uttagningen.

Uttagningskommittén utser även prisdomare jämte suppleant till Nordiska Motorflygtävlingen.

III. Handikappbestämmelser

- Specialprovets dukmål, fotomål, terrängmål och nedkastning av meddelanden

$$H = \frac{150}{v} \quad H = \text{handikappfaktorn} \quad v = \text{marschhastigheten}$$

- Landningsproven

$$H = \frac{60}{v} \quad H = \text{handikappfaktorn} \quad v = \text{landningshastigheten}$$

I samtliga fall är max prickar handikappoberoende.

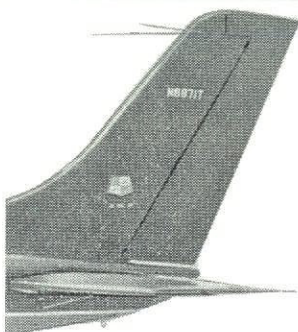
IV. Pricktabell

Navigeringsprov	Prickar	Max prickar
1. Start från marken		Obegränsat
Avvikelse från rätt starttid utöver ± 5 sekunder, för varje sekund	0.2	
2. Passage av startlinjen i luften		Obegränsat
Avvikelse från rätt starttid utöver ± 5 sekunder, för varje sekund	0.2	
Ikke passerad		Utgår ur tävlingen
3. Passage av brytpunkt		Utgår ur tävlingen
Ikke passerad		70
4. Passage av kontroll (för varje kontroll)		
Avvikelse från rätt sträcktid utöver ± 10 sekunder, för varje sekund	0.2	
5. Passage av mållinje		Obegränsat
Avvikelse från rätt passertid utöver ± 5 sekunder, för varje sekund	0.2	
Ikke passerad		Utgår ur tävlingen
6. Påtaglig avvikelse från angiven flyghöjd (avgörs av juryn)	5-25	

Specialprov	Prickar	Max prickar
1. Dukmål (för varje dukmål)		20
Ej upptäckt mål	20	
Fel angivet läge, för varje 100 m	1	
2. Terrängmål — fotomål eller beskrivningsmål — (för varje mål)		20
Ej upptäckt mål	20	
Fel angivet läge, för varje 100 m	1	
Felaktig beskrivning	1-20	
3. Nedkastning av meddelande (för varje mål)		20
Avstånd från målet ± 5 m radie	0	
För varje påbörjad 5 m därutöver	1	
Underskrifande av angiven höjd (för varje kast)	20	
4. Beräkning av färdplan		20
Avvikelse för varje fullt 5-tal grader	2	
Avvikelse för varje full period om 20 sek	1	
För sent inlämnad färdplan, för varje minut	2	
5. Övriga specialprov		20

Landningsprov

- Allmänt
 - Flygplan med sporrhjul skall göra en trepunktslandning och bli kvar på marken om betydande markojämnheter ej äventyrar utrullningen
 - Flygplan med noshjul skall göra en sättning på huvudhjulen. Trepunkts- eller noshjulslandning belastas med prickar



A/s COMMERTAS

AIRCRAFT & SPACE PARTS DEPT.

HANGAR 142 • KØBENHAVNS LUFTHAVN
DRØGØR • TELEFON 53 20 80

Jeppesen avigation- och navigeringsutrustning

Medan Ni väntar

Alcor mixture control installation 2-3 timmar

Brittains autopilot

installeras på en dag

Rolls Royce Continental

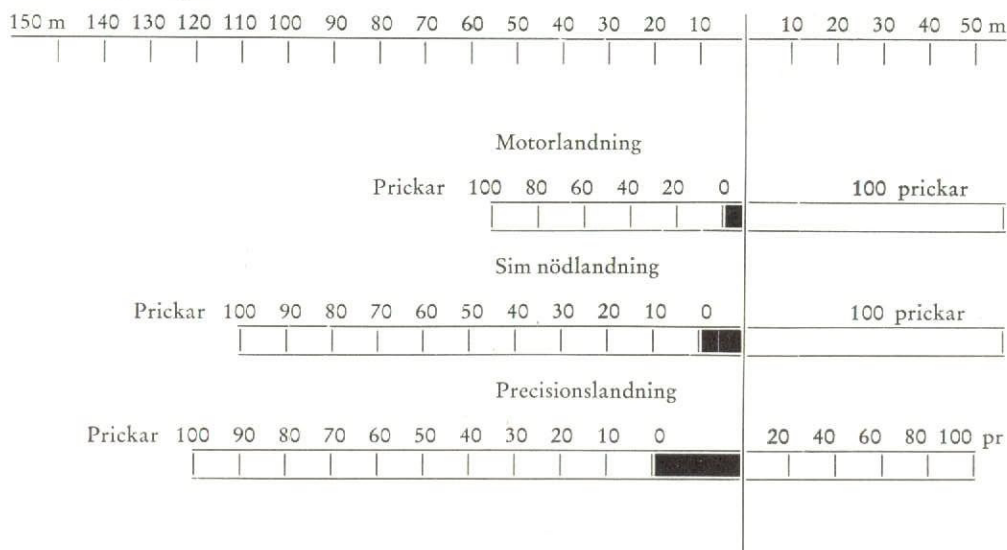
utbytesmotorer

CESSNA 310 I	1964	totaltid 100 tim	500.000
CESSNA 210	1963	» 790 »	140.000
CESSNA 310 G	1962	» 800 »	271.000
CESSNA 336 SKYMASTER	1964	» 145 »	220.000
PIPER AZTEC	1960	» 1600 »	186.500
PIPER APACHE PA 23-150		» 3000 »	90.000
CESSNA 172	1964	» 425 »	72.400
CESSNA 172	1962	» 1700 »	59.600
CESSNA 172	1962	» 900 »	64.500
CESSNA 172	1960	» 2000 »	47.000
CESSNA 150	1964	» 450 »	54.400
CESSNA 150	1962	» 1900 »	39.700
CESSNA 150	1961	» 3000 »	35.000
MOONEY MK. 21	1963	» 200 »	120.000

Flera flygplantyper på lager. Rekvirera vår katalog över begagnade flygplan.

	Prickar	Max prickar
Om stjärtpartiet berör marken före eller samtidigt med huvudhjulen räknas sättningspunkt från huvudhjulen		
2. Simulerad nödlandning		100
Otillåten användning av motor	100	
Flygplanet berör marken före markeringslinjen	100	
Avstånd från prickfritt 10-meters-bälte till sättningspunkten per m	1	
3. Motorlandning över hinder		100
Flygplanet berör hindret	100	
Flygplanet berör marken före markeringslinjen	100	
Avstånd från prickfritt 5-meters-bälte till sättningspunkten per m	2	
Stilbelastning: utan anmärkning	0	
nästan felfri	5	
över medelmåttig	10	
medelmåttig	20	
under medelmåttig	30	
dålig	40	
mycket dålig	50	
4. Precisionslandning utan motor		100
Otillåten användning av motor	100	
Flygplanet berör marken före markeringslinjen, per meter	2	
Avstånd från prickfritt 20-meters-bälte till sättningspunkten, per m	1	
Otillåten användning av vingglidning eller vingklaff (efter 100 m före markeringslinjen)	50	
Stilbelastning: utan anmärkning	0	
nästan felfri	5	
över medelmåttig	10	
medelmåttig	20	
under medelmåttig	30	
dålig	40	
mycket dålig	50	

5. Landningsdiagram



FLYG- UTBILDNINGEN

B-certifikat
till
I-bevis
C-certifikat

Utbildning på:

Beechcraft-Musketeer Debonair Bonanza
Beechcraft-Travel Air Baron Queen Air

Flygfält: Norrköping/Kungsängen

Liten trafikintensitet - Permanent bansystem
Banbelysning - NDB-anläggning - ILS-anläggning

Försäljning av div navigationsutrustning:

Jeppesen Route Manuals - Jeppesen Route
Kartor - Navigationsskivor - Flight Bags -
Jeppesen Instrument Rating Course - Gram-
mofonskivor med radiotrafik etc.

KUNGSÄIR AB

Kungsängen Airport - tel 011/804 45
Norrköping

Viktigt tillägg till bestämmelserna an- gående flygning i kontrollerat luftrum

I AIP RAC 2—1 har följande tillägg gjorts:

3. Tider då kontrollerat luftrum är upprättat
- 3.1 Kontrollerat luftrum är upprättat under tider då flygkontrolltjänst utövas i dessamma.
- 3.2 Ordinarie öppethållningstid för flygkontrollorgan framgår av AIP-GEN. Under vissa tider kan ansvaret för flygkontrolltjänst inom ett luftrum vara delegerat från ett organ till ett annat. Då sådan delegering utgör normalt förfarande framgår detta av AIP-RAC 2 i beskrivningen av respektive luftrum.
- 3.3 Då flygkontrollorgan är i funktion utöver ordinarie öppethållningstid, lämnar ACC i vederbörligt FIR på begäran uppgift härom. Misslyckat försök att upprätta förbindelse med flygkontrollorgan får icke tolkas så, att organet icke är i tjänst.

Som tumregel kan sägas att luftledningarna och terminalområdena i Stockholm, Göteborg och Malmö alltid är upprättade.

Den 500:e Rallyen, en Commodore, levererades den 8 mars av Henry Potez till SFA, som beställt 15 st att användas som bogserflygplan vid franska segelflygskolor.

KSAK:s KARTSERVICE

Uppgifter på Flygkartor som finns på KSAK (eller kan beställas)

KSAK eftersträvar att tillhandahålla kartor av senaste upplaga, varför KSAK undviker att ligga med stora lager av kartor. Enstaka kartor kan därför tillfälligtvis vara slut. Om möjligt bör kartbehovet för en planerad resa aviseras till KSAK i god tid.

1:1.000.000 ICAO

(Indelningen framgår av översiktskartan sid 96).

Pris per st kr 8:— med undantag för Sverige kr 6:—.

Denna karta är utgiven för hela Europa med undantag för Finland och Grekland samt för tillfället Danmark och Västtyskland (nr 2169, 2170 och 2230, vilka är under nytryckning och beräknas utkomma under 1965).

Anm

1. Som tillfällig ersättning för nr 2169, 2170 och 2230 enligt ovan har KSAK anskaffat av USA utgiven karta ONC-E2.

Pris kr 6:— (Se 1:1.000.000 ONC).

GARDAN
Horizon

EN SUD AVIATIONPRODUKT



FYRSITSIGT ENHETSFLYGPLAN FÖR SKOLNING - SPORT - RESOR

GARDAN HORIZON

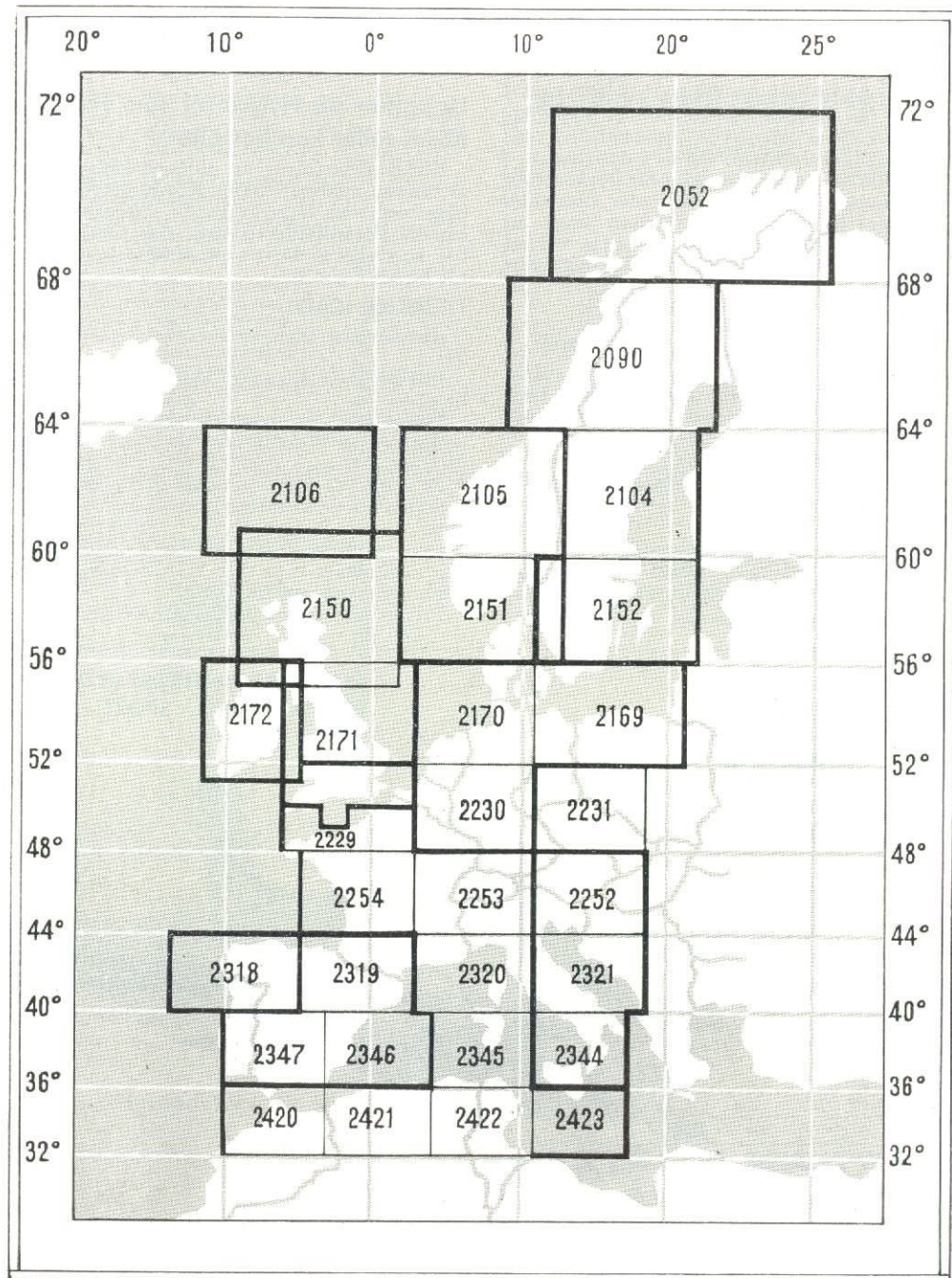
kan nu erhållas även med skidställ.

Certifieringsprov utförda i vinter med gott resultat.

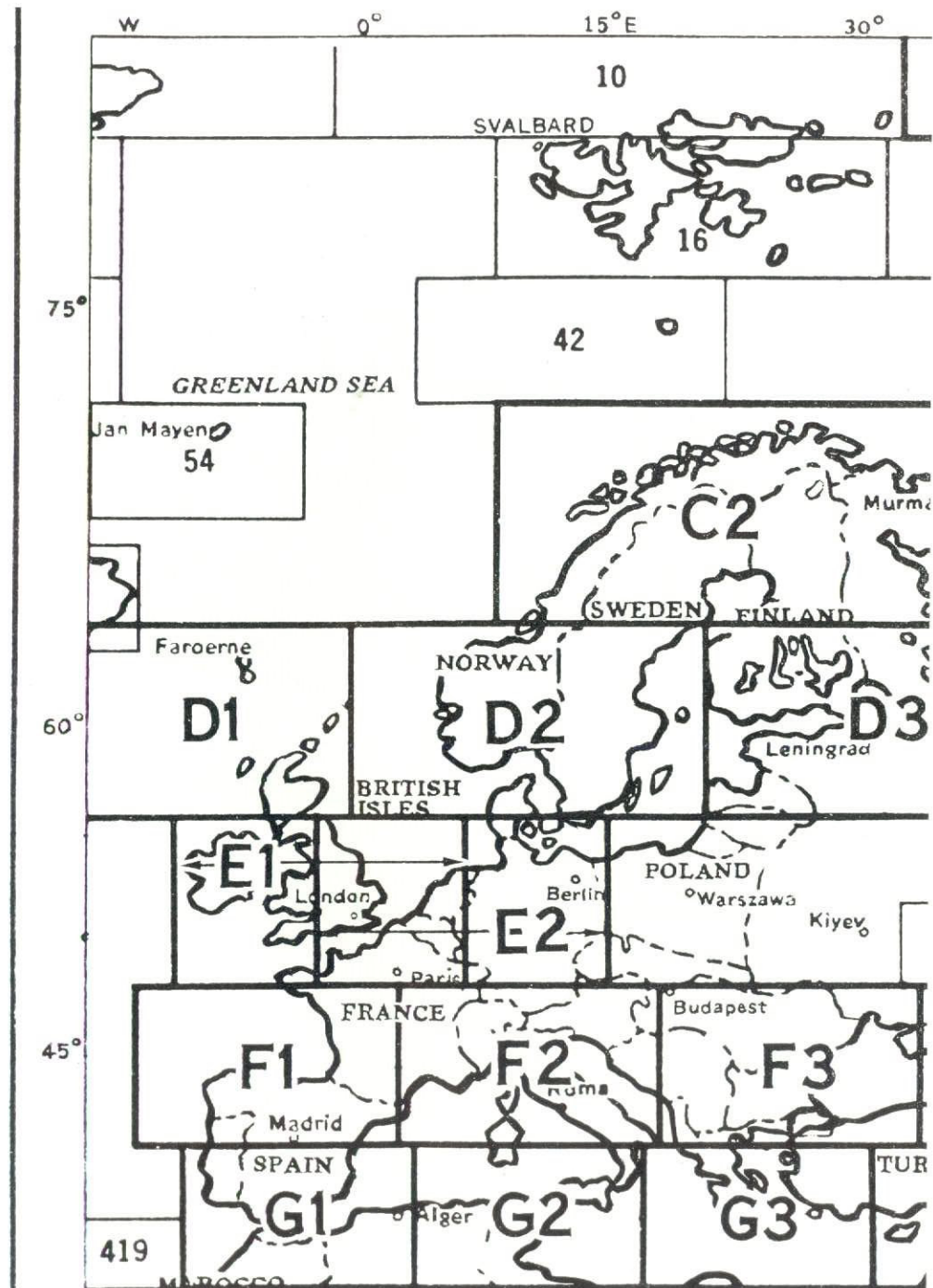
FCA  **FLYGCENTRUM AB**

BROMMA FLYGPLATS

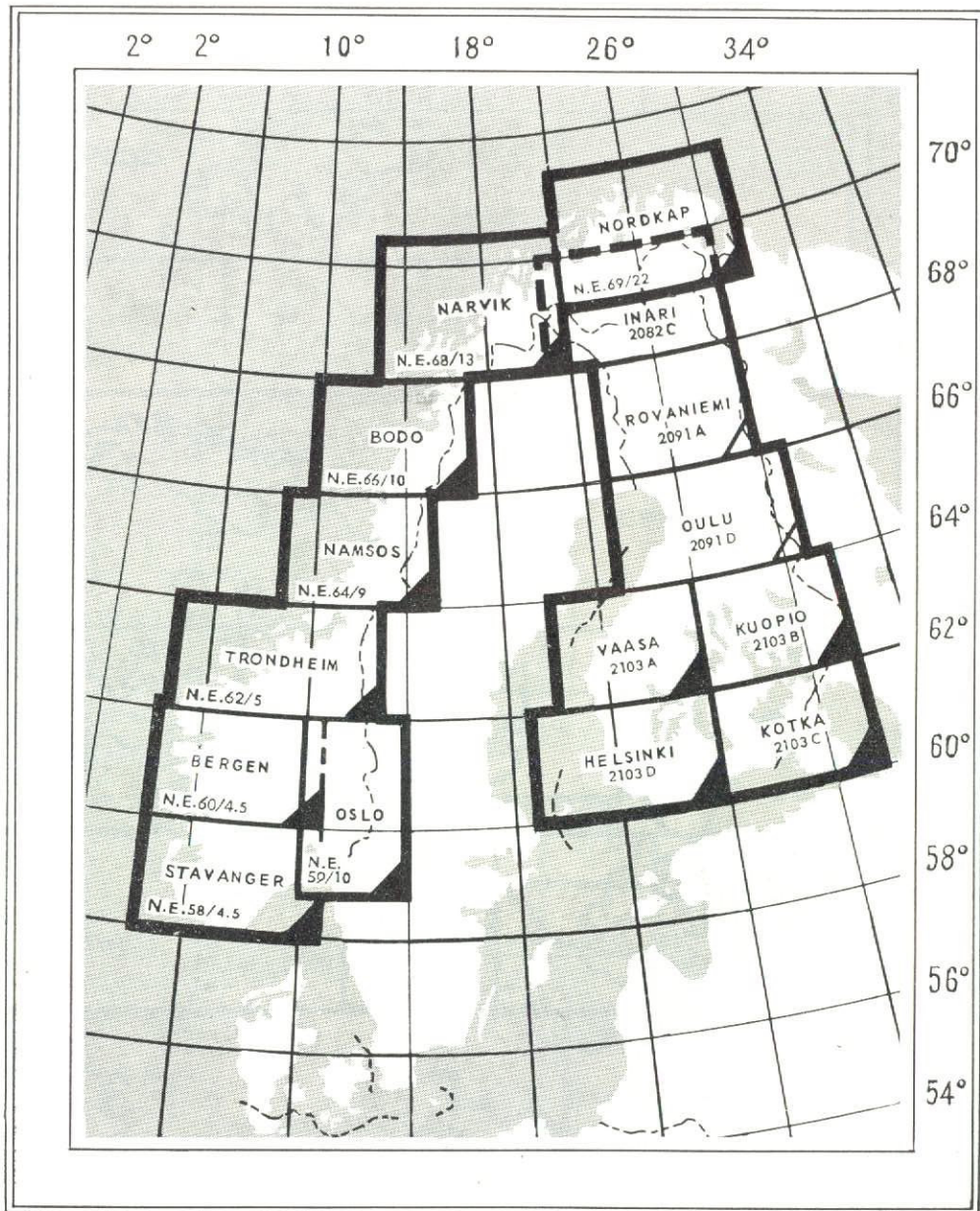
Bromma 10, tel: 08/28 52 05



1:1 000 000 ICAO



1:1 000 000 ONC



1:500 000 ICAO

2. Över Finland finns "Aeronautical Chart" med aeronautiskt övertryck. 1 blad över hela Finland.

Pris kr 14:—.

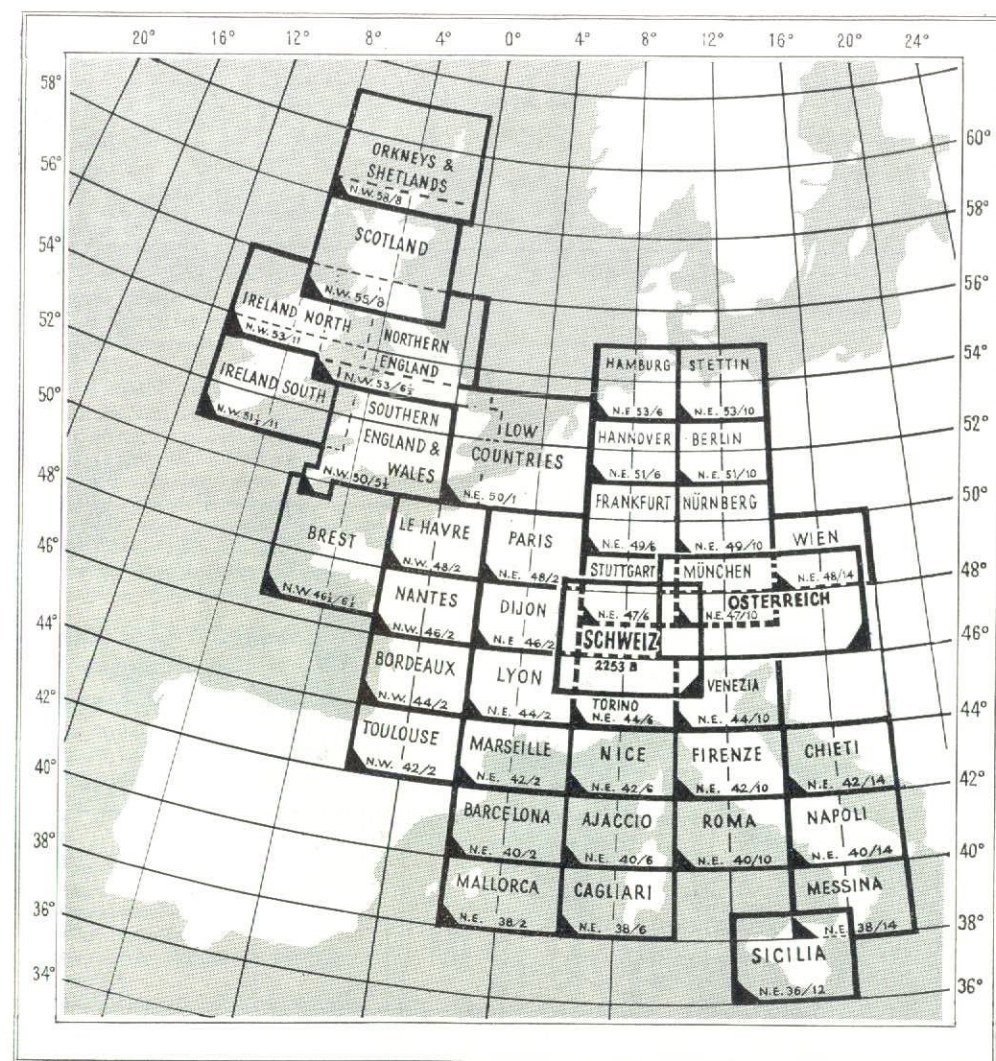
3. Royal Air Force (RAF) finns utgivna för hela

98 – April 1965

Europa men förs ej av KSAK — saknar aeronautiskt övertryck. Kan på begäran anskaffas, leveranstid c:a 1 månad.

Pris per st kr 5:—.

4. Kartor över Tjeckoslovakiet och Turkiet finns



1:500 000 ICAO

ej i lager på KSAK, men kan på begäran anskaffas — leveranstid c:a 1 månad.

Pris per st kr 8:—.

1:1.000.000 ONC

(Indelningen framgår av översiktskartan sid 97).

Pris per st kr 6:—.

Denna översiktskarta är utgiven över en stor del av världen men KSAK har endast de på översiktskartan angivna i lager. Leveranstid för andra kartblad 2—3 månader. Kartorna har vissa aeronautiska informationer såsom civila

och militära flygplatser samt restriktionsområden.

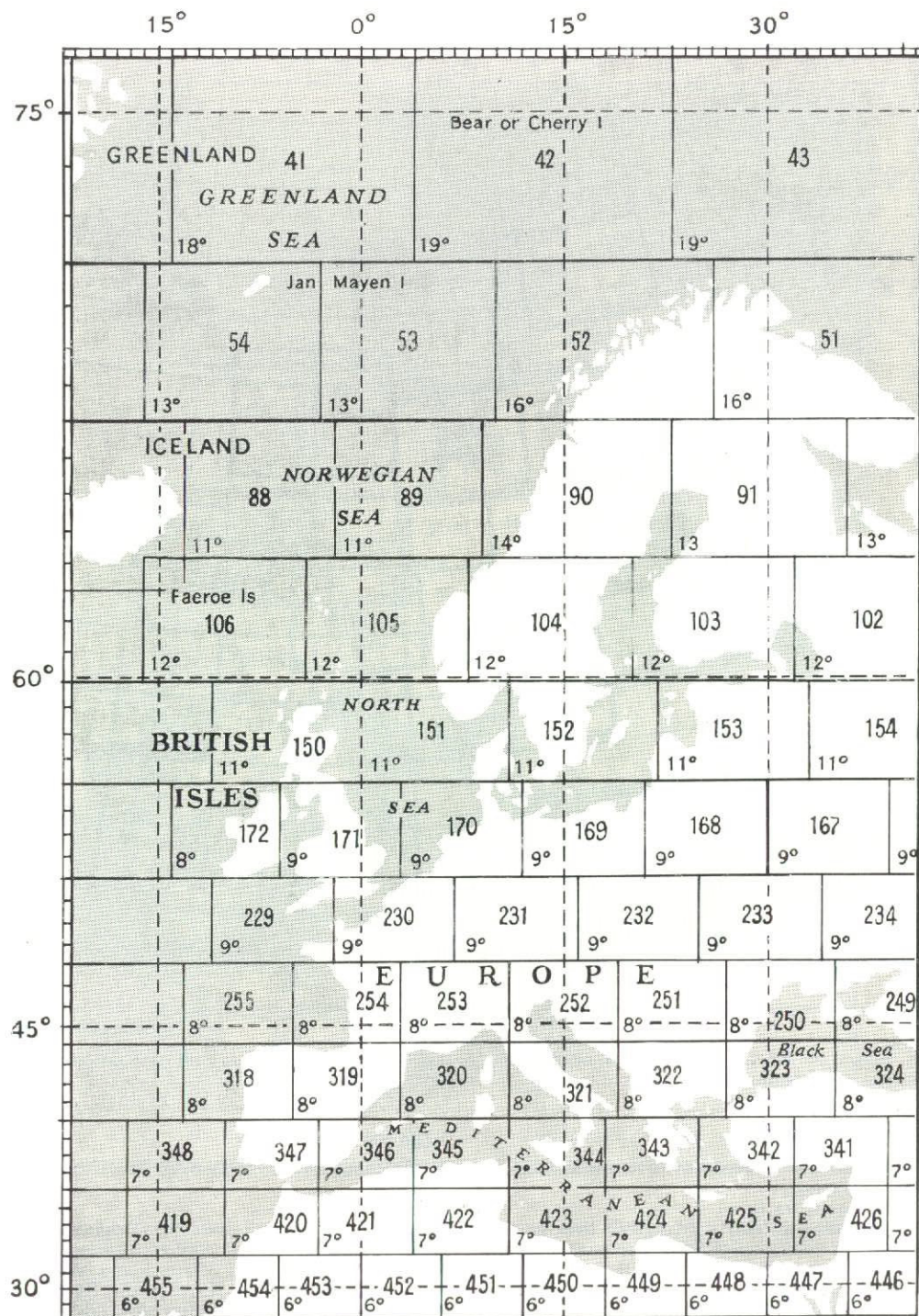
Kartorna är nya och av hög kvalitet.

1:500.000 ICAO

(Indelningen framgår av översiktskartorna sid 98 och 99).

Pris per st kr 8:—.

Denna karta är utgiven för Belgien, Holland, Frankrike, Irland, Italien, Luxemburg, Schweiz, Storbritannien, Västtyskland och Österrike, (finns i lager på KSAK) samt för Grekland, Norge och Turkiet (efter särskild beställ-



1:500 000 USAF P C (Pilotage Chart)

ning — leveranstid för Grekland och Turkiet c:a 1 månad, för Norge 8—10 dagar).

Anm

1. För Danmark utges f n ej ICAO 1:500.000. För flygning från södra Sverige söderut via Danmark har KSAK emellertid i lager en av Svenska Shell i samarbete med Danska Aeroklubben utgiven flygkarta i skala 1:500.000.

(Pris kr 15:—).

2. För Portugal, Spanien och Sverige utges f n inga ICAO 1:500.000. Däremot utges RAF-kartor, som emellertid saknar aeronautiskt övertyck. Finns ej i lager men kan på begäran anskaffas — leveranstid c:a 1 månad. (Pris per st kr 5:—).

3. För Finland pågår tryckning; hittills utkomna blad

2103 A Vaasa 2103 B Kuopio

2103 D Helsinki	2103 C Kotka
-----------------	--------------

täcker södra Finland upp till 64° N.

4. Två flygkartor i skala 1:500.000 har utgivits av Schweiz resp Österrike, nämligen nr 2253-B Schweiz 5°—11,5° Ö, 45°—48° N, kr 12:— samt nr 2252-A Austria 9,5°—17° Ö, 46°—49° N, kr 14:—. (Se kartan.)

1:500.000 USAF P C (Pilotage Chart)

(Indelningen framgår av översiktskartan sid 100).

Denna karta finns utgiven bl a över större delen av Europa och Medelhavsområdet. Kartan har vissa aeronautiska informationer såsom civila och militära flygplatser samt restriktionsområden.

Som ersättning för saknade ICAO-blad har KSAK i lager ett antal kartor över nordöstra Spanien, Rivieran och norra Italien samt har vidtagit åtgärder för att lägga upp ett lager över de nordiska länderna.

Leveranstid för andra blad 2—
3 månader.

Bladindelning enligt översiktskartan. Vissa blad är dock uppdelade i 4 delar enligt principen

A	B
D	C

Pris per helt blad 6:—

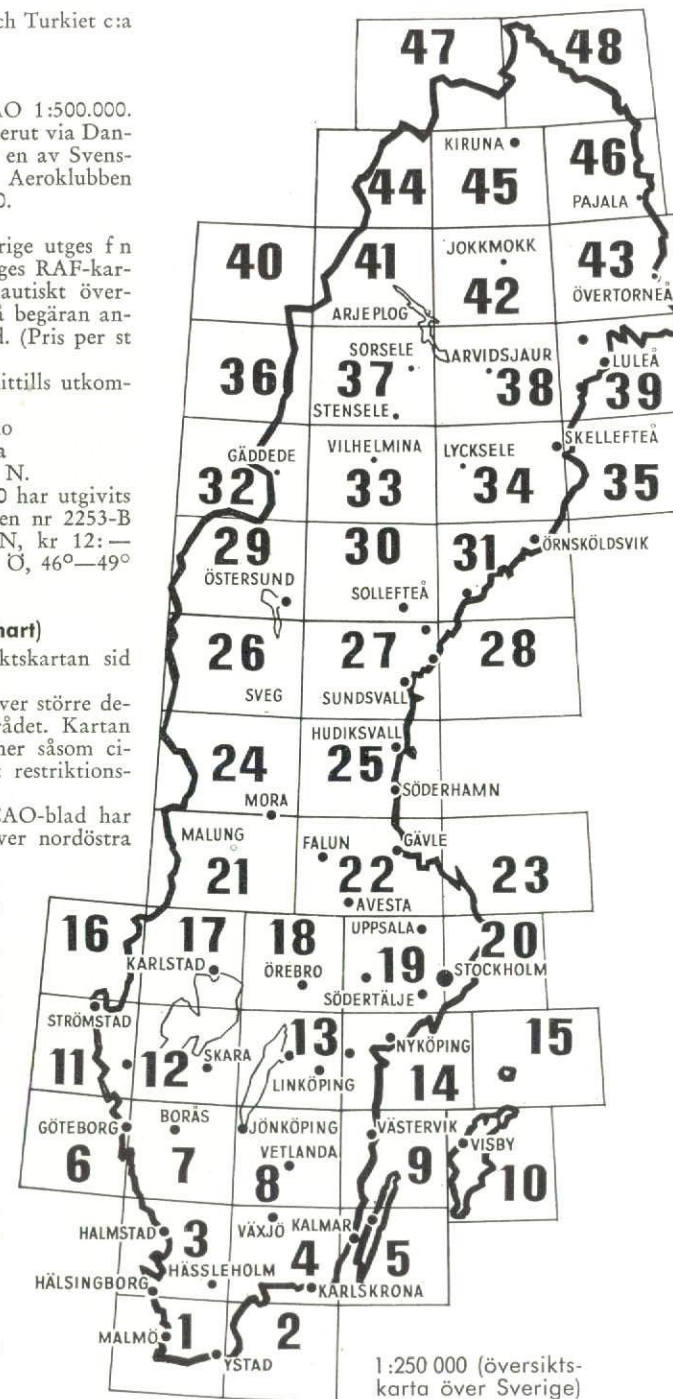
„ „ delat „		3:—
-------------	-------	-----

Priserna är preliminära.

1:250.000 (översiktskarta
över Sverige)

(Indelningen framgår av översiktskartan sid 101).

Pris per st kr 4:—.



Vilken historia!

Arvid Rundbergs "100 år i luften" (Tidens Förlag 1965 inb 39:50) har emotsetts med stor förväntan. Det har ju hänt så mycket inom flyget, sedan ett liknande arbete senast såg dagens ljus, mycket som ger nytt perspektiv åt de klassiska historiska händelserna.

Redan titelbladet verkar förbryllande:

"100 år i luften
Motorflygets historia i ord och bild"

Motorflyget är ju 62 år gammalt. Varifrån kommer de extra 38 åren? Vi måste lämna den frågan obesvarad.

Flera nya frågetecken dyker upp vid närmare granskning av innehållet. För att den nya flygboken inte skall vederfaras någon orättvisa låter vi experter ur Svensk Flyghistorisk Förening recensera den flyghistoriska avdelningen:

"För ett halvår sedan kunde man i en engelsk flygtidskrift om en nyutkommen flygbok läsa att det år som gått från planerat utgivningsdatum till det verkliga väl använts till att göra boken fullständig och i det närmaste perfekt. Man önskar att detsamma skulle kunna sägas om den nu i Sverige utkomna "100 år i luften" av journalisten Arvid Rundberg.

Vid första påseende imponeras man av författarens goda grepp om det omfattande materialet, som flygets snabba utvecklingshistoria utgör. Författaren har genom en elegant indelning av stoffet lyckats få med lagom av den utländska flyghistorien som lämplig bakgrund till huvudinnehållet, som utgörs av den svenska aviatikens utveckling från Swedenborg och framåt (även om boken inte ens nämner Swedenborg).

Vid en granskning av sakinnehållet blir man tveksam beträffande många uppgifters riktighet och söker då efter en källförteckning. Då sådan helt saknas är det svårt o m omöjligt att sätta tilltro till författarens alla "intressanta" uppgifter. Misstänksamheten blir än större då parallellstudier i under de senaste åren utkomna utländska flyghistoriska böcker ej kan verifiera uppgifterna. Den allmänna osäkerheten som den kritiske läsaren spontant känner inför författarens vederhäftighet understryks av i många fall helt felaktiga bildtexter samt den i bokens slut presenterade "Luftfartygsförteckningen", som vimlar av sakfel. Som exempel kan nämnas bildtext vid ett flygplan av typ Sk 16A som i boken lyder "Sk 14 (North American NA 16-4) och Sk 14A tjänstgjorde..."!!!

102 - April 1965

I den tidigare omtalade luftfartygsförteckningen kallas jaktversionen av S 6 (Fokker) J 6! Beteckningen J 6 användes som även framgår av nämnda förteckning på "Jaktfalken" medan Fokkerjagaren betecknades J 3.

En annan uppgift som belägger tidigare påstående om författarens bristande sakkänedom är omnämmandet av Heinkel He 113 som ett i Luftwaffe ingående jaktplan. Av all sentida utländsk facklitteratur framgår att He 113 var en propagandaskapelse och att fabriksbeteckningen var Heinkel He 100 — ett flygplan som endast byggdes i cirka 20 exemplar! Inga av ovan nämnda felaktigheter kan skyllas på den så ofta klandrade Tryckförlags-Nisse.

Papperets kvalitet motiverar väl det höga priset medan det välvalda bildmaterialet ej återgivits på tillfredsställande sätt. Alltför många goda fotografier av intressanta flygplan är mörka och konturlösa. I boken förekommer ett antal utmärkte teckningar som utförts av Magnus Gernes drivna hand. Dessa är både detaljrika och intressanta. Avslutningsvis kan sägas att "100 år i luften" utan tvekan är ett vällovligt initiativ till att söka berika den i övrigt relativt fattiga flyglitteraturen på svenska och författaren bör ha en eloge för sin omtanke om "kalenderbitare" och flyghistoriker i presentationen av ett antal "bilagor".

Ole Laveson Bo Widfeldt"

För KSAK-NYTT:s red och förmodligen för hela dess läsekrets är historieskrivarens behandling av KSAK och det snabbt växande allmänflyget av speciellt intresse.

De senaste uppgifterna om denna verksamhet återfinns på sid 160 i boken och har följande lydelse:

"I och med kriget och stoppet för motorflygningen växte modell- och segelflygverksamheten ut i betydande omfattning. Motorflygningen blev inte den folkrörelse man drömt om, men glid- och segelflygningen blev det. Åren 1937—1949 utfärdade KSAK sammanlagt 10 232 glid- och segelflygdiplom. Till dessa siffror kommer ca 4 000 diplom utfärdade av flygvapnet. Årstopparna under perioden låg fördelade på krigsåren med 1945 som bästa år."

Hur har författaren kunnat undgå att nämna om den utveckling som KSAK:s verksamhet genomgått just under de senaste femton åren? Segelflyget har oavbrutet vuxit och motorflyget har skaffat sig en fast position i samhället. Hjälpflygorganisationen, skogsbrandbevakningen och Frivilliga Flygkåren hade sannerligen inte misspytt den vid första påseendet tilltalande boken...

... som nu i anständighetens namn måste avfärdas med rubriken "Vilken historia!"

G H Dérantz

Med kurs mot SÖDERHAMN och F 15

med ankomst- och landningstävling

Årets tävling går den 23 maj i samband med F 15:s 20 års-jubileum och landning sker på F 15. Anmälan om deltagande senast den 14 maj.



SÖDERHAMNS FLYGKLUBB

Forts från sid 75.

De civila flygförare, som anlitat den militära väderlekstjänsten för ifrågavarande ändamål, skall vara helt införstådda med ovan angivna förhållanden. Det förutsättes dessutom, att de har en sådan kännedom om flygmeteorologi och väderlekstjänst, att lämnade väderleksorienteringar uppfattas på ett meteorologiskt riktigt sätt.

I AIP-Sverige, del AGA 2 samt i bilaga 2 till gällande informationscirkulär "Bestämmelser för civila luftfartyg vid begagnande av flygplats tillhörande flygvapnet" återfinnes uppgift om flygvapnets flottflygplatser jämte telefonnummer. De väderleksuppgifter för ett antal flygplatser, som kontinuerligt sändes på radiotelefon av vissa luftfartsstationer (sk VOLMET-utsändning) kan även vara av värde för VFR-flygningar. Uppgifter om dessa sändningar återfinnes i AIP-Sverige del MET 2.

Vid haveriutredningar har framkommit, att förare under VFR-flygning, som försiggått enligt sk genomgående färdplan, icke inhämtat förnyad väderbriefing på mellanlandningsplats och därigenom icke erhållit information om inträffade väderleksförändringar, som borde påverkat bedömandet av lämpligheten att fullfölja påbörjad flygning.

Med anledning härav uppmanas förare vid flygning, som utföres enligt genomgående färdplan och där delsträckorna är av större längd, att om möjligt inhämta förnyad väderbriefing under mellanlandning.

Upphäver informationscirkulär nr 70/1961, 96/1964 och 104/1964.

(INFORMATIONSCIRKULÄR 26/1965)

Informationssträckor och informationsområden

I avsikt att förbättra flyginformationstjänsten för främst den inrikes linjefarten upprättas från 1 april 1965 ett antal sk informationssträckor och informationsområden såsom komplement till systemet av kontrollerat luftrum och trafikzoner.

(Se vidare NOTAM-SVERIGE 1036/65)

Lär dig flyga på semestern

Du som tänker ta privatflygcertifikat kom och gör det vid vår flygskola i Jönköping, 3-veckorskurser kommer att anordnas under sommaren. Flygningen utföres med nya moderna flygplan av typ Cessna 172, från en modern flygplats och över ett naturskönt landskap.

För vidare upplysningar ring eller skriv till,

SYD-AERO FLYGPLATSEN JONKÖPING - TEL. 036/680 70

Göteborg/Torslanda flygplats - pågående arbeten

Arbetena vid Göteborg/Torslanda enligt bilagan till NOTAM A 1005/64 pågår för närvarande inom områdena A, F, G, H, I och J.

Från och med den 1 APL 1965 kommer arbeten även att pågå inom områdena B och D, vilket gör, att bana 14/32 kommer att vara helt stängd för all trafik fram till 1 OCT 1965.

(NOTAM-SVERIGE 1037/65)

Belyst permanent hinder - Jönköping

En radiomast har uppförts vid Jönköping. Masten är försedd med röda hinderljus. Hinderljusen kommer att hållas tända under mörker och dåliga väderleksförhållanden.

Masten har följande data:

Läge: 5746N 1312E.
Höjd över havet: 960 FT (292 M) MSL
Höjd över marken: 135 FT (41 M) GND

(NOTAM-SVERIGE 1038/65)

Stockholm ACC - nytt telefonnummer

Telefonnumret till Stockholm ACC 08/28 61 86, har ändrats till Sigtuna 0760/408 85.

(NOTAM-Sverige 1039/65)

Radionavigationshjälpmedel för luftfarten - Stockholm/Bromma PAR

Tiderna för Bromma precision (PAR) vid Stockholm/Bromma har ändrats till 0/R 0730—1400 GMT.

(NOTAM-SVERIGE 1040/65)

Radionavigationshjälpmedel för luftfarten - Nolvik VOR

NOLVIK VOR har åter tagits i bruk på prov.

(NOTAM-SVERIGE 1041/65)

Ny FV-film

"Horison" visar principerna för dagens svenska luftförsvar, byggt på STRIL 60 och SYSTEM 35.

Filmen vill ge en uppfattning om ett modernt elektroniskt luftförsvarssystemets möjligheter att leda de aktiva stridsmedlen till snabbare insatser och att ge totalförsvaret i övrigt förvarning i så god tid att effektiva skydds- och motåtgärder hinner vidtagas.

Tiden mellan upptäckten av ett mot vårt land riktat fientligt flygföretag och dess vapeninsats mot mål på vårt territorium har genom de moderna vapenbärarna blivit allt kortare. Från horisonten vid havet till målområdena utefter våra kuster och inne i vårt land är flygvägen tidsmässigt bara fråga om sekunder — kanske en minut.

Hur lång är en minut?

Filmen vill söka ge svar på frågan med exempel ur vår vardag och visa hur vi, tack va-

re elektroniken, har fått möjligheter att möta ett fientligt anfall under denna minut. Kanske kan den också ge den hårt prövade skattebetalaren en idé om hur en del av hans pengar används.

I filmen möter vi två händelseförlopp. Det verkliga — återgivet i naturliga färger — det tänkta krigsläget, där färgerna förvandlas för att återge det mardrömslika i ett krig.

Att återge något så snabbt som den elektroniska impulsen har mött stora svårigheter. Det dramatiska händelseförloppet utspelas också under loppet av blott några få minuter.

Manuskriptet, som skrivits av V Semitjov har däremot utarbetats under loppet av ett par år. Som militära experter har överstelöjtnanten C F Carlsson, majoren K H Betzfeldt och kaptenen E S H Hultén fungerat.

Filmen har som vanligt regisserats av Helge Sahlin. Huvudfotograf har varit Gunnar Westfeldt. I luften har kameran sköts av S G Camitz. Musiken är komponerad av Lennart Fors. Produktion: Flygvapnets filmdetalj. Inspelad av: Sueciafilm. Produktionsledare: Erik Hultén.

Radionavigationshjälpmedel för luftfarten - Umeå VOR

En ny VOR-station har tagits i bruk på prov enligt tabellen nedan:

Station	Igenkännings-signal	EM	Frekv MC	Tider	Koordinater	Läge	Anm
UMEÅ	UME	A9	114.1	H24	634725N 201721E	Bäring 334° GEQ avstånd 568 M till ARP	Endast för prov

(NOTAM-SVERIGE 1042/65)

Station	Igenkännings-signal	EM	Frekv MC	Tider	Koordinater	Läge	Anm
VÄSTERLJUNG	VJ	A9	116.8	H24	5854N 1720E	6 NM SW NDB TROSA	Endast för prov

(NOTAM-SVERIGE 1043/65)

Radionavigationshjälpmedel för luftfarten - Nolvik VOR

Från och med den 8 APL 1965 kommer igenkänningssignalen NO för Nolvik VOR att ändras till NOL.

(NOTAM-SVERIGE 1045/65)

Radiokommunikationshjälpmedel för luftfarten - Malmö radio

Från och med den 8 APL 1965 kommer HF-telefonfrekvenserna 2854 KC och 4675,5 KC vid Malmö att nedläggas. Frekvensen 127,9 MC passas även i fortsättningen. Anropssignalen kommer att ändras till Malmö Information.

(NOTAM-SVERIGE 1044/65)

Raritet till Malmen

Den inom Svensk Flyghistorisk Förening till-satta aktionsgruppen för bevarande av flyghistorisk materiel undersökte, sedan det konstaterats att ett flygplan av typ Sk 11 ej fanns i de internationellt uppmärksammade flyghistoriska samlingarna på Malmen, möjligheten att göra en komplettering av samlingarna med ett flygplan av denna typ. Det visade sig, att det fortfarande fanns två på 30-talet av ASJA licensbyggda De Havilland DH 82A "Tiger Moth", vilka tidigare använts inom Flygvapnet under beteckningen Sk 11A men som nu flögs civilt av KSAK (ex-FV 553, SE-BYL) och Norrtälje Flygklubb (ex-FV 515, SE-BYM).

Sedan kontakt tagits med resp. flygplans ägare ställde Norrtälje Flygklubb i utsikt ett införlivande av SE-BYM i de flyghistoriska samlingarna under förutsättning att klubben fick viss kompensation för nyligen gjorda investe-

ringar i flygplanet. Här trädde flygplanets tillverkare SAAB in och säkrade genom sin storartade välvilja detta historiska flygplan åt eftervärlden.

Torsdagen den 4 mars företogs vad som får antas vara SE-BYM:s sista flygning då det av SAAB:s provflygare Ceylon Utterborn flögs via Skå-Edeby från Norrtälje till F 3, där det nu skall målas i de ursprungliga militära färgerna och förses med originalbeteckningar.

Ola Laveson

Revisionsberättelse

Undertecknade, som utsetts att granska Kungl. Svenska Aeroklubbens räkenskaper och förvaltning, få efter verkställd revision för år 1964 avgiva följande berättelse.

För fullgörande av vårt uppdrag hava vi tagit del av klubbens räkenskaper, styrelsens berättelse, ekonomisk rapport, styrelsens och verkställande utskottets protokoll, ävensom andra handlingar, som lämna upplysning om verksamheten. Vi hava jämväl inventerat klubbens värdehandlingar och kontrollerat gällande försäkringar.

Räkenskaperna hava före revisionen genom undertecknad Holmbergs försorg underkastats särskild siffergranskning, varvid kontant kassa-behållning och bankräkningar kontrollerats.

Beträffande klubbens ekonomiska ställning den 31 december 1964 samt resultatet av verksamheten jämte förändringarna i fondställningen under räkenskapsåret hänvisa vi till ovannämnda ekonomiska rapport jämte i styrelsens årsberättelse intagna sifferuppgifter och vid samma berättelse fogade Balans- och Vinst- och Förlusträkningar, vilka överensstämmer med räkenskaperna.

Revisionen har jämväl omfattat räkenskaper-na för Svenska Flygares Riksförbunds Hjälpfond jämte inventering av denna fonds tillgångar.

På grund av vad vi vid revisionen iakttagit få vi tillstyrka, att årsmötet beviljar styrelsen ansvarsfrihet för förvaltningen av klubbens angelägenheter under den tid redovisningen omfattar.

Stockholm den 4 mars 1965.

B O Sjögren

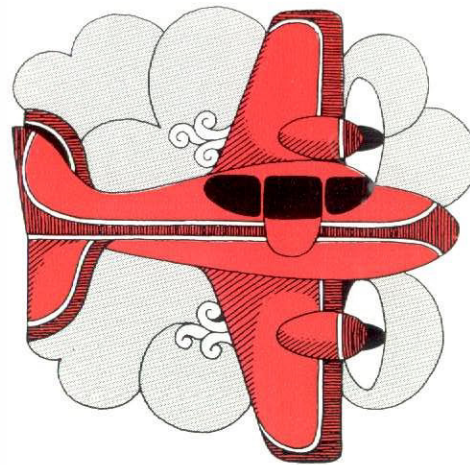
Förste trafikledare

B Holmberg

Aukt. revisor

I förra numret av KSAK-NYTT berättades om mässor för begagnade flygplan, vilka arrangeras i Saar och i Egelsbach. Nu har det kommit till vår kännedom att en specialmässa för begagnade flygplan och tillbehör även kommer att anordnas i Baden-Baden, sannolikt i april månad. En intressant utveckling innebär oenkligen denna för Europa nya marknad.

Now you can afford to equip your aircraft the same way airlines equip their aircraft.



You get the quality that has made Bendix the first choice among airlines. And you get prices equal to or lower than competitive equipment.

Announcing the new Bendix Trophy Line of radio and avionics systems for general aviation.

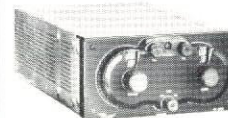


1. RDR-100 Airborne Weather Radar.

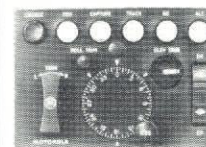
A new solid-state design that makes all-weather flying a reality for light-twin aircraft. The complete system weighs only 7.5 kilograms and, except for cockpit indicator, fits in the aircraft's radome nose cavity. It includes iso-echo contour circuitry, variable rate scan control for daylight reading without viewing hood, and airline-quality ground mapping capabilities. Power output is 10 kilowatts, range is 129 kilometers. The RDR-100 is the lowest cost airborne weather radar available today.



2. M-450 1 1/2 VHF COM/NAV System. A system that lets you simultaneously receive communication from towers or en route controllers while flying NAV courses. It includes a 360-channel communica-



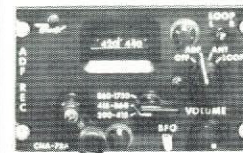
tion transceiver, a 100-channel navigation receiver with converter-indicator, a 3-light marker beacon receiver, and a 20-channel glide slope receiver.



3. M-4 Automatic Flight Control System. It includes a 3-axis autopilot, plus a flight computer and course director. You can use the system to fly manually with only fingertip pressure; or to capture and track automatically a preselected heading, VOR course, localizer course or glide slope.



4. ADF T12B Automatic Direction Finder. A fully transistorized system that enables radio range communication and broadcast in bands from 190 to 1750 kc. A ferrite core, a fixed-loop antenna and an extra-sensitive receiver allow the system to pull in even distant stations.



5. DFA-72 Automatic Direction Finder. This is a fully TSO'd solid-state system that weighs less than 6 kilograms complete with tuner, an amplifier housed in standard dwarf 1 1/2 ATR form factor case, a low-silhouette ferro-magnetic fixed-loop antenna, and a Goniometer Indicator. The tuner contains the tuning mechanism and all r-f circuitry, and is housed in a standard RTCA SC-46 form factor case for radio control panel or instrument panel installation. The system covers 200 to 1750 kc range in 3 bands: 200-415 kc, 415-860 kc, 860-1750 kc.

Write now for our brochure on the new Bendix Trophy Line, to Dept. L45-07, 605 Third Avenue, New York, N.Y. 10016, U.S.A.



Bendix International Operations

Generalagent: **HELSELMAN BIL-AERO AB**

BOX 420 46

STOCKHOLM 42

TEL. 08/19 04 80

T I L L S A L U

"Handbok i radiotelefonering och navigering"

ALLTJÄMT LIKA POPULÄR

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

Piper Tri-Pacer 160 hkr på flottörer

säljes sommaren eller hösten 1965. Byggt 1961, total gångtid flygplan och motor 666 tim. Endast flugat sommartid, resten av året nedmonterat i hangar. Kaare Stein Haram, boks 119, Ålesund (Norge)

ÖNSKAS KÖPA

Flygplan köpes

om Mercedes 190 SL med hardtop + sufflett tages i byte. 0563/102 53 (eft. 19.00 241 60).

Beg. flygmotor ca 150 hk för motorsläde

Arkitekt Walter Nathanson, Ö Ekuddsgatan 17, Vaxholm, 0764/318 56.

ÖNSKAS HYRA

Piper Apache eller liknande

utan förare, för resor inom Norden. Svar till "Tjänsteman i storföretag", KSAK-NYTT, Skeppsbron 40, Stockholm C, f.v.b.