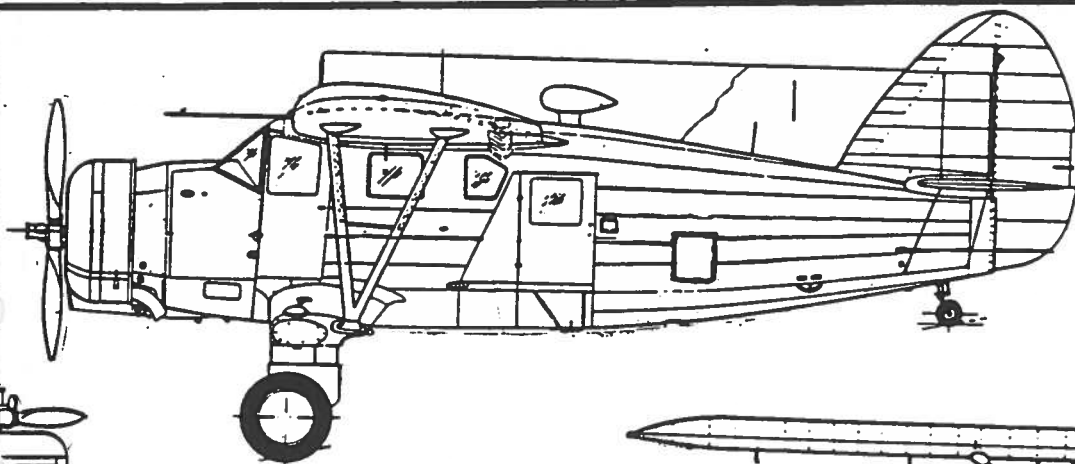
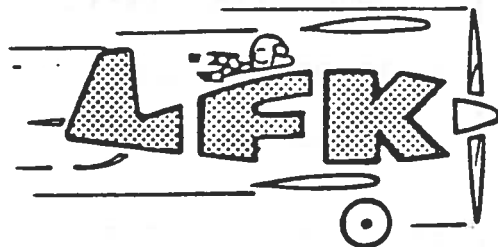
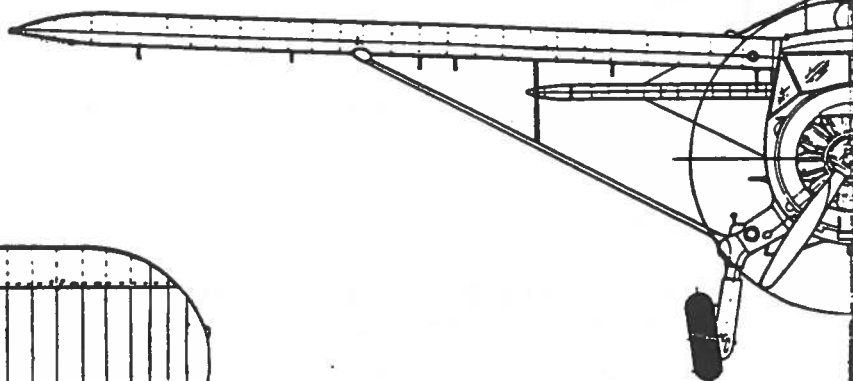


kontakt med



8/83



ALLMÄNNT KLUBBMÖTE

Möt upp på det allmänna klubbmötet onsdagen den
23 nov 1983 kl 19.00 i SAAB:s gästmatzal.

Viktiga punkter på dagordningen är bl.a.:

- Medlemsavgifter 1984
- Arbetsplikt 1984. Organisation och omfattning.
- Ny 5-årsplan
- Budget 1984.
- Ny prislista

Skala 1:72
KONTAKTGRUPPEN

forts. nästa sida

LINKÖPINGS FLYGKLUBB, 581 88 Linköping tel Exp och jour 013/18 32 00
Postgiro 16 01 43-4 Bankgiro 120-0732 Flygchef och hangar 013/18 32 01

Expeditionstider: Skol- och flygchef vardagar 08.00 - 09.00
Expeditionen vardagar 08.00 - 15.00

Bokningstider: Vardagar: Exptid 08.00 - 15.00 jourhavande 17.00-mörkrets inbrott
Lör-, sön- o helgdagar: jourhavande 08.00 - mörkrets inbrott

I DETTA NR:

KLUBBARRANGEMANG

- . Allmänt klubbmöte

STYRELSEN HAR ORDET

- . Nya medlemmar
- . Låst dörr

KLUBBNYTT

- . LFK i Radio Linköping

JOHANNES HAR ORDET

TEKNISKA TJÄNSTEN

- . Headset/Reservdelar

TÄVLINGSVERKSAMHETEN

- . Resultat, Viggen 5
- . Resultat, Viggen 6

DIVERSE

- . LFK:s Jubileumsbok
- . Risk Management Program

NÄSTA KONTAKT

PÅ FINALEN

BILAGA: 50-ARS-FEST

ALLMÄNT KLUBBMÖTE (forts...)

Kom och säg Din mening. Det är väsentligt för hela klubben att så bred majoritet som möjligt står bakom besluten.

Öl och macka serveras till självkostnadspris. Dessutom kommer vi att ha någon form av underhållning, vilken i skrivande stund ännu ej är beslutad.

VINJETTBILDEN...

... föreställer Noorduyn Norseman, ett klassiskt bushflygplan. Det är en kanadensisk konstruktion som flög första gången 1935. Robust, pålitlig och stryktålig har denna arbetshäst gjort tjänst i framför allt oländiga trakter, däribland norra Sverige där den sista av de svenskregistrerade maskinerna ännu lär operera. Flygvapnet hade tre, betecknade Tp 78.

TEKNISKA DATA OCH PRESTANDA:

Spännvidd: 15,8 m	Tomvikt: 1731 kg (1943)	Tankvolym (normal): 922 liter
Längd: 9,68 m	Flygvikt: 2928 kg (3363)	Toppfart: 272 km/h (246)
Höjd: 3,66 m	Vingbelastning: 111,2 kg/m ²	Marschfart: 240 km/h (208)
Vingyta: 30,2 m ²	Effektbelastning: 5,58 kg/hkr	Praktisk topphöjd: 6710 m (6100)
		Flygsträcka: 960 km (880)

(Uppgifterna avser flygplan med hjulställ. Uppgift inom parentes gäller flygplan med flottörer). Skiss och tekniska data från KONTAKT-gruppen för Flyghistorisk Forskning i Göteborg.

Redaktör: Lars-Åke Holm, tel arb 013/184450, bost 013/158680
Utskrift: Susanne Berséus
Distribution: Ulf Persson/Michael Magnusson
Adressregister: Eva Aldenstedt

STYRELSEN HAR ORDET

MEDLEMSINVAL

Följande nya medlemmar hälsas välkomna i klubben:

198 Lennart Bernfort
174 Anders Bjernhed
310 Gert Gilstring
314 Sven-Arne Hallberg
597 Stefan Pettersson
648 Erkki Soinnie
638 Andreas Stark
641 Christer Stark
642 Christer Stenke
719 Thomas Thörnblad
752 Pauli Vepsäläinen



LASTA DÖRREN

Som Du märkt är numera den gamla ingången till klubbhuset låst. Detta innebär att ett gammalt och nyligen konfirmerat styrelsebeslut effektuerats. Motivet är att något minska slitaget på "klubbdelen" genom att man nu inte kommer rätt in i finrummet utan passerar bland annat klädhängare på vägen.

Ett regnskydd över den nya huvudingången liksom bättre gångväg fram till trappan kommer snart.

Styrelsen.

KLUBBNYTT

LFK I RADIO LINKÖPING

Visste du att Radio Linköping (95.5 MHz) vid ett par tillfällen sänt program om LFK. Det är Lennart Angvik som gör dessa program.

Fler program är att vänta, liksom repriser. F.n. känner vi till följande sändningar:

Tisdag 1 november (morgonen)
Tisdag 8 november (ev.)

Repriser kan förekomma fredags- och lördagskvällar.

JOHANNES HAR ORDET

Här kommer några påminnelser igen till alla flygande LFK:are.

Jag kan till min glädje konstatera att jag fått gehör för allt tjat att använda checklistorna. Men snälla ni, ta inte med dem när ni går från flygplanen, checklistan tillhör flygplanet!! Men lite fusk förekommer. Ofta ser vi flygplanen parkerade utan roderlåset anbringat, det står på checklistan! En trend att klämma radiosladdar och mikrofonbommar och säkerhetsbälten i dörrarna har pågått en tid. Se till att detta inte fortsätter för det kostar pengar med sådana skador och ståtid! Har du tappat något i flygplanen? Min samling växer!

Alla som befinner sig på klubben för att flyga med sina vänner och bekanta har ansvar för in och utpassage från plattan och flygplansparke_ringen. Tänk på att de inte är vana vid flygplan, propellrar och miljön hos oss. Lämna ej dina passagerare utan eskort, du är ansvarig som pilot att inget händer. Detta skrivet på förekommen anledning! Respektera Skylten på lilla Grinden ut till Plattan!

Fortfarande konstaterar jag att en del piloter flyger omkring med undermåligt kartunderlag. Tänk på att du måste ha kartor med flyginformation på och aktuella sådana dessutom. Luftrummen i Sverige ändras och detta måste du veta. Skärpning ny genast.

Inhandla färska grejer, ex hos LFK. Vi har en hel del och det som inte finnes hemma går att beställa.

Nu måste alla flygande piloter som har fått någon ändring i adress eller telefonnummer ändra detta på korten i lådan i jourbordet. Ett sökande efter dig tar onödig tid för LFK-personalen. Handla snabbt så det blir rätt!

Vi som är anställda på LFK vädjar till alla LFK:are om en bättre ordning i klubbhuset och övriga utrymmen. Ställ i ordning efter er innan ni går hem. Vi är inte anställda för att plocka, leta efter pryglar eller att städa efter er!

Johanness, Kalle, Astrid, Gun.

Ha en härlig flyghöst! Flyg mera när vädret är bra, det finnes dagar som är bra mellan höstlågtrycken!

Johanness.

P.S. Mörkerskolningen har börjat! Bokning Tisdag o. Torsdag för SK-M.

P.S. Du som lånar blad i Svenska Flygfält som vi tillhandahåller på LFK är skyldig att återlämna dess blad omgående!

P.S. När man läser det man skrivit får man lätt en uppfattning om att detta är Gnäll. Det är en av mina många uppgifter i LFK att hålla flygsäkerheten och ordningen på en hög nivå. Det gäller för alla att hjälpa till! Och ta inte mina påståenden och informationer som Gnäll för det jag skriver är rena rama sanningen och den är svår att höra och se.

Med hopp att inte bli missförstådd slutar jag för denna gång.

Du som vill flyga mörker Tis- och Torsdag måste ordna en mörkerjour själv. Denna mörkerjour skall finnas oavsett om skolning förekommer. Glöm ej intern färdplan! Vi måste veta var våra flygplan befinner sig!

Tänk på att kvällsjouren Måndag - Fredag har upphört. Hjälptill att tanka och ställa in flygplanen om du flyger på eftermiddagen.

Johanness.

TEKNISKA TJÄNSTEN

OM HEADSET OCH RESERVDELAR

Du som bra gärna skulle vilja hänga på passagerarna i baksits GYB och IFB var sitt headset för att kunna "snacka" med dem på ett behagligt sätt, lär inte kunna göra det i fortsättningen heller. Vi har faktiskt varit inne på tanken att införa intercommunication men det är inte ekonomiskt försvarbart. Det beslutades på styrelsemötet 83-09-28 att vi inte skall installera någon sådan. GYI har intercom installerad i baksits sedan lång tid tillbaka.

Vet du förresten vad reservdelarna kostar till våra flygplan idag? Inte det! Ja, då kan jag tala om att en innerslang (t.ex.) till huvudhjulen på Super Cuben kostar drygt 600:- + moms. Jämför då med priset på en slang till din bil så märker du skillnaden. Var ska det sluta?

Tekniska chefen.

TÄVLINGSVERKSAMHETEN

RESULTAT FRÅN VIGGEN 5

1.	Senny Barth	102 p
2.	G. Agenhed	122 p
3.	D. Petré	152 p
4.	T. Wennström	159 p
5.	Seve Barth	185 p
6.	H. Mennborg	236 p
7.	G. Franzén	338 p
8.	M. Ståhl	379 p

RESULTAT FRÅN VIGGEN 6

1.	H. Mennborg	42 p
2.	Senny Barth	92 p
3.	G. Agenhed	95 p
4.	N-E. Zander	102 p
5.	E. Wiklund	102 p
6.	B. Hådén	189 p
7.	L-E. Lööfh	197 p
8.	U. Edlund	214 p
9.	M. Ståhl	230 p
10.	T. Wennström	306 p

M E L L A N S T I C K

Ur vår kollega EAA-nytt saxar vi följande anekdot som vi inte vill undanhålla KONTAKT:s läsekrets.



ROBINSON CRUSOE I MODERN TID

Det var en fin augustidag 1980 med blå himmel och svag vind - det var då det hände, det alla flyglärare farsar för och drömmer mardrömmar om. Den senare delen på en sjöinflygning blev inte vad elev och lärare hade räknat med.

Det började helt normalt med ca 10 DK-landningar vid en liten ö i Mälaren utanför Bro. Det var så dags för EK-flygning och läraren, Kjell Byström, klev av. På den soldränkta stenhällen plockade han upp sin termos och bullar, alltmedan han hade en fin utsikt över den nyttjade landningsplatsen. Eleven startade normalt men gjorde landningen på andra sidan ön. "Han vill nog inte visa första försöket" tänkte Kjell, tog ytterligare en slurk kaffe och väntade på nästa landning. Denna skedde dock ännu längre bort och flygplanet startade och försvann utom synhåll.

Kjell kunde sedan se/höra flygplanet passera inom/utom synhåll runt hela horisonten. Vilda armviftningar när flygplanet passerade ön hjälpte inte heller - eleven hade tappat bort vilken ö det var läraren befann sig på!



Efter någon timma började eleven inse att det inte gick att leta längre, bensinen minskade stadigt. Men var befann han sig? Efter att ha övervunnit sin stolthet, ropade han upp Bromma och begärde QDM. Den hjälpsamme TL lotsade honom mot sjöflygstationen vid Kungshatt. På TLs fråga om han kände igen sig, svarade eleven jakande men drog lite på svaret. TL undrade då om det var något som bekymrade honom, varpå hela historien kröp ur eleven.

En kollega till flygläraren på den öde ön, hade hört konversationen på 118.1 (hur många fler?) erbjöd sig att försöka leta reda på sin kollega, men vilken ö var det? Det kunde inte eleven svara på, som under tiden landat välbehållen vid Kungshatt.

På ön kunde Kjell konstatera att Cessnan försvunnit för gott. Men hur skulle han ta sig därifrån. Turligt nog fanns en fritidsfiskare i närheten av ön. Kjell fick lift till en närliggande ö där han fick byta till en snabbare båt. Efter färd över Norra Björkfjärden kom han så slutligen till Adelsö färjeläge på Munsö och bebodda trakter. Efter att ha betalat för bensinen skyndade han sig upp till en telefon. Oroad för vad som kunde ha hänt med eleven ringde han till TL på Bromma och frågade och han hört om en sjö-Cessna hade landat vid Kungshatt. "Jovisst" svarade TL "Är det Robinson Crusoe jag talar med?".....

Då vart Kjell tyst - han insåg att han just bytt namn och blivit en legendarisk person i stockholms flygkretsar.

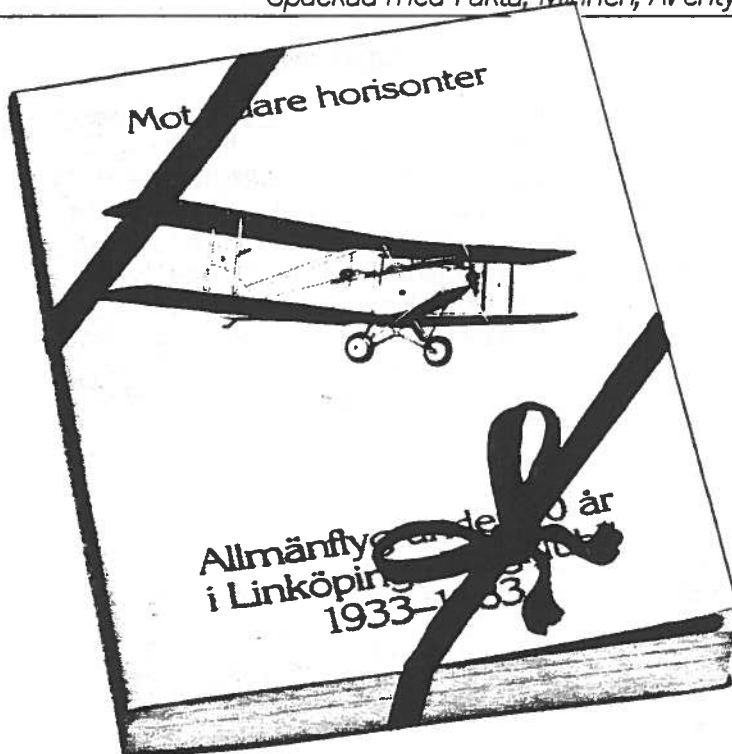
Numera landar Robinson endast vid halvöar när det är EK-flygning på gång!

Historien nedtecknad av Staffan Ekström



LFK:s Jubileumsbok

Späckad med Fakta, Minnen, Äventyr, Kåserier och Personligheter.



208 sidor – Omfattande bildmaterial Cirkapris 85 kr

Bland författarna märks

- Stig Kemell Bo Lundberg Claes Smith
 Lennart Berns Erik Bratt Tore Gullstrand

Ur innehållet

- Den första loggboken Äventyrlig bröllopsresa
 Mr Cub Flickdrömmen Civil Flygfemkamp
 Klubbflygplan förr och nu

RECENSIONER

KONTAKT-GRUPPEN

JUBILEUMSBOK FRÅN LFK!

Linköpings Flygklubb kan i år se tillbaka på en 50-årig tillvaro och firade detta bl.a. med en stor flyg-fest den 8 maj. Lagom till sitt halvsekeljubileum ger man nu också ut en jubileumsbok: Mot vidare horisonter – Allmänflyg under 50 år i Linköpings Flygklubb 1933 - 1983, där flera kända LFK'are berättar om klubbens tillblivelse och verksamhet fram till våra dagar, och även ger några tankar om flyget i framtiden.

Lennart Angvik och Björn Johansson har under kort tid lyckats engagera dussintalet författare, av vilka flera glädjande nog dessutom är medlemmar i Kontaktgruppen, att på ett fängslande och personligt sätt skriva klubbens historia. Då LFK har tidiga anor och kan anses banbrytande inom flygklubbsverksamheten i landet, får läsaren också inblick i allmänflygets utveckling i stort.

En flygklubbs historia är inte minst dess flygplan! I en av bilagorna till boken upptas alla klubbens flygplan med data, som också ger den flyghistoriske kalenderbitaren en hel del till livs.

Som en parentes kan även nämnas att i ett av kapitlen behandlas historien och tillkomsten av Jönköping FK's Zögling (SE-023), vilket ju är av speciellt intresse för oss, då detta plan, som det enda av sitt slag i landet, numer ingår i Kontaktgruppens samlingar!

Från Linköpings horisont

Årets flygfest i Linköping i våras markerade Linköpings flygklubbs 50-års jubileum. Samtidigt gavs boken "Mot vidare horisonter" ut. Boken är givande läsning inte bara för medlemmar i LFK utan också för flygfolk i allmänhet.

Uppsatser av flera kända och några mindre kända flygprofiler innehåller stimulerande skildringar inom och utom flygklubbsverksamheten. En hel del äventyrliga dokumenteras både humoristiskt och historiskt. Flyghistoriker kan också glädjas över en del unika bilder. Till slut får tabellbitarna sitt i några bilagor.

Sven-Harald Andersson

DEN BÄSTA PRESENTEN

FLYGREVYN

Mot vidare horisonter

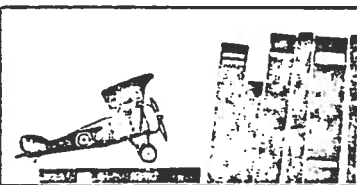
Allmänflyg under 50 år i Linköpings Flygklubb 1933-1983. 207 sid. 85 kr plus porto.

Påpassligt till sitt pampiga 50-årsjubileum – "Årets flygfest" – utgav Linköpings Flygklubb en minnesbok som innehåller tillbakablickar, fakta, kåserier och ett rikt bildmaterial. Bokens titel, "Mot vidare horisonter", vill också ge en antydning om att jubiléet inte bara är ett tillfälle att återkalla historiens vingslag – det finns lika stor anledning att se framåt.

Boken ger inte bara en saklig dokumentation om LFK:s verksamhet genom fem sekler. Fakta varvas med personliga minnen från episoder som bjuder på underhållande läsning inte bara för nuvarande och tidigare medlemmar i LFK. Många klubbar runt om i landet har gjort samma erfarenheter. Man har haft "fixare" för vilka ingenting varit omöjligt och styrelser som behållit hållit fast vid rättesnöret att en god ekonomi är den bästa garantin för god flygsäkerhet.

LFK har haft förmånen att knyta till sig landets främsta flygexperts från SAAB och försvaret. Inte undra på att många av motorflygets tävlingsformer, utbildningsplaner och nya idéer fötts och prövats i Linköping. Boken är i högsta grad läsvärd för alla flygintresserade. Den kan beställas från LFK, tel. 013-12 09 00.

Sven Salenius



"RISK MANAGEMENT PROGRAM"

Detta var en tillställning som ägde rum i LFK för drygt ett år sedan. Eftersom det av allt att döma blev en isolerad tillställning, som inte ledde till något, skrev jag en insändare i KONTAKT i våras. Det ledde i sin tur till att jag blev ombedd att skriva något om "Risk Management Program". Därför skall jag försöka att i några nummer av KONTAKT framöver sammanfatta vad de fem grupper med klubbmedlemmar som deltog kom fram till den där kvällen i slutet av september förra året.

GRUPP 1. FLYGPLANET I KLUBBEN

(Först kommer frågeställningen, därefter en sammanfattning av gruppens synpunkter).

1. Hur används flyghandböckerna i säkerhetsarbetet?
Checklistor och resehandböcker inkluderas.

Riskmoment: feltolkning av handbok och lastningsinstruktion, anmärkningar skrivs inte in i loggboken, checklistor kan vara ofullständiga.

2. Vilka faktorer tror ni har vägts in vid klubbens val av flygplan?

Inga säkerhetsfaktorer torde ha spelat roll vid val av flygplanen. Risk finns att svårhanterliga plan köps in, t.ex. ultralätta flygplan eller PA-38.

3. (Ansågs inte tillämpbar på LFK).

4. Hur kan man kompensera eventuella svagheter i säkerhets-
hänseende genom olika regler?

Kontrollflygning är ett sätt vilket redan är infört vid LFK.

5. Har ekonomin varit en säkerhetshämmande faktor vid val av fpl.typ? Vilka eftergifter har varit ofrånkomliga?

Risk finns att avstå från inköp av säkerhetshöjande utrustning.

6. Svarar klubbens fpl mot de prestandabehov som flygplatsen/
hemmabasen, ofta besökta flygplatser kräver?

Ja.

7. Svarar klubbens fpl mot alla medlemmarnas kompetens?

En möjlig risk finns att utnyttja god instrumentering utanför den egna behörigheten.

8. Hur skulle säkerheten kunna höjas med en förändrad instrumentreglageplacering?

Risker finns i följande:

- Olika gradering av hastighetsmätare mph/knots.
- Brist på enhetlig placering av väsentliga flyginstrument.
- Placering och utformning av reglage för blandning och förvärmning. Jfr Cessna-PA-28.
- Den omkastade roderfunktionen på vissa ultralätta fpl.

9. Hur skulle säkerheten kunna höjas genom bättre utrymmen för navigationsutrustning och dylikt?

Genom att ordna bättre utrymmen för plate-hållare, utrusta med kartfack etc. (anm. svårt på ultralätta flygplan).

10. (Ansågs inte tillämpas på LFK).

11. Har klubben vid kontakt med fpl försäljare varit utsatt för vilseledande markandsföring?

Synpunkter på risken för tekniska försämringar av bl.a. motorer, magneter och bränslesystemdetaljer.

12. Har klubbens fpl tillräckliga inbyggda marginaler som är tillräckliga för klubbens pilotkompetens?

- Bränslemarginalen kan inte kontrolleras tillfredsställande vilket kan medföra överlast. (Tankning av fpl med longrange tankar).
- Dåliga bränslemätare kan föranleda bränslebrist.
- Den begränsande faktorn för LFK fpl är förmodligen banlängden. (Vid start och landning på andra fält än ESSL).

13. Är medlemmarna medvetna om fpl begränsningar i hållfasthet och manöverbarhet?

(Inga synpunkter framförda av gruppen).

14. Förekommer det att man överskrider säkerhetsmarginalerna när det gäller hållfasthet och manöverbarhet? Vad beror i så fall detta på?

Nej.

15. Vilka konsekvenser kan sådana överträdelser få? Ekonomiska genom hållfasthetsöverträdelser. Haveririsker genom manövreringsproblem.

Nej.

ÖVRIGA SYNPUNKTER

- Det är önskvärt med låg landningsfart så att utelandningar kan utföras.
- Goda prestanda i sidvind är viktigt.
- Dålig sikt i högvingat fpl är en säkerhetsrisk.
- Bränsletankens placering bör vara i vingarna och ej i kroppen.
- Bränslelockens utformning. (Risk för tappat bränslelock).
- Fast/infällbart landställ.
- Avsaknad av stallvarnare, varningslampor, varningsljud m.m.

Som du ser finns det många frågeställningar bara inom detta begränsade ämne.

Har du synpunkter på detta? Tycker du annorlunda? Finns det bortglömda frågor? Har du fler svar? Tycker du att det här angår dig? Är du och jag och LFK så där toppenbra när det gäller flygsäkerhet som vi gärna vill tro? Eller vad kan vi göra för att kunna utöva vår trevliga hobby med ännu större säkerhet?

Lars-Ake H.

NÄSTA KONTAKT:

Nästa manusstopp är den 20 november och Kontakt beräknas vara hos dig c:a 5 december.



PÅ FINALEN

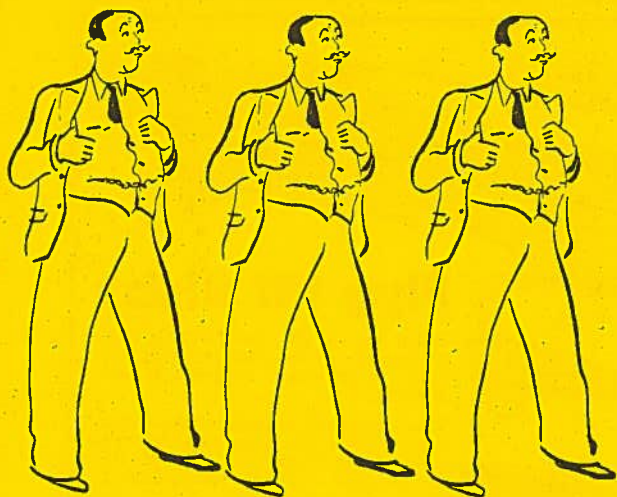
Det är nu höst på allvar. Idag har blåsten fått löven att yra och rutorna att skallra. Flyga har inte varit att tänka på.

Jag måste konstatera att mina besök i klubbhuset varit glesa på sistone. Jobbet har gjort det svårt att hålla kontakt med klubben. Därför är det viktigt att ni alla hjälper till med att ge KONTAKT ett innehåll som återspeglar klubblivet. Har ni synpunkter, upplysningar eller bidrag, hör i så fall av er till mig.

F.ö., vad blev det av "nybygget"? Nån som hört nått?

Lars-Ake H.





DET HÄNDE SIG

VID DEN TIDEN ATT NÅGRA HERRAR BESLÖT SIG FÖR ATT BILDA EN FLYGKLUBB. PLATSEN VAR STORA HOTELLET, ÅRET VAR 1933, NÄRMARE BESTÄMT ONSDAGEN DEN 16 NOVEMBER.

DET SKA VI FIRA!!

DÄRFÖR INBJUDES DU MED DIN RESPEKTIVE TILL ETT ANNORLUNDA 50-ÅRSFIRANDE JUST PÅ STORA HOTELLET

ONSDAGEN 16/11 kl 19.00

KVÄLLENS PROGRAM



SAMLING I BAREN DÄR VI BJUDER PÅ EN VÄLKOMSTRINK
ÖVERSTE GÖSTA NORRBOHM KÅSERAR ÖVER "FLYGHISTORIA OCH FLYGHISTORIER"
KLUBBENS ORDFÖRANDE, OLLE ESPING, ÅTERUPPLIVAR DET 50 ÅR GAMLA MÖTESPROTOKOLLET

SILLBORD MED SMÅVART, SMÖR o BRÖD, ÖL OCH KAFFE
VI ANSLUTER SÅ SMÅNINGOM TILL DANSEN PÅ REGINA PALACE



PRIS 75:-/PERSON

ANMÄLAN PÅ LISTA PÅ KLUBBEN ELLER PER TELEFON TILL EVA ALDENSTEDT, 013/18 40 21 (kontorstid) SENAST 13 NOVEMBER.

HAR DU LUST - KOM GÄRNA I TIDSENLIG KLÄDSEL ANNO 1933

VÄLKOMNA!!!

V.G.V.



IDUN

Gründad av FRITHOF HELLBERG

Nr 47 (46:TE ÅRGÅNGEN)

SÖNDAGEN DEN 19 NOV. 1933

CHEFREDAKTÖR OCH ANSV. UTGIVARE
EVA NYBLÖM

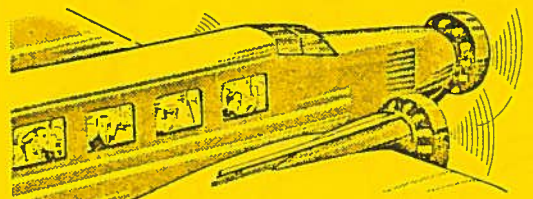
REDAKTIONSSEKRETERARE
RUTH HÄMRIN-THORELL

Klara Norra Kyrkogata 34
Tel. Redaktionen 20 04 03 och 20 04 02



Porter på kvartbuteljer

För att tillmötesgå dem, som anse en halvbutelj av en maltdryck för mycket till ett mellanmål eller smörgås, har Carnegie sedan länge tillhandahållit sin Porter på kvartbuteljer (precis ett glas). Detta torde ihågkommas av dem, som äro svaga och blodfattiga och som i högre grad än andra behöva tillföra kroppen vitaminer.



Flyg till Visby

Endast i timme tager färdan från Stockholm till Gotland med det stora 3-motonga flygplanet "Södermanland", rymmande 16 passagerare.

Planet avgår från Stockholms Flyghamn lördagar kl. 15.00 och övriga dagar inkl. söndagar kl. 9.30. Återfärd från Tingstäde, Gotland kl. 18.00 å lördagar; övriga dagar kl. 11.00.

Direkta bussförbindelser: Tingstäde—Visby—Snäckgårdsbaden.

Pris enkelresa kr. 40:—
Tur och retur kr. 68:—

Upplysningar och biljetter i resebyråerna samt Flygpaviljongen, Nybroplan, Stockholm.
Tel. 10 38 15 o. 10 38 17.

A.-B. AEROTRANSPORT
ÅNGFARTYGS A.-B. GOTLAND

Enastående prisfall på viner.

Vinello "Champagne"
per helbutelj kr. 0: 25

Vinello "Madeira"
per helbutelj kr. 0: 25

Vinello "Vermout"
per helbutelj kr. 0: 30



15 buteljer kr. 3: 25

15 " " 3: 25

15 " " 4: 25

Framställda med äkta italienskt Vinello av allra yppersta slag.



Precis på skalstrecket tar Ni stationerna över hela Europa

När det gäller en fullgod "Europamottagning" är det endast superheterodyn med sin knivskarpa avstämning, som förmår att tillfredsställande skilja olika stationer.

Som en verklig sensation för säsongen 1933—1934 lancera vi en 4-rörs superheterodyn med ej mindre än sex avstämda kretsar. Denna nya Concerton 41 förenar med stor ljudstyrka en enastående selektivitet. Ett ypperligt elektrodynamiskt högtalar-system svarar för en förstklassig återgivning. Med tonkontrollen regleras klangfärgen efter önskan.

Trots den överlägsna kvaliteten är priset synnerligen populärt — likström kr. 300:—, växelström kr. 320:—.

Concerton är godkänd av Svenska Elektriska Materielkontrollanstalten och stämpad med S-märket.

CONCERTON 41

— den super-selektiva svenska 6-krets mottagaren.

ASEA

Utsäljning: Klarabergsgatan 25, Beridarellansgatan 23 A, Stockholm
Göteborg, Malmö, Norrköping, Jönköping, Sundsvall, Sollefteå, Östersund, Umeå, Luleå.

ETT URVAL ANNONSER
ÅRGÅNG 1933 UR
VECKOTIDNINGEN
IDUN
EGENTLIGEN HAR
INTE MYCKET ÄNDRATS,
ELLER HUR?

Banta är farligt

säga läkarna — dock leko med utvärtes

SLANKHETS CRÈME

Enda existerande absolut oskadliga avmagringsmedel.

Snabbt resultat. Crèmen verkar medan Ni sover. Ni kan magra på det ställe Ni önskar t. ex. tjocka armar och ben, oförliga fettbildningar såsom istermage, dubbelhaka etc. Allt överflödigt fett försvinner.

"Slankhetscrèmen" är en vetenskaplig sammansättning av fettärande extrakter och garanteras ofarlig även för ömtåligaste hud.

Stor burk kr. 6: 75

Liten burk kr. 4: 25

plus porto, mot postförskott.

2 burkar portoifritt.

GRAND MAGASIN, Avd. I.
MALMÖ 4.

RENAULT 1933

är årets bilsensation

De fyr-, sex- och åttacylindriga Renault 1933 års modeller stå utan all konkurrens på grund av de otroligt låga priser vi notera.

Ni är skyldig Eder själv innan någon ny bil köpes att besöka oss eller låta oss demonstrera och framvisa de mängder av fördelar, som årets olika modeller av Renault hava.

Vi lagerföra av de olika modellerna:

MONAQUATRE (fyr-cylindrig)

Sport Sedan 4-3 sät.

Sedan 4-3 sät.

VIVAQUATRE (fyr-cylindrig)

Sedan 7 sät.

PRIMASTELLA (sex-cylindrig)

Sport Sedan 5 sät.

Cabriolet 4-3 sät.



Modell MONAQUATRE har:

- säkerhetsglas i alla rutor
- synkroniserad växellåda med lyst tvåa
- vibrationsfri motorupphängning
- "Superconfort" lågtrycksringar
- hydrauliska stötdämpare
- rymlig koffert
- rymliga karosser för 4—5 personer, med breda dörrar
- bensinförbrukning omkring 0,8 liter pr mil
- Priser från kronor 3.600:—

FREDLUNDS

AUTOMOBIL AKTIEBOLAG

Birger Jämsgatan 36, STOCKHOLM Telefon (våra) 23 01 00

JOUR 1984

GÄLLER SAMTLIGA FLYGANDE MEDLEMMAR

Nu är rätta tiden att planera för 1984 års jourtillfällen.

Om Du har speciella önskemål beträffande vilka dagar Du vill gå jour kan Du fram till den 20/11 boka dessa i 1984 års jourlista som finns på klubben.

Har Du inte tillfälle att besöka klubbhuset kan Du ringa Gun på tel. 013/18 32 00 mellan kl 08.00 - 12.00 måndag till fredag.

Boka minst 2 heldagar och 3 kvällar.

Du som inte vill eller kan gå jour utan föredrar att betala den summa som årligen beslutas för jourtjänsten (1983 är det 150:-) ring eller skriv och meddela detta.

T Bergström

1981-1984

1981-1984

1981-1984

1981-1984

1981-1984

1981-1984

1981-1984

1981-1984

1981-1984