

*Att kunna  
vad få kan...*

Avancerad flygträning med SAAB Safir är den idealiska kombinationen av nytta och nöje, frihet och disciplin — en exklusiv utbildning som ökar skickligheten, skärper reflexerna, vidgar vetandet och därigenom förbättrar flygsäkerheten.

AFT:s nystartade kurser i avancerad flygning har mötts med rekordstort intresse, men vi har ännu plats för ett antal certifikatsinnehavare med minst 60 flygtimmar. Instrukörer med lärarkompetens från Flygvapnets skola i Ljungbyhed står till Er tjänst liksom flygmateriel av högsta klass.

I mån av intresse kan kurser förläggas praktiskt taget var som helst i landet. Ju större anslutningen är, desto lägre blir kursavgifterna.

Ni som vill vidare. Ni som vill kunna vad endast få kan — ring tel 08/20 49 25 för närmare upplysningar och tidsbeställning.

**A.F.T.**  
**AB AVANCERAD FLYGTRÄNING**

NORRA SMEDJEGATAN 14

STOCKHOLM C



**KSAK  
NYTT**

NUMMER 4 ÅRGÅNG 6 • MAJ 1963



**MFI-JUNIOR** finns tillgänglig för omgående leverans

**MFI-JUNIOR** är en helsvensk konstruktion byggd för svenska förhållanden

**MFI-JUNIOR** är marknadens billigaste helmetallflygplan

**MFI-JUNIOR** flyger fortare än de flesta med lägre timkostnad

**MFI-JUNIOR** lämpar sig utmärkt för bogsering av moderna segelflygplan

## AB MALMÖ FLYGINDUSTRI

BULLTOFTA FLYGPLATS • TEL 93 47 10

## Nytt från LFS

### Export av äldre flygplan

Under senaste tiden har från Sverige exporterats motor- och segelflygplan av äldre tysk konstruktion till ett flertal länder. För vissa av dessa flygplan finns numera icke sådana handlingar med uppgifter om tygodkännande och typspecifikationer tillgängliga (Kennblatt el dyl), som myndigheterna i importländerna fordrar, för att flygplanen skall kunna godkännas i normal klass och således erhålla luftvärdighetsbevis utan särskilda restriktioner.

Det medför för luftfartsstyrelsen och importlandets myndighet tidskrävande arbete att anskaffa erforderligt underlag och att i efterhand utfärda de handlingar, som erfordras för godkännandet i normal klass. I en del fall är detta icke möjligt.

Luftfartsstyrelsen får därför anmoda vederbörande exportör att först kontakta luftfartsstyrelsen, innan förhandling om försäljning till utlandet av dylika flygplan inledes, för att få uppgift om vad som erfordras för att klassning i normal klass skall kunna ske.

I de fall, där erforderligt underlag ej kan anskaffas, kommer uppgift därom att angivas i "Certificate of Airworthiness for Export".

(INFO 39/63)

### Bestämmelser för fotografering från luften

Jämlikt 109 och 110 §§ luftfartskungörelsen den 24 november 1961 (nr 558) gäller följande bestämmelser för *fotografering från luftfartyg över svenskt område*:

Kamera får medföras på *luftfartyg i linjefart* samt på luftfartyg i annan luftfart, som luftfartsstyrelsen förklarar vara i sådant hänseende att jämställa med linjefart, ävensom på luftfartyg, som nyttjas vid fotografering för Rikets allmänna kartverk. Fotografering får även ske från luftfartyg, som användes i nu nämnd luftfart med nedan angivna undantag.

Medgivande att viss luftfart i förevarande hänseende är att jämställa med linjefart kan meddelas av luftfartsstyrelsen efter ansökan,

som skall ställas till Kgl luftfartsstyrelsen, Stockholm 12.

För fotografering inom förbjudet område eller inom sådant restriktionsområde, som fastställts av Kgl Maj:t, kräves dock tillstånd av chefen för försvarsstaben. Undantag härifrån gäller endast för fotografering för Rikets allmänna kartverk.

I *övriga fall* får kamera medföras därest den är förvarad så att den icke kan användas under flygningen. Fotografering får ske endast efter av chefen för försvarsstaben lämnat tillstånd.

Jämlikt 110 § andra stycket i nämnda kungörelse skall befälhavare å luftfartyg efterhöra huruvida kamera medföres ombord, samt i sådant fall förvissa sig om att tillstånd till fotografering föreligger eller att kameran är så förvarad som ovan sagts.

Det kan vidare meddelas, att försvarsstaben som information har utgivit ett häfte benämnt "Bestämmelser för fotografering från luftfartyg". Häftet, som är daterat den 1/7 1960, kan på begäran erhållas från Försvarsstaben, inrikesavd, Stockholm 90.

För den som i vederbörlig ordning erhållit tillstånd att fotografera från luften, utfärdas tillståndsbevis. Detta bevis skall fotografen medföra i samband med fotograferingsuppdrag och på anmodan uppvisa.

Ansökan om tillstånd att fotografera från luftfartyg uppgöres enligt formulär. Sådant ansökan skall såvitt möjligt vara chefen för försvarsstaben tillhanda *senast 7 dagar före avsedd fotografering*. Formulär tillhandahålls av Försvarsstaben, inrikesavd, Stockholm 90 och luftfartsstyrelsens trafikbyrå.

I brådskande fall, tex för vissa pressreportage kan ansökan göras per telefon (tfn nr Stockholm 08/62 87 52; under icke tjänstetid: 67 95 20).

Tillstånd utfärdas i starkt begränsad omfattning och i regel endast för allmännyttigt ändamål.

Upphäver INFO 70/1960.

(INFO 29/62)

### Publikationer för den civila luftfarten - BCL

I publikationsserien BESTÄMMELSER FÖR CIVIL LUFTFART har följande ändring utgivits:

BCL FT2 — Flygsäkerhetstjänst — FLYGTRAFIKLEDNING — Internationella föreskrifter, upplaga 5.

Ändring nr 4.

Datum för ikraftträdande 1 maj 1963.

Ref INFO 93/62.

(INFO 41/63)

### Omslaget:

Weihe SE-SND i molnslöjorna över skogsträngen i Grövelsjön.

Foto: Millgård.



Organ för  
Kungl. Svenska Aeroklubben  
och  
Frivilliga Flygkåren



**Utkommer** med 8 nummer per år under månaderna febr-maj och sept-dec.

**Utgivningsdag** omkr den 20 i utgivningsmånaden.

**Manuskript** till text och annonser bör vara KSAK-NYTT tillhanda den 1 i utgivningsmånaden.

**Redaktör och utgivare:** Georg H Déranz.

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

**Prenumerationspris:** 5 kronor per helår. Prenumerationsperioden omfattar enligt årsmötesbeslut tiden 1 april-31 mars nästföljande år. För prenumeranter som tillkommer efter den 1 april kan tidigare under året utkomna nummer icke garanteras.

**Lösnummer:** Tidigare utkomna nr i mån av tillgång 1 krona per ex.

**Annonsformat och annonspriser:**

Baksida, 2-färgs .... 750: -  
Omslagets innersidor,  
2-färgs ..... 600: -  
D:o, svart ..... 500: -  
1/1-sida (130x185 mm) 350: -  
1/2-sida (130x 90 mm) 230: -  
1/2-sida ( 62x185 mm) 230: -  
1/4-sida (130x 45 mm) 125: -  
1/4-sida ( 62x 90 mm) 125: -

Radannonser (spaltbredd 62 mm) 1: 70 per mm.  
(Anslutna flygklubbar, deras medlemmar och KSAK:s direktanslutna medlemmar får 35% rabatt på icke kommersiella radannonser.

**Klichéer:** raster 120 linjer/tum.

Strängnäs Tryckeri AB 1963

## Flygsäkerhetsinspektören

I KSAK-NYTT januarinumret refererades under rubriken *Flygsäkerhetsfrämjande åtgärder* till den riksdagsmotion som avgivits av hr Dag Edlund m fl. Bland annat konstaterades, att ordet "flygsäkerhetsinspektör" givit anledning till diverse miss-tolkningar. Här deklarerades, dels att inrättandet av befattningen icke skulle komma att innebära något intrång på Lfs' kompetensområde, dels att befattningshavaren avsågs kunna bidra till en höjning av flygsäkerheten genom att verka för en standardhöjning bland flygklubbarna.

Inom segelflyget verkar *chefsinstruktören för segelflyget* för liknande syften. Analogt skulle den tilltänkte befattningshavaren kunna benämnas *chefsinstruktör för motorflyget*.

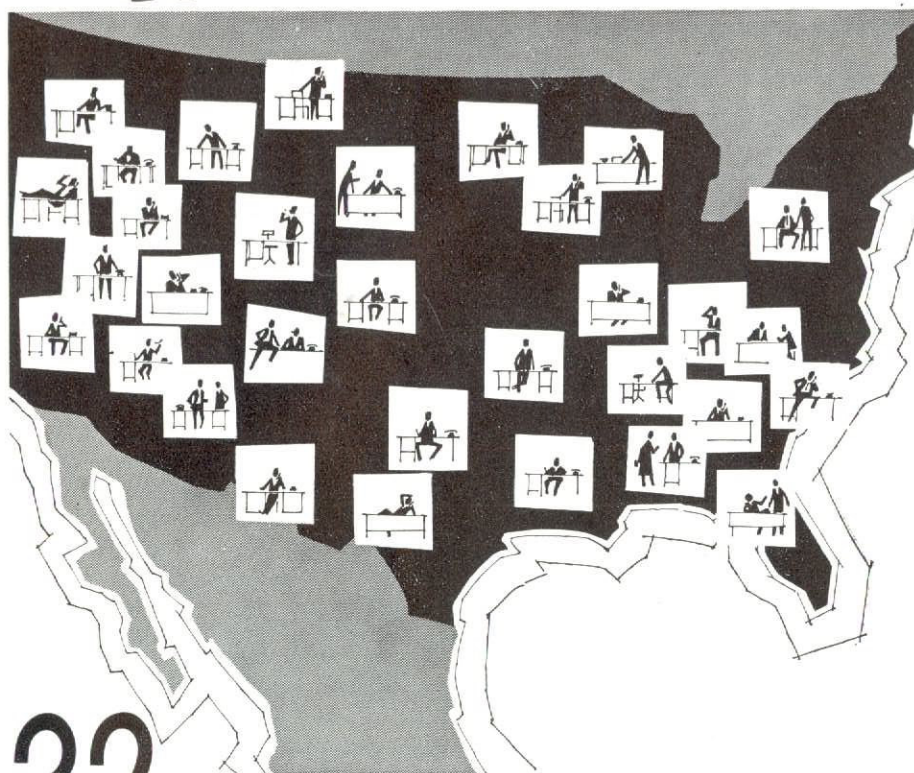
KSAK har tidigare haft tillfälle påpeka att benämningen "flygsäkerhetsinspektör" inte motsvarar den uppgift befattningen avser (hjälp och rådgivning i avseende för utbildnings- och flygsäkerhetsfrågor). I en in-laga till chefen för kommunikationsdepartementet har luftfartsstyrelsen närmare utvecklat sina synpunkter på tjänsten ifråga:

"... Vidkommande det föreslagna uppdraget till KSAK vill styrelsen framhålla, att det här icke är fråga om att styrelsen till någon del skulle avsäga sig ansvaret för övervakning och kontroll av denna gren av den civila luftfarten. Liksom i fråga om segelflyget skulle emellertid dessa styrelsens uppgifter avsevärt underlättas, därest KSAK genom det föreslagna bidraget finge möjligheter att effektivisera den utbildnings- och övervakningsuppgift, som måste anses åvila KSAK i egenskap av centralorganisation för en dominerande del av privatflyget.

Det bör härvid särskilt beaktas att till KSAK anslutna flygklubbar inom ramen för det så kallade hjälpflyget anförtrots betydande uppgifter av allmännyttig karaktär såsom flygspaning i samband med



...MED SAS I USA

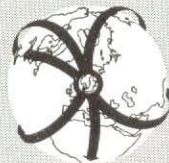


# 32 SAS-KONTOR TILL ER TJÄNST I USA

Välkommen med oss till USA. Som SAS-passagerare har Ni inte mindre än 32 kontor över hela USA som står till Er tjänst med råd, upplysningar och sakkunnig vägledning i lokala frågor. Redan när Ni planerar resan hos Er resebyrå, kan Ni dra nytta av den SAS-service, som är en följd av SAS goda USA-kontakter tex. fribokning av hotell och förstklassiga rundresor till låga priser.

Till USA flyger Ni med SAS DC-8 Jet Express på ca 10 tim. Det finns upp till 3 SAS-förbindelser om dagen att välja mellan.

TALA MED RESEBYRÅN  
ELLER NÄRMASTE SAS-KONTOR



Skandinavien  
i världens centrum  
TACK VARE



# SAS

# Tio nya flyglärare

## Flyginstruktörskursen på Rinkaby

I början av 1962 uppgjorde luftfartsstyrelsen ett arbetsprogram för åtgärder i syfte att främja flygsäkerheten inom privatflyget. De två första punkterna i programmet var:

1. Anordnande av kurser för vidareutbildning av nuvarande flyglärare. — Som bekant anordnade KSAK en första kurs av detta slag på Ljungbyhed i juli förra året.
2. Undersökning av möjligheter till central utbildning av flyglärare då behov finnes.

räddningstjänst, deltagande i civilförsvärsövning (Frivilliga flygkåren), skogsbrandbevakning och målgång för krigsmaktens räkning. För dessa uppgifter bär KSAK det organisatoriska ansvaret för att de ledande inom respektive i hjälpflyget deltagande flygklubb har härför erforderliga insikter. I detta avseende är KSAK att jämställa med driftsledningen inom ett yrkesmässigt flygföretag, dock att verksamheten icke bedrivs i förvärvssyfte."

Vidare väddar luftfartsstyrelsen:

"Frågan om genomförandet av åtgärder för höjande av flygsäkerheten inom privatflyget bör icke fördröjas av att spörsmålen om, vem som slutligen skall svara för härmed förenade kostnader eller från vilket riksstatsanslag medel skall tagas, finna en lösning. Det är i det allmänna intresse, att antalet olyckor, särskilt med personskador eller med dödlig utgång, kan minskas. Enligt styrelsens uppfattning bör staten påtaga sig kostnaderna för åtgärder i denna riktning..."

Luftfartsstyrelsens här ovan citerade skrivelse är dagtecknad 16 april 1963. Tre dagar senare anmodade chefen för kommunikationsdepartementet i en skrivelse till *De sakkunniga för utredning rörande luftfartsverkets framtida ställning m m* att de sakkunniga utan att avvakta resultatet av arbetet i övrigt måtte framlägga särskilt förslag i den del av uppdraget som rör flygsäkerhetens höjande inom privatflyget.

En central flyginstruktörskurs har inte avhållits på 17 år. 1946 ordnade Ostermans Aero en dylik kurs på Bulltofta. Alltsedan dess har behovet av flyglärare, i den mån det ej kunnat fyllas av f.d. flyglärare på Ljungbyhed, täckts genom enskild utbildning av flyglärare. Sedan luftfartsstyrelsen framlade ovan nämnda program har den vägen varit stängd. Men därmed har behovet av nya flyglärare inte upphört. Många förfrågningar har gjorts hos KSAK. Detta är alltså bakgrunden till den nyligen fullbordade flyginstruktörskursen på Rinkaby.

Hur stort är egentligen behovet av nya flyglärare? I huvudsak kan man väl bedöma detta efter anmälningarna till kursen. Preliminärt anmälde sig 15 deltagare. Av olika skäl minskades antalet till 12. En av dessa blev på grund av sjukdom förhindrad att inställa sig och en slutade. Antalet som fullföljde kursen stannade sålunda vid 10. Det råder väl knappast någon tvekan om att efterfrågan väl täcker detta antal. Men en svårighet föreligger. Efterfrågan gäller ofta *förste* flyglärare. Enligt luftfartsstyrelsens bestämmelser måste en nyutexaminerad flyglärare gå som biträdande under en försteläres ledning under 200 flygtimmar, innan han kan få förstelärebrev. KSAK har visserligen föreslagit att ett mindre antal av kursdeltagarna på grund av särskilda meriter skall få dis-



pens från denna fordran, men för flertalet måste föreskriften gälla. Låt oss hoppas att kravet "under försteläres ledning" kan ordnas på lämpligt sätt. KSAK hade före kursens början rekommenderat de sökande att ta kontakt med lämplig flygskola eller flygklubb.

Kursen som stod under ledning av KSAK:s generalsekreterare pågick 1—27 april och var förlagd till flygvapnets övningsplats vid Rinkaby, Gälltoftalägrät, som helt disponerades. Här finns allting koncentrerat till ett litet område vid flygfältet, flygstation, expedition samt lek-tions-, förläggnings- och matsalsbaracker. För effektiviteten är detta av stor betydelse

Rinkabykullen: Vid ratten Hasse Thelin, längst bak (och högst) Ingvar Thurén och Jan Olof Vossman. Övriga från vänster Ola Fahlneäs, Sven-Erik Peterson, Hans Halldin, Anders Berg, Lars Borg, Göran Bodås och Birger Ek.

för en kurs så komprimerad som denna. På de fyra veckorna, genom påskhelgen reducerade till 24 dagar, skulle man hinna med 40 timmars flygtid per elev, flyginstruktion och flyglära för samtliga övningar som ingår i utbildningen till A-certifikat, luftnavigation, motor- och materiallära, psykologi och pedagogik samt BCL.

forts. på sid. 10



# NORRKÖPING

## i nyttoflygets tjänst

SAAB i Norrköping har utvecklats till ett centrum för svenskt nytto- och privatflyg. Här ligger försäljning, reparations- och serviceverkstad och ett fullständigt reservdelslager för SAABs försäljningsprogram ifråga om lätta flygplan och helikoptrar. Här finns folk, som kan flyg och gärna ger alla upplysningar Ni kan behöva för att välja just den flygmateriel, som motsvarar Era anspråk och behov. SAAB representerar helikoptertyperna Hughes 269A och Alouette II och III samt flygplanen Pilatus Porter och Morane-Saulnier Rallye.

Reparations- och serviceverkstäderna är utrustade med alla moderna hjälpmedel. Yrkeskickliga flyg- och motortekniker med mångårig erfarenhet kompletterar bilden av en noggrann och kvalitetsmedveten flygverkstad.

*När SAAB väljer privat- och nyttoflygplan för den svenska marknaden är det många års erfarenhet som avgör!*

SVENSKA  
AEROPLAN  
AKTIEBOLAGET  
*Helikopteravdelningen*  
Kungsängens Flygplats,  
Norrköping  
Tel. 011/600 42

Sänd mig närmare upplysningar om

Namn: .....

Adress: .....

Postadress: .....

### PILATUS PORTER

Ett högvingat STOL-plan med antingen Lycoming GSO-480 B1A6 förbränningsmotor eller Turboméca Astazou II turbomotor. Pilatus Porter är det första schweiziskbyggda flygplan, som köpts av ett amerikanskt flygbolag. Planet har redan efter en kort tid fått mycket beröm för sina goda egenskaper och sin stora användbarhet.

#### DATA OCH PRESTANDA:

Startsträcka: 130 m  
Landningssträcka: 100 m  
Marchfart: 200 km/tim  
Last: 425 kg eller 5-7 passagerare  
Aktionsradie: 1200 km



### HUGHES 269A

Hughes 269A är den verkliga ekonomihelikoptern. Den tillhör en helt ny storleksklass och är särskilt billig i drift och underhåll. Grundskolning för privatcertifikat kostar med denna helikopter ca 7.000 kronor. En finess är att motorn kan köras utan att rotorn är inkopplad, vilket är värdefullt vid varmkörning och korta uppehåll.

#### DATA OCH PRESTANDA:

Motor: 4-cylindrig Lycoming 180 hkr  
Marchfart: 130 km/tim  
Aktionsradie: 400 km  
Tomvikt: 400 kg



### MORANE-SAULNIER RALLYE

Super Rallye är ett synnerligen ekonomiskt tresitsigt rese- och skolflygplan, som är mycket lättluget och säkert. Planet, som är helt i metall, är midvingat med fribärande vinge och medger genom sin korta konstruktion verkligt god sikt. Super Rallye är godkänd för segelflygbogsering. En version med mindre motor finns, Rallye Club.

DATA OCH PRESTANDA:	RALLYE CLUB	SUPER RALLYE
Motor:	100 hkr	145 hkr
Startvikt:	775 kg	850 kg
Marchfart:	185 km/tim	210 km/tim
Stighastighet:	3,0 m/s	5,4 m/s
Max räckvidd:	800 km	1100 km



Innan KSAK bestämde sig för att ordna kursen i egen regi hade försök gjorts att samordna den med flygvapnets FIK på Ljungbyhed för att därigenom kunna dra fördel av all därstädes samlad erfarenhet. Då detta icke gick att ordna, fick vi ett erbjudande att få låna flyglärare (under semester) från F 5. För att hinna med programmet behövde man 5 flyglärare för 10 elever, därav en lärare som flygskolechef. Det blev kapten G Olow och löjtnant B Sommelius som delade detta krävande arbete. Flyglärarna hade också ett hårt jobb med 6 flygpass (å 45 min) om dagen, fastän de bara hade 2—3 ordinarie elever var.

För flygtjänsten disponerades 9 flygplan, nämligen 2 Saab Safir (Sk 50), 5 Piper Colt, 1 Rallye och 1 Jodel D 112. Dessa var i praktiskt taget oavbruten användning — ett styvt jobb för två man. Men så var det också två eldsjälur, 1. flygplanmästare I Johansson från Såtenäs och flygtekniker A Pennander från Ljungbyhed, som fått sig flygplanen anförtrödda. Ett flygplan stod 2 tim för byte av ett brustet avgasrör. Detta var allt "spill" som förekom under kursens mer än 400 flygtimmar.

Vädret var ganska ogünstigt. Våren lyste totalt med sin frånvaro, vilket gjorde vistelsen i detta "sommarlager" ganska kärvt. Detta märktes dock inte på humöret. Trots att flygvädret inte var det bästa, fick i alla fall varje elev sina övningar enligt utbildningsplanen och 39 flygtimmar, nästan som beräknat. Det blev för det mesta 4—5 flygpass per elev om dagen.

Flygutbildningen vid en sådan här kurs går ut på att få fram korrekt och ren flygning (att få bort olater), att lära sig analysera, främst sin egen flygning för att kunna analysera andras, samt att driva upp den personliga färdigheten, bli genom utbildning i avancerad flygning. Vidare övas om och om igen demonstration och instruktion, dels med lärare, dels tillsammans med annan elev och dels självständigt.

För utbildningen i psykologi svarade dr Wächter vid Militärpsykologiska institutet. Samma undervisning gavs som vid flyg-

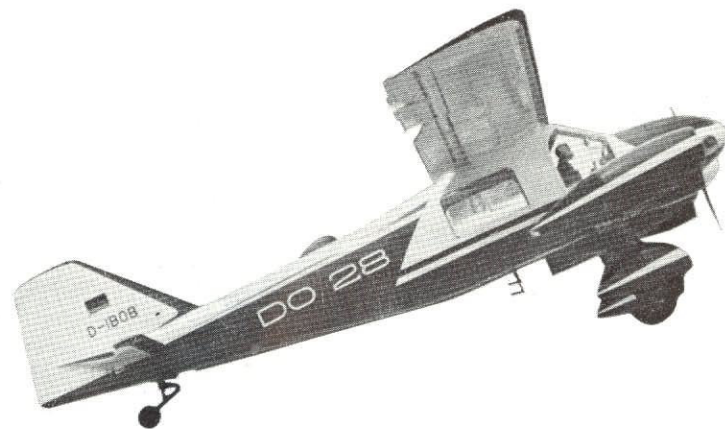
vapnets FIK med huvudvikt på bedömning och lämplighetsprövning av elever.

Följande tio elever fullföljde kursen: Anders T Berg, Uppsala; Göran Bodås, Stockholm; Lars Borg, Örebro; Birger Ek, Björköby; Ola Fahnæs, V Frölunda; Hans Halldin, Stockholm; Sven-Erik Peterson, Varberg; Hasse Thelin, Alnö; Ingvar Thurén, Skövde; Jan Olof Vossman, Stockholm. De fick ligga i ordentligt från 8 till 5, där- efter middag, två kvällslektioner och slutligen läxläsning. Det var i hårdaste laget. Till en kommande kurs (vilken kanske dröjer ett eller annat år) bör en del teori vara avklarad i förväg.

En intresserad fråga är vilka normer som skall följas för bedömning och godkännande av elever som skall bli flyglärare vid civil flygskola. Dessa normer får ingalunda sättas lägre för att det gäller att ta hand om utbildning till privatflygare. Tvärtom! Efter erhållet certifikat är privatflygaren i hög grad överlämnad till sitt eget omdöme (vilket inte t ex den militära flygeleven är på motsvarande stadium). Detta ställer stora krav på den civile flygläraren som har ett stort ansvar, då han överlämnar en ny flygare "åt sitt öde". Dessa synpunkter iaktogs, varjämte för betygsbedömning tillämpades samma normer som flyglärarna var vana att tillämpa för vid krigsflygskolan anordnad FIK. Personal från luftfartsstyrelsen följde olika etapper av kursen, varvid byråingenjören Bengt Kellin hade tillfälle att medfölja vid kontrollflygning av eleverna.

Flyginstruktörsutbildningen är inte billig. Kursavgiften som eleverna hade att betala själva, uppgick till 3 600 kr, vartill kommer kost och logi. Då är att märka, att självkostnaden ligger högre än så.

Kursen avslutades med en flygtävling — tidtabellsflygning och landningsprov (som i SM) — som vanns av Anders Berg, vilken tilldelades den av kursledarna uppsatta silverpokalen. Så följde utdelning av betyg och kursdiplom och kursledarna kunde med glädje konstatera att samtliga tio elever blivit godkända.



## DORNIER DO-28

### tvåmotorigt STOL-flygplan

Tack vare sina synnerligen goda start- och landningsegenskaper är DORNIER DO-28 synnerligen väl lämpad för svenska förhållanden. Trots den låga minfarten, 68 km/tim, har det en marschfart på drygt 280 km/tim.

Av det motsvarande enmotoriga flygplanet DORNIER DO-27 har vi förutom nya plan f. n. även begagnade med såväl hjul- som flottörställ.

**OSTERMANS AERO AB**  
Stockholm-Bromma 10 - Telefon 282840 - Telex 10252 - Telegram Ostermans



# Haverier inom privatflyget under första kvartalet 1963

Jämför man antalet inträffade haverier inom privatflyget under första kvartalet förra året med samma period i år kan man genast konstatera en oroväckande ökning. Förra året 7 stycken mot 21 stycken i år. Flygtidsuttaget för i år är icke känt — såsom bekant rapporteras detta först vid årets slut — men det förefaller dock osannolikt att man skulle ha flugit tre gånger så mycket under de tre första månaderna i år som under förra årets motsvarande period. Om den snörika och kalla vintern hindrat flygverksamheten eller bidragit till en ökning går inte att nu uttala sig om. Flertalet sjöar i landet har haft bärkraftig is, vilket kan ha medfört en ökad aktivitet. I varje fall har snöförhållandena i många fall spelat in vid haverierna, vilket kan utläsas av det följande.

## Tag lärdom av misstagen

Under körning på marken havererade fyra flygplan. Tre av dessa erhöll betydande skador och ett mindre skador.

I ett av fallen skulle föraren med det hjälpförsedda flygplanet forcera en snövall. Då flygplanet därvid bromsades upp drog han på gas med resultatet att nosen doppade ned och propellern skadades. I ett annat fall taxades flygplanet efter landning på en sjö mot stranden. Föraren märkte att vatten började tränga upp över skidorna, varför han ökade farten i avsikt att komma ifrån det farliga området. Härvid blev farten så hög att flygplanet började få lättningsfart, varefter det kolliderade med hinder på stranden. Föraren hade icke vid planläggningen av flygningen med tillräcklig omsorg undersökt isförhållandena på sjön.

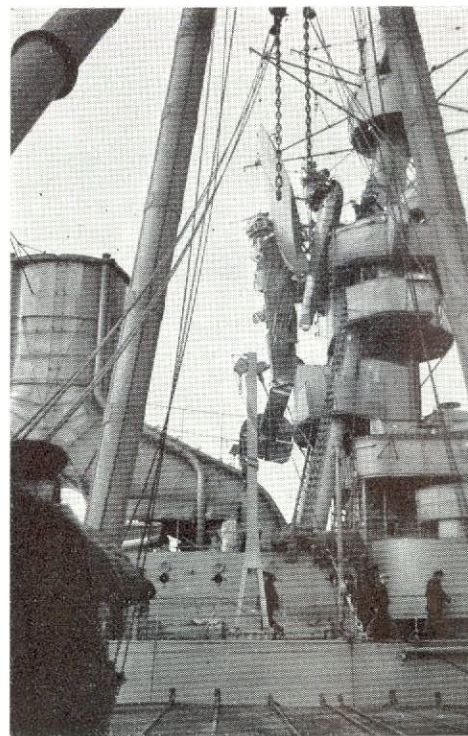
De två övriga haverierna ha inträffat vid taxning i relativt hård medvind med flygplan Piper PA-22, varvid flygplanen

slagit över på rygg. Också tidigare haverier visade att denna flygplantyp under sådana förhållanden måste framföras mycket försiktigt. Landstället är förhållandevis högt och avståndet mellan noshjulet och huvudhjulen litet. En tvär sväng eventuellt förstärkt genom bromsning av ett hjul kan få flygplanet att tippa snett framåt, varefter centrifugalkraften och vinden bakifrån får flygplanet att slå över på rygg.

Vid start har fem haverier inträffat, vilka medfört mycket stora materielskador i tre av fallen och mindre i två. En person har dödats och en skadats svårt. En redogörelse för de två allvarligaste av de under start inträffade haverierna har nyligen lämnats i KSAK-Nytt nr 3, sid 4 (jfr INFO 25/1963). varför de nu endast bringas i erinran.

Beträffande de övriga tilldrar sig ett särskilt intresse. Flygplanet var försett med hjul och skulle startas från ett plogat stråk av begränsad längd. Det var praktiskt taget vindstilla. Föraren synes icke ha varit helt övertygad om att stråklängden var tillräcklig men lät ändå en passagerare stiga ombord, varefter han startade. Under starten blev det snart uppenbart att utrymmet var otillräckligt men gasavdraget kom dock så sent att flygplanet rullade utanför stråket och havererade. I detta fall har ökat rullmotstånd på grund av fältbeskaffenheten och vindstilla avsevärt förlängt rullsträckan. En provstart utan passagerare hade sannolikt visat att startförhållandena voro sådana att föraren under starten icke skulle kunna garantera en passagerare rimlig säkerhet.

Av de återstående haverierna under start förde föraren i ett fall fram spaken så långt att propellern träffade marken. I det andra fallet uppstod motorstörning innan lätt-



## Också ett haveri

Under en nattövning i Karlskrona, sannolikt 1939, kolliderade en Hansa (S 5) med ett av marinens fartyg. Flygplanet blev snyggt och prydligt hängande i riggen, medan en för red. okänd fotograf räddade bilden åt eftervärlden.

ningen. Föraren drog av gas men kunde inte hindra att flygplanet rullade av stråket.

Under flygning har bränslebrist orsakat motorstopp vid ett tillfälle. Vid nödlandningen erhöll flygplanet omfattande skador. Händelsen ger anledning erinra om vikten av att förarna särskilt före en längre flygning skaffar sig noggrann kännedom om motorns bränsleförbrukning vid olika effektuttag samt själv med hjälp av mätssticka kontrollerar bränslemängden före start. Bränslereserven måste också vara så tilltagen att den inte förbrukas om föraren stundtals tvingas flyga med luftförvärmningen till förgasaren inkopplad.

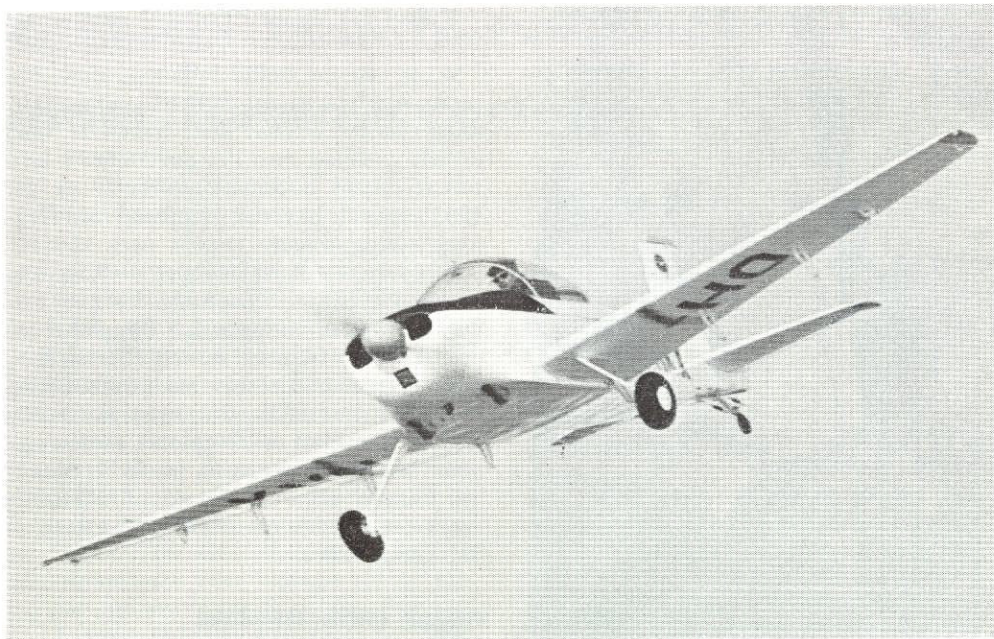
Vidare har under flygning i mycket dåligt väder ett finskt flygplan totalhavererat i Skåne, när det kolliderade med skog. Föraren, som var ensam ombord, omkom. Utredningen beträffande detta haveri är ännu ej helt avslutad men det omnämnes i luftfartsstyrelsens informationscirkulär nr 23/1963 avseende haverier i samband med flygning i dåligt väder.

Det största antalet haverier — 9 stycken — har inträffat vid landning. I sex av fallen har föraren antingen satt flygplanet innan det nått fram till banan eller stråket, satt flygplanet för sent med överrullning som följd eller utfört sättningen på för hög höjd med resultat att flygplanet sjunkit igenom. Materielskadorna ha blivit betydande vid flertalet haverier. Vid ett tillfälle torde svagheter i noshjulets infästning ha varit en bidragande faktor.

## Plogade stråken förrådiska

En annan bidragande faktor har varit snöförhållandena. De upplagade stråken ha ofta varit för smala och för korta i förhållande till förarnas utbildningsståndpunkt. Dimensioner av ungefär 15 × 400 meter ha förekommit. Vidare ha stråken icke varit markerade med exempelvis granruskor för underlättande av bedömningen. Landning med hjulförsett flygplan i 1 à 2 dm djup snö orsakade ett haveri.

Två ytterligare haverier under landning befinner sig fortfarande under utredning. Ett avser haveriet i Trinidad i Väst Indien med ett svensktregistrerat flygplan, där två personer omkom. Det andra haveriet inträffade vid nödlandning på startplatsen strax efter starten. Föraren, som hade begränsad erfarenhet av flygplantypen, utförde start i någon sidvind. Han uppger att han under startrullningen hade svårigheter att stabilisera flygplanet på kurs och därför vid ett par tillfällen drog av och på gasen. Flygplanet lättade därför förhållandevis sent. På ungefär 100 meters höjd fick han, sedan han tagit in klaffen, en känsla att att flygplanet inte steg normalt. Han svängde därför 180° tillbaka till startplatsen, där han



## Heinson HK 2

Vår gamle vän Juhani Heinson, flerfaldig nordisk mästare i NMT och världsrekordhållare med sitt självkonstruerade och självbyggda flygplan ensitsaren HK 1, anförtrorde oss vid NMT i Gävle i höstas att han var nästan färdig med sin tvåsitsare. Hans fru hjälpte honom. Hon har tröttnat på att stå på marken medan han flängde omkring i sin apparat.

Här ses nu resultatet. Man måste säga att finnarna är smått fenomenala på alla områden. Se bara i år: först Vasama och nu den här!

landade flygplanet vid sidan av banan. På grund av snödjupet slog flygplanet under utrullningen över på rygg. Föraren iakttog icke någon motorstörning och sådan synes enligt den tekniska undersökningen icke heller ha förelegat.

### Klassiskt haveri. Behöver det upprepas?

Ett haveri slutligen har inträffat under uppstartning av motorn. Vederbörande tog för hand runt propellern utan att ha bloc-

### Data och prestanda:

Motor	115 hk Lycoming O-235-C1
Spännvidd	7,94 m
Längd	6,15 m
Höjd	2,18 m
Tomvikt	395 kg
Maxvikt avancerad flygning	600 kg
Maxvikt normal flygning	665 kg
Maxfart vid havsytan	235 km/t
Max dykfart	350 km/t
Marschfart	207 km/t
Stallfart med flaps	75 km/t
Startsträcka	300 m
Flygtid (30 min reserv)	4 t 30'
Aktionssträcka (65 %)	900 km

kerat skidorna och utan att flygplanet var bemannat. Motorn gick i gång, varefter flygplanet fortsatte på egen hand och havererade med betydande materielskador som följd.

Det torde observeras att tekniska fel varit en bidragande orsak i endast 2 av de 21 haverierna. För att icke den svåra haveribilden från 1961 skall upprepas i år fordras det att alla förare med största omsorg planlägger varje flygning och genomför den med omsorg och försiktighet.

# Beechcraft



Queen Air 80



Queen Air 65



Twin Bonanza



Baron



Travel Air



Bonanza



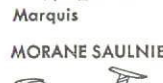
Debonair



Musketeer



SFERMA



Marquis

MORANE SAULNIER



MS 760 "Paris"

MARCHETTI



Riviera



BRANTLY

## TRAVELAIR SCANDINAVIA AB Kungsängen Airport Norrköping

*Scandinavian direct and exclusive distributor for*

Beech Aircraft Corporation

plus Turboprop: **SFERMA** "Maquis"  
Jet: **MORANE SAULNIER** MS 760  
Amphib.: **MARCHETTI** "Riviera"  
Helicopter: **BRANTLY**  
Autopilots: **TACTAIR**  
Nav. Eq.: **JEPPESEN, GAUER**

*We are welcoming*

### LOCAL REPRESENTATIVES in SWEDEN

*for SALES:*

Aviation Companies, Flying Schools, Instructors, Pilots, etc., with expert knowledge and integrity. Demonstrator aircrafts available from Norrköping.

*and SERVICE:*

Authorized Service Shops at any airport will be assisted by mechanic training abroad. Spare Parts available from Scandinavian Spare Parts Center Norrköping.

If interested, please advise (with all pertinent details) to address as above, or  
Tel. Norrköping (011) 824 50, Telex 640 30.





Sven Sandberg provflyger

## Piper Pa 24 Comanche 250

Hittills har testserien endast berört de lättare, prisbilliga flygplan som sedan gammalt funnit den största avsetningen bland svenska privatflygare. Med Comanche tar vi steget upp i en tyngre klass av enmotoriga snabbare plan med infällbart landställ och omställbar propeller. Orsaken till att dessa plan börjat importeras under de allra sista åren är väl närmast att den snabba utvecklingen av affärsflyget nu nått vårt land. Det har kommit i gång på allvar och därmed har en köpkraftigare kundkrets börjat syna flygplanmarknaden. Priset betyder inte längre så mycket, men i stället har kraven på snabbhet, regularitet och komfort vuxit.

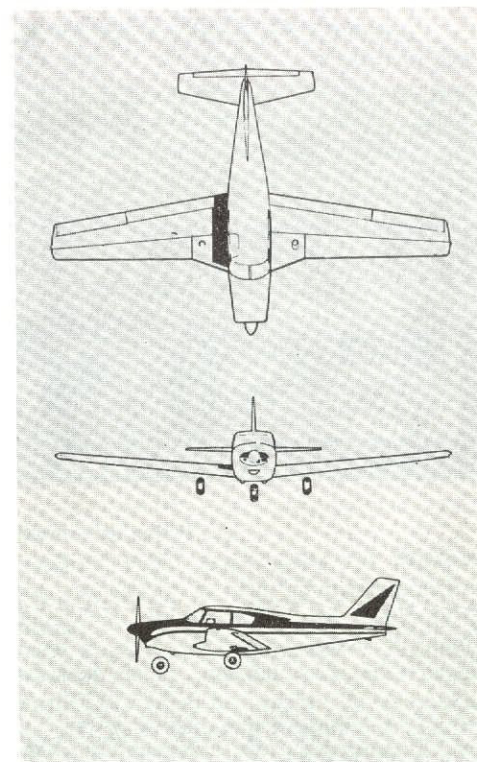
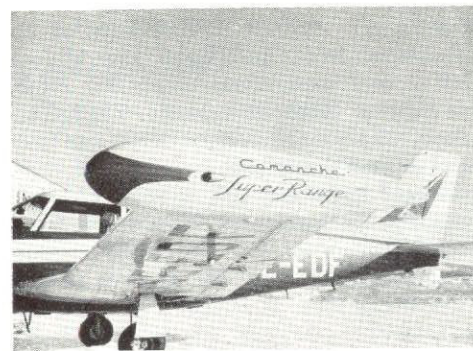
Comanche är en beprövad typ som sålts i stort antal och som i sin lättare version — med 180 hk motor innehar åtskilliga världsrekord i distansflygning med den legendariske Max Conrad vid spakarna. Men det lilla "hoppet" över Atlanten skall där- emot numera inte betraktas som en bragd eller ens en sportprestation: det är numera rutin att Comanche m fl lätta flygplan för normalt affärsbruk efter en omsorgsfull planering färjas över luftvägen, antingen av speciellt anställda piloter eller av ägar- na själva. Carl Olsson (Atlantolle) och Olle Ringstrand väckte visserligen berättigad uppmärksamhet då de flög hem sina plan, men deras flygningar måste numera

ses såsom "vardagsmat" för piloter med en hygglig flygutbildning (I-bevis) och ett konventionellt affärsflygplan av standard- typ.

Det exemplar som användes under prov- turen var av 1959 års modell. Sedan dess har vissa förbättringar gjorts. Bland annat har klaffarna blivit effektivare. Comanche är synnerligen rymlig för att vara en fyrsitsare. Planet har mycket korta landställs- ben med ovanligt stor spårvidd. Förutom den ursprungliga handspaken för hjulbroms- sarna finns numera tåpedaler för indivi- duell bromsning av hjulen. Flygplanet har alltså två bromssystem. Förutom det elek- triska systemet för in- och utfällning av stället finns anordning för handmanövre- ring i händelse av att elsystemet inte fun- gerar.

Körningen på marken var lika lätt som med mindre flygplan om man bortser från att den relativt stora motorn "drar" ganska bra redan på tomgång. Den låter betydligt dovre än de mindre motorer som är van- liga i de flesta privatplan. Vingprofilen är av högfartstyp, varför start- och landnings- sträckorna är något längre än för lättare plan. De allra minsta landningsstråken tor- de därför knappast vara tillgängliga för Comanche, men det är kanske av mindre betydelse för ett affärsflygplan med prest- anda i fråga om fart och räckvidd, som snarast påminner om trafikflygplanens.

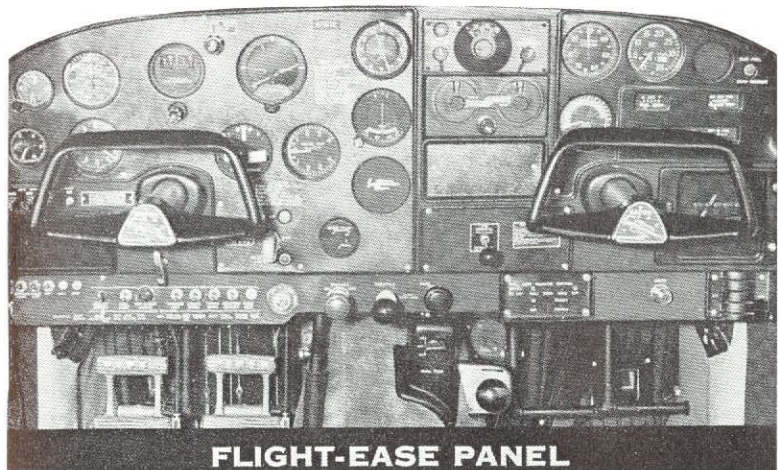
Med två personer ombord var stighastig- heten imponerande. Vi steg raskt till ett par tusen meter för att pröva om marschfarten



verkligen var den som uppges: 291 km/tim på 75 % effekt. Efter noggrann inställning av motorvärdena fick farten stabilisera sig några minuter medan visaren på mätaren sakta kröp uppåt. Då den stannat fick navigeringsskivan göra sitt och si, det stämde. Det blev precis den uppgivna far- ten.

Sikten från förarplats är god, även om det höga nosläget i stigning minskar sikten väsentligt framåt-nedåt. Flygplanet svarar snabbt och villigt för roderutslagen, och vikningsegenskaperna var — som väntat — tämligen hyggliga även om flygplanet klip- per ganska bestämt och går i brantare dyk- ning än de lättare moderna typerna. Stall- farten med klaff är omkring 100 km/tim.

Eftersom Norrköping låg inom nära räckhåll passade vi på att pröva planet i den typ av flygning för vilken det är byggt,



FLIGHT-EASE PANEL

nämigen för IFR. Planet ligger stadigt i instrumentflygning och vi gjorde ett par inflygningar och satte oss på den långa banan på Kungsängens flygplats. Utflytningen ville gärna bli lång, vilket dock lär ha kunnat motverkas med de nya klaffarna. I första landningen glömmar man lätt att man sitter oerhört lågt i förhållande till marken och sätter därför planet från en halv meters höjd. Vid landning på kortare

## Kartproblem för Tysklandsresenärer

Redan nu visar sig svårigheterna att komma över tyska flygkartor kännbara för våra medlemmar. Vi upprepar därför den vädjan, som publicerades i föregående nummer av KSAK-NYTT, att medlemmar som har kartbladen Hamburg, Hannover, Frankfurt, Stuttgart, Stettin, Berlin, Nürnberg och München i skala 1:500 000 måtte meddela detta till KSAK, så att vi i vår tur kan hänvisa spekulanter på dessa kartor till hjälpsamma flygarkollegor för lån eller köp.

Ovannämnda kartor är i Tyskland helt utgångna och kan tidigast erhållas om några månader.

För flygsträckan ned till Hamburg har KSAK i lager en lämplig karta i skala 1:300 000. Denna tillhandahålls så långt lagret räcker till ett pris av 4 kronor per st.

18 - Maj 1963

stråk får man vara noga med planefarten. Blir den för låg får man dra sig fram med mycket motor, vilket ger högt nosläge, och är farten en smula för hög torde utflytning och rullsträcka kräva betydande utrymme. Comanche kan dock på det hela taget anses tämligen lättflugan och därtill kommer bekvämligheten för såväl förare som passagerare samt den väl genomtänkta planeringen av instrument och manöverorgan.

Med sina goda prestanda är Comanche ett utmärkt reseflygplan för turer över hela Europa. Det har undan för undan förbättrats och bevarat sin popularitet.

### Teknisk beskrivning

Fyrsitsigt, lågvingat, fribärande helmetallflygplan med trehjulsländstätt. Skivbromsar och styrbart noshjul kopplat till sidroderpedalerna. Infällbart ländstätt och klaffar som manövreras elektriskt. Höjd- och sidtrim. Dubbelkommando. Bagagerum bakom passagerarstolarna. Detta kan mot extrakostnad förses med en femte stol.

Motor: Lycoming XX 0-540-A1A, sex-cylindrig, luftkyld med horisontella motstående cylindrar och omställbar metallpropeller. Effekt 250 hk. Comanche kan också förses med en mindre motor på 180 hk.

### Data

Spännvidd .....	11,0 m
Längd .....	7,6 m
Höjd .....	2,2 m
Vingyta .....	16,5 m <sup>2</sup>
Vingbelastning .....	76,6 kg/m <sup>2</sup>
Effektbelastning .....	5,1 kg/hk
Tomvikt .....	753 kg
Besättning (4 personer) ....	300 kg
Bränsle (227) .....	163 kg
Olja .....	5 kg
Återstår för bagage, radioutrustn, extrabränsle .....	94 kg
Maxvikt .....	1 315 kg

Ovanstående viktsuppgifter gäller för standardversionen. Övriga modeller blir något tyngre på grund av rikligare utrustning.

### Prestanda

Maxfart .....	304 km/tim
Marschfart, 75 % effekt på bästa höjd .....	291 „
Stighastighet vid havets nivå, maxvikt .....	6,9 m/sek
Tjänstetopphöjd .....	6 100 m
Startrullsträcka .....	305 m
Landningsrullsträcka .....	198 m
Max flygsträcka, 75 % effekt .....	1 250 km
Max flygsträcka, ekonomisk marschfart med extratankar .....	2 650 km
Max flygtid utan extratankar .....	7,5 tim
Max flygtid med extratankar .....	11,2 tim
Ovanstående sträckor gäller vid vindstilla. Uppgifterna lämnade av tillverkaren.	

### Utrustningsalternativ

Provturen ägde rum med modell 250 Super Custom, den näst dyraste Comancheversionen. Den är utrustad för IFR-flygning, vilket ett flygplan i denna klass nog bör vara. Emellertid finns även billigare versioner. Här nedan följer en exposé över de fyra olika utrustningsalternativen:

*Standard:* Fartmätare, känslig höjdmätare, ampèremätare, kompass, bränslemätare, bränslemanometer, oljetryckmätare, ol-

jetermometer, varvräknare, generator, startmotor, batteri, navigationsljus, instrumentbelysning, 2 landningsstrålkastare, kabinbelysning, kabinhögtalare.

*Custom* har dessutom hörlurar, mikrofon, vakuumpump, horisont- och kursgyro, elektrisk girindikator, klocka, Narco Superhomer VHF-radio, Piper Autonav radiodiopejl.

*Super Custom* dessutom två vingspets-tankar om vardera 57 liter, Narco Mark XXV 90-kanalsradio, Narco CS-3A VOR/ILS (ersätter Superhomer), Motorola ADF-T12 radiokompass (ersätter Autonav).

*Autoflite* har dessutom Piper Auto Control för kursövervakning.

### Ekonomisk kalkyl

Priser:	180	250
Standard .....	93 200 kr	114 000 kr
Custom .....	102 500 kr	123 200 kr
Super Custom ....	107 700 kr	135 100 kr
Autoflite .....	111,800 kr	139 300 kr

Priserna gäller fritt USA. För dem som önskar få sina plan transporterade till Sverige genom säljarens försorg tillkommer cirka 13 000 kr. Planen flygs för egen motor hit.

Inköpspris (med transport ....	148 100 kr
Avskrivning på 7 år till 20 % av värdet .....	17 000 kr/år
Försäkring (kasko 10 % av medelvärde + ansvar) .....	11 700 „
Landningskort LFS .....	100 „
Besiktning m m .....	480 „
Hangaravgifter .....	1 500 „
Fast årskostnad .....	30 780 „
Drivmedel .....	29: — kr/tim
Landningsavgifter i utlandet ..	1:50 „
Översyn och reparationer ....	18: — „
Reservdelar .....	3: — „
Direkt timkostnad .....	51:50 „
Timpriser:	300 timlår 500 timlår
Fasta kostnader ..	103: — kr/tim 62: — kr/tim
Rörliga „ ..	51:50 „ 51:50 „
Summa .....	154:50 „ 113:50 „
Kilometerpris (280 km/tim) ..	55 öre 41 öre
Platspris .....	14 öre 10 öre



## J-O Ohlsson representerar FAI i ICAO

J-O Ohlsson, KSAK, har utsetts av FAI att företräda Allmänflygets intressen vid det viktiga RAC/OPS-mötet\* i ICAO:s högkvarter i Montreal 14 maj—12 juni.

Detta möte kan väntas få stor betydelse för Allmänflygets vidare utveckling. Bland de ärenden som skall behandlas märks revision av bestämmelserna för VFR-flygning, kontroll av flygning under visuella väderförhållanden, nya bestämmelser för marschhöjder, organisation av lufrummet etc. Den viktigaste frågan torde dock gälla möjligheterna att få flyga i kontrollerat lufrum under visuella väderförhållanden men i övrigt enligt samma regler som för IFR.

\* RAC = Rules of the Air and air traffic Control procedure.  
OPS = OPerationS of aircraft.

## FAI European Air Tour 1963 Programmet presenteras för FAI:s egen tävling

Dr Josef Gaisbacher från Österrikes aeroklubb och tillika en av FAI:s vice presidenter har lämnat följande informationer om årets uppmärksammade tävling, i vilken 3 platser reserverats för svenska piloter.

Starten äger rum i Augsburg (Västtyskland) den 1 september och har formen av en ankomsttävling. Nästa dag, den 2 september, sam-

las deltagarna i Graz (Österrike), där arrangörerna bjuder på en landningstävling. Den 3 september flyger man från Graz till Belgrad (Jugoslavien) och under färden är diverse spänningsprov m m inlagda. I Saloniki (Grekland) anordnas ännu en landningstävling den 4 september. Slutmålet Aten (Grekland) nås den 5 september och på vägen dit från Saloniki blir det rekognoseringstävling med fotomål, kanske samtidigt en repetition i antikens historia.

Årets FAI-tävling blir något lättare än fjol-årets. Anmälningavgiften är S 50.— per person. Arrangörerna planerar för 80 flygplan med 200 deltagare. Program med alla detaljer kan väntas i mitten av juni. 1 augusti är sista dag för anmälan.

## Försäkringspaketet

Den nya "paket"-försäkringen som presenterades i aprilnumret av KSAK-NYTT har redan vunnit gehör hos de anslutna flygklubbarna. Enbart kaskoförsäkringen har vid pressläggningen överskridit ett belopp av en och en halv miljon kronor.

## Driftsstatistik för firmaflyg

SAAB rapporterar för andra halvåret 1.7—31.12 1962 följande driftsstatistik för sitt direktionsflygplan av typ Beechcraft "Baron". (Perioden omfattar visserligen 6 månader men inkluderar semestermånaden och julhelgen, varför den effektiva driftsperioden inte är mycket längre än 4 1/2 månader).

flygtid under perioden . . . . .	215 tim 20 min
antal genomförda flygningar	296 st
antal inställda eller avbrutna flygningar: . . . . .	
p g a för dåligt väder ..	noll
p g a tekniska störningar.	noll
medelbeläggning per tur (kabinfaktor) . . . . .	53,2 %
bensinförbrukning . . . . .	99 lit/tim
(motsvarar 3,0 lit/mil, bensinkostnad c:a . . . . .	1,25 kr/mil)
vanligen utnyttjad marschfart . . . . .	342 km/tim
(tillverkarens prestandauppgift för samma flyghöjd och effekt . . . . .	337 km/tim)
uppskattad tidsvinst under perioden genom att "Baronen" använts i st.f. annat färdmedel . . . . .c:a	2000 persontim.

Med ett värde av t ex 60 kr/tim för företagsledning och chefsingenjörer betyder detta en bruttobesparing av storleksordningen 120.000 kr eller per helår c:a 250.000 kr.



## VI BETJÄNAR

flygplanägare med tillsyner, översyner och reparationer av flygplan, helikoptrar, motorer och hjälppapparater

## NYA FLYGMOTORER UTBYTESMOTORER

Lycoming  
Continental

Lycoming O-235-C1B, O-320  
Continental A65, C85, O-300

## RESERVDELAR

### MOTORER

Lycoming  
Continental  
Franklin  
Cirrus  
Gipsy

### GENERATORER

Bendix  
Delco Remy

### FÖRGASARE

Marvel  
Stromberg  
Hobson  
Zenit

### MAGNETER

Bendix Scintilla  
Eisemann  
Case-Slick  
BTH

### VACUUMPUMPAR

Pesco  
Airborne Mechanics

### PROPELLERREGULATORER

Woodward

### STARTMOTORER

Bendix  
Delco Remy

### PROPELLRAR

Hartzell  
Mc Cauley

## AN-, MS- och NAS STANDARDMATERIEL

## AGENTURER:

Bell Helicopter Company  
Costruzioni Aeronautiche  
Giovanni Agusta  
Dornier-Werke

Lycoming  
Kollsman Instrument Corp  
Sun-Air Electronics

Välkomna med förfrågningar och order

# OSTERMANNS AERO AB

## BROMMA FLYGPLATS

Postadress: Bromma 10 – Godsadress: Sundbyberg

Tel: 28 28 40

# Bestämmelser för Svenska Mästerskapstävlingar (SM) i motorflyg 1963

## I ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

### 1. Deltagare

Tävlingen är öppen för varje svensk medborgare som är medlem i till KSAK ansluten flygklubb samt innehar gällande flygförarcertifikat 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.

## Stjärntävling och jubileumsyra

Jönköpings Flygklubb kommer traditionsenligt att anordna Stjärntävlingen i vår, denna gång på Jönköpings (nya) Flygplats. I det förra året nyuppsatta vandringspriset, som likasom det föregående skänkts av Saab, gjorde Linköpings Flygklubb den första in-teckningen. Den 15 och 16 juni får vi ånyo möjligheten att kämpa om den eleganta Draken-modellen och äran.

Tävlingen består dels av en ankomsttävling, som avverkas lördagen den 15 juni och en navigeringsbana med spaningsmål, som går söndagen den 16 juni.

Klubben, som firar sin 30-åriga tillvaro i år, hoppas kunna celebrera detta genom att låta den sedvanliga kvällsträffen i samband med Stjärntävlingen få en extra festlig prägel. Vi hoppas att få se deltagare från så många som möjligt av Sveriges flygklubbar, såväl i luftrummet kring Jönköping, som bänkade kring festbordet på lördagskvällen.

### Nordiska Motorflygtävlingen NMT

arrangeras i Finland  
31 aug–1 sept. 1963

Deltagande flygplan skall medföra luftvärdighetsbevis och ansvarighetsförsäkring.

### 3. Tävlingsledning

Tävlingen anordnas och ledes av KSAK, som utser tävlingsledare och 2–3 överledare. Överledarna utgör jury och är högsta appellationsinstans. Jurys beslut i till densamma hän-skjutna frågor samt i alla regelfrågor är definitiva och kan ej överklagas.

### 4. Tävlingsmål Priser

Alla deltagare tävlar i en klass. Vinnaren av tävlingen blir svensk mästare och erhåller här-för uppställda priser.

Priser kan dessutom vara uppställda för bästa klubbtag eller bästa prestation inom viss kategori av deltagare i enlighet med de statuter som är gällande för varje särskilt sådant pris. Uppgift å priser samt för dessa gällande särskilda bestämmelser meddelas årligen i samband med utlysningen av tävlingen.

### 5. Anmälan

Anmälan till tävlingen sker på härför uppgjord blankett, som tillhandahålles av KSAK samt insändes genom vederbörande klubb.

Anmälan av lag sker på särskild blankett. Samtidigt med anmälan insändes anmälningsavgift vars storlek årligen meddelas.

Tävlingsledningen äger vidtaga erforderlig begränsning av antalet deltagare i tävlingen. Meddelande härom samt principerna för begränsningen delgives i samband med utlysandet av tävlingen.

### 6. Ansvar

KSAK, ansluten flygklubb, tävlingsledning eller dess funktionärer ansvarar icke för skada uppkommen under eller i samband med tävlingen på förare, flygplan eller på tredje man eller hans egendom.

Ägare till deltagande flygplan skall täcka med flygplanet förbunden skaderisk genom i försäkringsbolag tecknad ansvarighetsförsäkring. (600 000:—/200 000:—/200 000:—)

### 7. Tävlingens utlysande

Tävlingen skall utlysas senast sex veckor i förväg i KSAK:s officiella organ samt genom cirkulärskrivelse till flygklubbarna.

## För 1963 gäller:

### Plats och tid

Tävlingen äger rum vid Norrtälje flygplats 17–18 augusti. Upprop sker vid flygplatsen 16 augusti kl 20.00.

### Anmälan

skall vara KSAK tillhanda senast 30 juli. Anmälningsblanketter för enskilt deltagande och för lag kan rekv. från KSAK.

### Anmälningsavgift

kronor 40:— insättes samtidigt med anmälan på postgirokonto 55570.

### Sportlicens erfordras

Ansökningsformulär rekv. från KSAK.

### Tävlingsregler

I detta nummer av KSAK-NYTT införda tävlingsregler gäller.

### Kompletterande tävlingsbestämmelser

angående briefing, förläggning m m kommer att tillställas de anmälda senast 7 dagar före tävlingen.

### Kartor

i skala 1:100 000 kommer att användas. Anskaffas genom ledningens försorg.

### Priser

#### Individuellt:

Segraren får inteckning i Öresundspokalen och Ahrenbergs-pokalen samt erhåller KSAK:s SM-sköld. Den som tidigare högst två gånger deltagit i SM eller Riksmotorflygtävlingens final får dessutom tävla om inteckning i Generalmajor Nils Söderbergs Vandringspris.

#### I lag:

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

Dessutom påpekas att SM samtidigt är uttagningstävling för tävlingen om Nordiska Flygarpokalen och SAS-pokalen. Denna tävling går i år i Finland den 31/8–1/9 och som vanligt kommer lag från Norge, Finland och Danmark att delta.

## II TÄVLINGSREGLER

### I. Slag av prov

Tävlingen omfattar följande tre huvudgrupper av prov:

#### a) Navigeringsprov

Provet utgör en tidtabells- och navigeringsflygning med hjälp av karta och kompass. Utefter banan är spaningsprov anordnade bestående av lokalisering eller beskrivning av förutbestämda mål. Spaningsmålen får ej vara mer än 300 m avlägsna från färdlinjen.

Antalet spaningsmål skall vara högst 10, minst 6. Färdplan beräknas av den tävlande själv.

Varje tävlande erhåller en starttid. Order för flygningen (bana, vinduppgifter etc) meddelas 30 min före erhållen starttid. Därvid utlämnas kartor, ifyllda startkort etc. Inga andra kartor får medföras.

Av tävlande beräknad idealtid skall hållas under hela flygningen, vilket kontrolleras genom särskilda (hemliga) kontroller.

Flygningen utföres på en höjd av 200–400 m över terrängen. Tävlingsledningen må anbefalla viss höjd för viss del av banan.

Mållinjen skall efter avslutat navigeringsprov passeras på 50–75 m höjd (eller annan angiven höjd).

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

#### b) Specialprov

Specialproven kan omfatta:

Beräknings- och bedömningsuppgifter.

Nedkastning av meddelanden.

Andra liknande prov enl tävlingsledarens bestämmande.

Proven kan inläggas i navigeringsprovet under landningsproven eller under särskild flygning.

#### c) Landningsprov

Landningsproven skall omfatta tre landningar, där uppgiften är att utföra en 3-punktslandning så nära som möjligt efter passerandet av en markeringslinje, som tänkes markera fältets begränsning på läsidan. Var och en av landningarna skall utföras på ettdera av följande tre sätt.

1. Simulerad nödländning, varvid gasen avdrages på 300 m höjd och därefter ej får användas. Höger- eller vänstertarv kan anbefallas. Stilbedömning förekommer ej.

2. Precisionslandning med motor, varvid användning av motorn tillåtes endast intill dess hjulen första gången berör marken. Stilen bedömes.

3. 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. Vingglidning är tillåten intill en punkt 100 m före markeringslinjen. Stilen bedömes.

## 2. Beräkning av tävlingsresultat

Hela tävlingen är indelad i ett antal prov. De tävlande tilldelas ett antal poäng (prickar) för varje prov allt efter resultatet. Härvid gäller särskilt utfärdade handikappbestämmelser ifråga om navigeringsprovet och landningsproven, baserade på principen att prickbelastningen skall stå i omvänt förhållande till de deltagande flygplanens relativa marschfart resp relativa landningsfart.

Målet är att få så få poäng som möjligt, vilket gör den tävlande som har det lägsta antalet poäng till segrare.

För var och en av huvudgrupperna av prov omräknas poängresultatet på sådant sätt att huvudgrupperna kommer att ingå i totalresultatet med följande procentvärden:

Navigeringsprov	60 %
Specialprov	15 %
Landningsprov	25 %

Poängberäkning sker enligt en särskild poängtabell. (Sid. 25).

Omvärdering av poängresultaten i huvudgrupp sker enligt omvärderingstabell. (Sid 26). Tävlingsresultatet uträknas snarast. Tävlingsprotokoll över tävlandes poängbelastning samt tävlingsresultatet (ordningsföljden) framlägges för de tävlande (anslås på anslagstavlan) senast inom två timmar efter sista tävlandes sista landning. Om möjligt bör resultaten av de olika proven anslås efter hand.

Det slutgiltiga protokollet skall undertecknas av tävlingsledare, ställföreträdande tävlingsledare, tävlingssekreterare och närvarande överledare.

## 3. Diskvalificering

Följande omständigheter föranleder diskvalifikation från tävlingen:

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

# PIPER Comanche

**SNABB  
BEKVÄM  
VACKER**

Ett fullödigt flygplan i absolut toppklass. Av expertisen bedömt såsom det bästa av lätta en- och tvåmotoriga flygplan oavsett klass. Bedömningen utfördes enligt protokoll upptagande c:a 500 olika punkter. Comanche prisbelöntes med English Royal Aero Club Diamond Jubilee Trophy.

**Comanche är trefaldig världsrekordhållare!**

Levereras med 250 eller 180 hkr motor.

Fråga på Comanche hos generalagenten för Piper Aircraft Corporation i Skandinavien!



**NYGE - AERO/AB NYGEVERKEN**

BOX 31, NYKÖPING. TEL. 0155/173 40 vx, 183 92

## Poängtabell

	Poäng	Max-poäng		Poäng	Max-poäng
<b>A. Navigeringsprov</b>					
1. Beräkning av färdplan	.....	15	För varje påbörjad 5 m därutöver	.....	1 10
Avvikelse för varje fullt 5-tal°	2		Påtaglig avvikelse från angiven höjd (avgöres av juryn)	.....	1—10 10
Avvikelse för varje full period om 20 sek	.....	1	3. Övriga specialprov	.....	40
För sent inlämnad färdplan för varje min	.....	1			
2. Starttidpunkt (gasgivning)	.....	5	<b>C. Landningsprov</b>		
Avvikelse för varje full period om 10 sek	.....	1	1. Simulerad nödlandning	.....	50
3. Passage av kontroll (för varje kontroll)	.....	70	Otillåten användning av motor	.....	50
Avvikelse från rätt passertid utöver ± 10 sek för varje påbörjad period om 5 sek	.....	1	Flygplanet berör marken före markeringslinjen	.....	50
Icke passerat	.....	70	Avstånd från markeringslinjen till 3-punktslandning per 3-tal m	.....	1
4. Dukmål (för varje mål)	.....	10	Avstånd från landningsstråkets slutända till den punkt, där flygplanet överskrider sidolinjen per 3-tal m	.....	1
Ej upptäckt mål	.....	10	2. Precisionslandning med motor	.....	50
Fel angivet läge per mm på kartan	.....	1	Flygplanet berör marken före markeringslinjen	.....	50
5. Passage av mållinjen	.....	Ej begränsat	Avstånd från markeringslinjen till 3-punktslandning per m	.....	1
Inflygningsriktning: för varje fullt 10-tal° (sedan flygplanet kommit inom synhåll)	.....	1	Avstånd från landningsstråkets slutända till den punkt flygplanet överskrider sidolinjen per m	.....	1
Högst 180°	.....	1	3. Precisionslandning utan motor	.....	50
Passertid: avvikelse från rätt tid utöver ± 5 sek för varje påbörjad period om 5 sek	.....	1	Otillåten användning av motor	.....	50
6. Påtaglig avvikelse från angiven flyghöjd (avgöres av juryn)	.....	5—25	Flygplanet berör marken före markeringslinjen pr m	.....	1
7. Felaktig beskrivning av mål eller kontroll (för varje)	.....	1—10	Avstånd från markeringslinjen till 3-punktslandning per 3-tal m	.....	1
			Otillåten användning av vingglidning eller flaps (100 m före markeringslinjen)	.....	50
			Stil: utan anmärkning	.....	0
			medelmättig	.....	5
			otillfredsställande (t ex stallas på för hög höjd utan att flygplanet skadas)	.....	10 10
<b>B. Specialprov</b>					
1. Terrängmål (fotomål eller beskrivningsmål)	.....	20			
Ej upptäckt mål	.....	20			
Fel angivet läge (1 poäng pr mm på kartan)	.....	10			
Felaktig beskrivning	.....	1—10			
2. Nedkastning av meddelanden (för varje kast)	.....	20			
Avstånd från målet ± 5 m	.....	0			

## 4. Ordergivning för flygning

Före tävling skall briefingsammanträde ordnas, varvid regler och bestämmelser genomgås och frågor besvaras. Därvid meddelas även startordning och ungefärliga starttider. Startorder med meddelande av tävlingsuppgiften lämnas individuellt 30 min före varje tävlandes start. Tiden för beräkningar och startförberedelser skall vara lika för samtliga tävlingsdeltagare.

## 5. Prisbedömning Protester

Tävlingsledaren svarar för att prisbedömningen 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 Motorflygtävlingen

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.

#### Handikappbestämmelser

1) Navigeringsprovets dukmål samt terrängmål

$$H = \frac{150}{v} \quad \begin{array}{l} H = \text{handikappfaktorn} \\ = \text{den av den tävlande} \\ \text{valda marschhastigheten} \end{array}$$



## UTOMLANDS

med eget flygplan

KSAK's råd och anvisningar är under utgivning. Kan rekvideras från KSAK. Pris 3 kronor. Direkt anslutna medlemmar erhåller häftet kostnadsfritt.

**KSAK, Skeppsbron 40**

Stockholm C - Tel. 23 23 65

2) Nedkastning av meddelanden

$$H = \frac{150}{v} \quad \begin{array}{l} H = \text{handikappfaktorn} \\ v = \text{marschhastigheten} \end{array}$$

3) Landningsproven

$$H = \frac{60}{v} \quad \begin{array}{l} H = \text{handikappfaktorn} \\ v = \text{landningshastigheten} \end{array}$$

#### Omvärdering av poängresultaten

För var och en av de tre huvudgrupperna av prov bestäms en koefficient, med vilken de tävlandes poängtal skall multipliceras. Summan av de så erhållna produkterna utgör den tävlandes slutresultat.

Koefficientbestämningen tillgår på följande sätt.

De två bästa tredjedelarnas (närmaste hela tal) poängresultat sammanräknas. Medeltalet uträknas. Det för resp huvudgrupper enl punkt B2 fastställda procenttalet divideras med detta medelvärde. Kvoten utgör den sökta koefficienten.

$$\text{Antag 12 tävlande } 2/3 \times 12 = 8$$

#### Ex Navigeringsprov

De åtta bästas sammanlagda poäng ..... = 640 poäng  
Medeltalet = 640:8 ..... = 80 "  
Procenttalet 60:80  
= 0.75 .... *Koefficienten* = 0.75 "

#### Ex Specialprov

De åtta bästas sammanlagda poäng ..... = 80 "  
Medeltalet = 80:8 ..... = 10 "  
Procenttalet 15:10  
= 1.5 .... *Koefficienten* = 1.5 "

#### Ex Landningsprov

De åtta bästas sammanlagda poäng ..... = 1.000 "  
Medeltalet = 1.000:8 ..... = 125 "  
Procenttalet 25:125  
= 0,2 .... *Koefficienten* = 0.2 "

Genomsnittliga slutpoängen för de åtta bästa tävlande blir på så sätt 100 poäng, nämligen

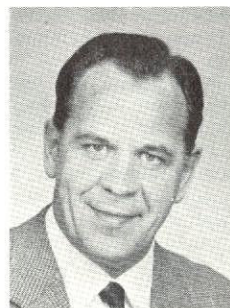
60 för navigeringsprov  
15 för specialprov och  
25 för landningsprov

#### Ex på beräkning av tävlandes totalresultat

Antag  
navigeringsprov 27 poäng  $27 \times 0.75 = 20.15$   
specialprov 4 "  $4 \times 1.5 = 6.00$   
landningsprov 21 "  $21 \times 0.2 = 4.20$

Totalt poäng 30.35

## Ny länsflygchef



Distriktschefen  
Allan S O Nilsson  
Kronobergs län

## Nya finska kartor

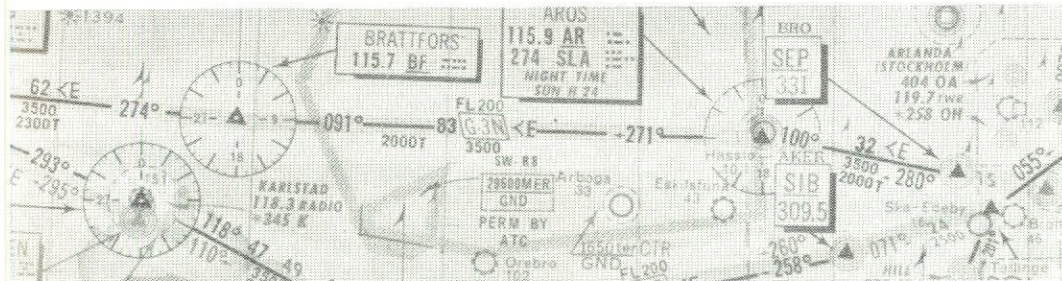
I en ny kartserie 1:500 000, som avses omfatta hela Finland, har nu de fyra första kartbladen utkommit och kan rekvideras från KSAK: Helsinki (2103 D), Kotka (2103 C), Vaasa (2103 A) och Kuopio (2103 B).

## KSAK får linktrainer

En linktrainer, som KSAK i dagarna övertar från flygvapnet, kommer att byggas upp i KSAK-husets bottenvåning, där Stockholms motor- och segelflygare samt andra flygintresserade får öva "torrflygning".

Redan omkring månadsskiftet maj-juni kommer linktrainern att flyttas från flygledningen till KSAK-huset. Efter en utbildningskurs för de instruktörer som skall ta hand om link-flygningen räknar man med att kunna ta emot de första eleverna den 17 juni. KSAK tar redan nu emot anmälningar.

I nästa nummer, som utkommer 20 september hoppas vi kunna presentera anläggningen i ord och bild.



## Marknadens förnämsta NAVIGERINGSUTENSILIER

ROUTE MANUALER — FLYGVÄSKOR (läder) — ROUTE-KARTOR — LOG-FORMULÄR — COMPUTERS, 3 storlekar samt ett flertal andra artiklar  
Jeppesen, kvalitet förenat med förmånliga priser, — känt över hela världen och anlitade av såväl svenska som världens övriga flygbolag och flygklubbar.

**Jeppesen & Co. GMBH.**



Eftertraktade kvalitetsartiklar — Begär prospekt

**AERONAUTIC — BOX 5062 — MALMÖ 5**

## Flyghandbok för VFR-flygning – välkommen nyhet från SPAF

En praktisk och kortfattad information ger den nya flyghandboken som redigerats av Sven Hugosson. Den är avsedd att användas dels vid planeringen av en flygning, dels som uppslagsbok under flygning. Huvudinnehållet är blad över 48 svenska flygplatser, presenterade med översikts- och detaljkarta samt fältbeskrivning (adressuppgifter, geografiskt läge, mått och beskaffenhet, radiofrekvenser, belysning, hinder och masker, service- och kommunikationsuppgifter etc.) Antalet flygplatser i handboken kommer efterhand att ökas till ett 100-tal, varjämte man planerar ett tiotal kartblad från vart och ett av de nordiska grannländerna.

Handboken innehåller vidare en textavdelning, där frågor som Allmän förarinstruktion, Speciella förarinstruktioner (fn över Super Cub, Rallye Club och Pacer), Meteorologi, Radioterminologi, Bestämmelser och Trafikregler samt Nödinstruktioner behandlas.

Ännu kan man med fog anmärka på en hel del detaljer, framhåller Carl O Olsson, som

presenterar handboken på KSAK-NYTT:s redaktion. Ofullständiga kartskisser och bristfälliga textanvisningar hoppas utgivarna kunna komplettera i den planerade rättningstjänsten, bl a genom medverkan från de piloter som använder sig av handboken under sina flygningar.

Handboken är tryckt i lösbladssystem. Prenumerationspriset är 50 kronor + 15 kronor/år för rättningstjänsten. Medlemmar i SPAF betalar 30 resp 10 kronor. I grundpriset ingår kostnaden för de ännu felande flygplatsbladen, av vilka ett 30-tal nu är under beredning.

### Två värdefulla kompendier

KSAK-sekreteriatet tillhandahåller följande nyutkomna kompendier: HUR SKALL JAG FLYGA, Luftfartsstyrelsens BCL-kompendium, presenterat i marsnumret av KSAK-NYTT (sid. 4). Pris 10:—.

METEOROLOGI FÖR KRIGSMAKTEN, en ny upplaga av flygvapnets påkostade meteorologilärobok med instruktiva färgillustrationer i mängd. Ordinarie pris 28:— är för KSAK:s samtliga medlemmar reducerat till netto 18:—.

### Viktig omläggning av KSAK:s adresssystem

Hela vårt medlemsregister och distributionsregistret för KSAK-NYTT skall under sommaren läggas om till bearbetning i datamaskiner. KSAK kommer därför att distribuera helt nya uppgiftskort till flygklubbar och direktanslutna medlemmar, för att från varje medlem inhämta korrekta och fullständiga uppgifter, som skall införas på bandet.

Det hela låter kanske väl optimistiskt, men låt oss hjälpas åt att på detta sätt bygga upp ett adresssystem som uppfyller de högsta anspråk på aktualitet och effektivitet.

### Pärmar till KSAK-NYTT

Önskemål om en förvaringspärm, passande en årgång av KSAK-NYTT, uttalades av KSAK:s senaste årsmöte. Offerter har infordrats och vi hoppas kunna offerera en lämplig pärm efter sommaruppehållet.

### Edsbyns flygdag

Tiden för den flygdag som arrangeras av Edsbyns flygklubb har nu fastställts till den 30 juni.

### Christian Ladouët till Dala Järna

Den franska fallskärmmästaren Ladouët har lovat medverka i Dala Järna vid den flygdag som Västbergslagens flygklubb arrangerar den 9 juni.



## Bragdman 62

Löjtnanten Bertil Eriksson, F3 Malmslätt, har av en enhällig jury tilldelats Stockholms-Tidningens guldmedalj för 1962 års flygarbragd. Löjtnant Eriksson, som är född 1934, har gjort sig dubbelt förtjänt av bragdmedaljen. Den om skicklighet och beslutsamhet vittnande räddningsaktionen som nu belönats utförde han två gånger med knappa två månaders mellanrum våren 1962. Här nedan låter vi honom själv berätta:

— Under kontrollflygning den 13 mars 1962 hörde jag i radion att ff av 2. graden Björkman i ett flygplan J 29F fått motorstopp. Han befann sig rakt över Malmslätt på 9 000 m höjd. Björkmans utbildningsståndpunkt tillät icke nödlandning. Han hade visserligen övat nödlandningsförfarandet med motorn på tomgång men kunde inte anses ha tillräcklig erfarenhet ännu.

— Eftersom väder och utgångsläge var gynnsamt beslöt jag mig för att dirigera Björkman per radio till nödlandning på Malmen. Jag anslöt 50 m bakom hans flygplan och dirigerade honom i en högersväng över Roxen och därefter mot Malmen. På 3 500 m höjd beordrade jag honom att göra ett återstartningsförsök av motorn. Motorn startade emellertid ej, varför jag fortsatte att dirigera honom runt flygfältet och vidare fram till sättning på landningsbanan. Flygplanet erhöll inga skador.

— Den 2 maj 1962, då jag utförde ännu en kontrollflygning, uppfattade jag i radion att ff av 2. graden Rundblad hade fått motorstopp över Borensberg på omkring 6 000 m höjd. Rundblads utbildningsståndpunkt medgav nödlandning under goda väderleksförhållanden. Vädret denna dag var emellertid av kallaftskarakter med Cumulonimbusmoln med under-

sidan 6—700 m översidan över 3 000 m. Molnmängden var så stor att avsteg från det normala nödlandningsförfarandet måste ske.

— Med hänsyn härtill beslöt jag mig att dirigera Rundblad till nödlandning på Malmen. Jag beordrade honom att styra mot Malmen och anslöt 50 m bakom honom. Efter ett misslyckat återstartningsförsök på 3 000 m höjd beordrade jag Rundblad att dyka ner under moln i en glugg och fortsatte därefter att dirigera honom fram till landningen, som skedde utan skada på flygplanet.

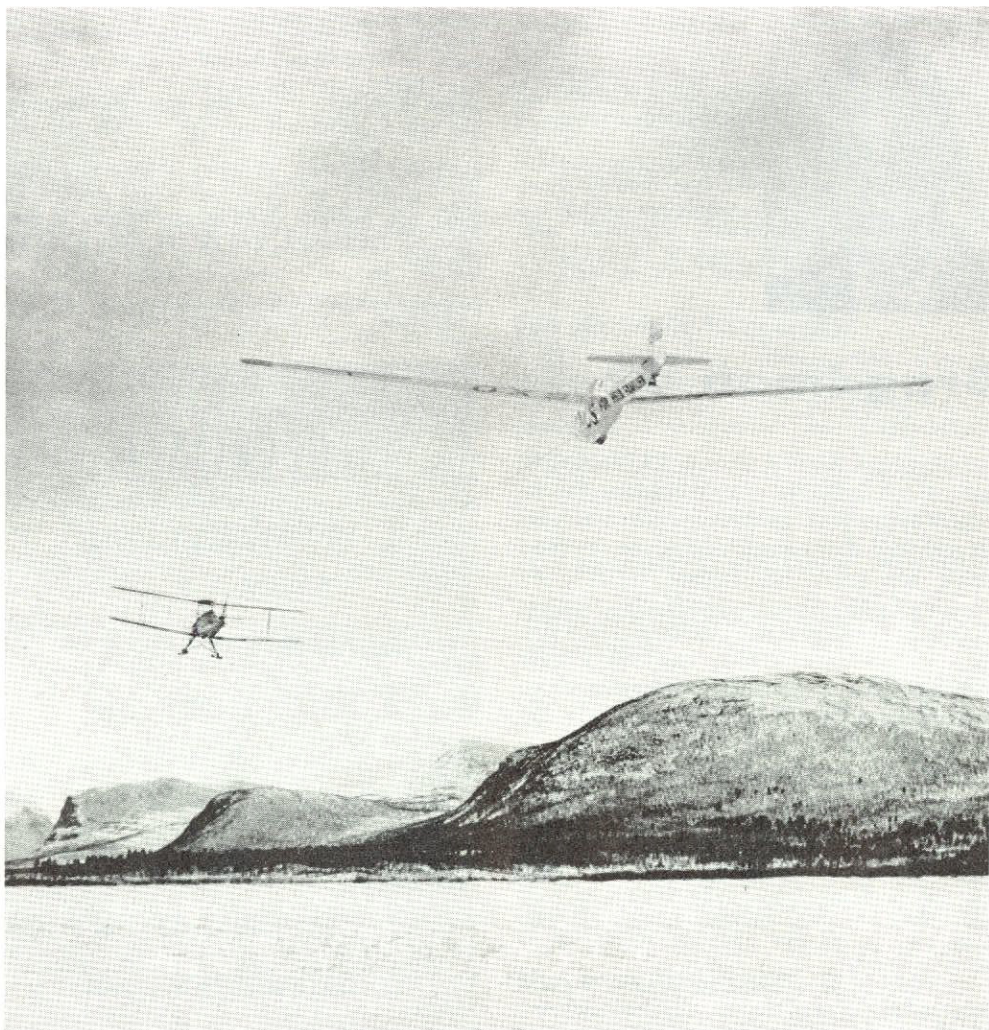
## CHECKLISTA

1. Fastbindningsremmar åtdragna
2. Huven låst
3. Samtliga roder fria  
Fulla roderrörelser
4. Bromskontroll  
Broms inne och låst
5. Höjdmätare nollställd
6. Höjdrodertrim i rätt läge

### I flygsäkerhetens tjänst

Segelflygavdelningen har iordningställt ett antal lättmetallskyltar, upptagande en checklista för segelflygare. Skylten är avsedd att anbringas i samtliga segelflygplan. Instruktioner kan i sinom tid väntas från chefsinstruktören, som nu sommarflyttat med hela segelflygavdelningen till Segelflygskolan Älleberg.

STORVIK	PRIVAT Lemstanäs III 17
	GRS mot Storvik 1:20 000 91 34 600
LÄGE, HÖJD 6035N 1636E c:a 70 möh /-9mb 3 km ENE Storvik	RADIOFREKVENSER TWR
INNEHAVARE Höforsbygdens Flygklubb	RADIONAV
FALTVAKT, TL 0290/ 22 827 22 786	HINDER, MASKER Vissa masker på stråk 16/34
FALTYTA, ANM Stråk 05/23 förlängs till 600 m.	BELYSNING
SERVICE F80, /H/	SPEC. TRAFIKREGLER
MÅT OCH LOGI I Storvik eller Sandviken	
KOMMUNIKATIONER Taxi Buss?	
SPECIELLT	



## Påskflygningar i fjällterräng

*Deltagarna i de fyra segelflygläger, som i anslutning till påskhelgen arrangerats på olika håll i landet, är alla lika entusiastiska. För en outsider är det omöjligt att göra någon gradering. Här låter vi fyra välkända segelflygare, en från vardera lägret redovisa sina intryck och erfarenheter i text och i lockande bilder.*

## Kebnekajse 23/3–15/4

Då vi i organisationskommittén i sept. 1962 med erfarenheter från det årets försöksläger, startade förberedelserna för 1963 års segelflygläger var våra förhoppningar om deltagarantalet begränsat till 60 deltagare. Sedan preliminär anmälan inkommit efter vår inbjudan var antalet uppe i 130 deltagare. Därav var 34 man från klubbar söder om Dalälven. Våra finska vänner mönstrade upp med 15 klubbar representerade och 20 segelflygplan. Ett enastående gensvar på vårt läger våren 1962. Den genomsnittliga resvägen för vår finska vänner blev c:a 75 mil.

Lägret gynnades inte av vädergudarna den första veckan. Man fördrev tiden med inflygningar och något hangflygning. Längre behövde vi dock inte vänta. En dags västlig vind och tiden för vågflygning var inne. Alla mulna ansikten förbyttes liksom himlen i strålände sol. Snart var alla segelflygplan i luften och höjdrisultaten strömmade in till flygtidskontrollen. Hans Thammert Kiruna landade med 6000 m på barogrammet. Delad glädje är dubbel glädje tyckte Reejo Hiltonen från Finland och visade hur man lättast kommit upp till 7800 m. Det var en lätt chockad organisationskommitté, som på kvällen tog del av resultaten. Vi hade ställt förhoppningar, men icke så stora. Efter den första lyckade dagen sjöngs allsång

VÄGMOLN

Dagens resultat 7/4	
total höjd	vind
7800	7100
7100	6200
6400	5700
6000	5500
6000	4900
5600	5000
5100	4100
4500	3600
4500	3800
4400	3400
4200	3200
3400	2900
3300	2500
3100	2200

m. fl.

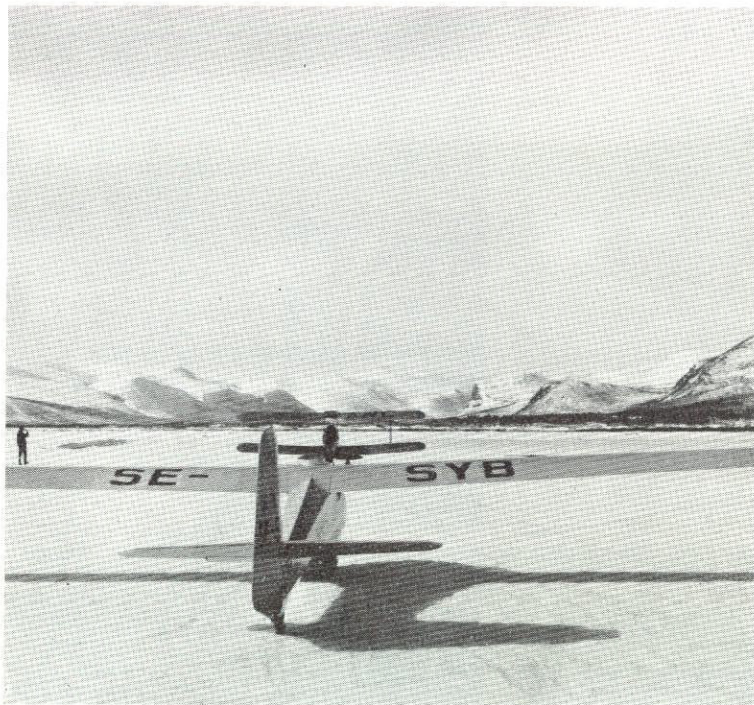
Ovan: Söndagsflygningar i Kebnekajsefjällen!

Härunder: Från Kiruna segelflygchef Sten Johansson och bogserföraren Friberg med två av lägerdeltagarna.



Tv: Kirunas Bergfalke och Mothen över Paittasjärvi.





och dansades till improviserad musik och talandes om kommande lyckade dagar. Det skulle föra för lågt att här nämna namn på alla de vilkas prestationer så skulle förtjäna, men Harriet Louhija Finland som bästa kvinnliga deltagare bör observeras för ett flertal utmärkta resultat.

Lägret hade nöjet att som besökare och iakttagare kunna notera chefen för fjärde flygeskadern generalmajor Gösta Odqvist, som samtidigt överlämnade en gästbok, som gåva. Vidare var trafikdirektör J. G. Karlsson från Luftfartsstyrelsen vår gäst för en dag. Lennart Ståhlfors från KSAK passade på att pröva en våg upp till 3500 meter och därmed var hans fyra lägerdagar räddade. Start och landningsbana hade vi plogat upp på isen i Sjön Paittasjärvi vid Pirttivuopio med Kebnekajsemassivets bländvita toppar som dekorativ bakgrund. Banan hade måtten 1200×70 meter. Start och landning skedde i skilda zoner, likaså skedde i luften en uppdelning av utrymmet mellan motor och segelflyg. Bestämmelserna för flygplatsen upprättades i samråd med flygplatschefen i Kiruna Ture Hansson däri inkluderades även flygräddningstjän-

ten. Trafikledningen var inrymd i en buss utrustad med plottingbord där ansvarige trafikledaren hela tiden kunde kontrollera starter och landningar. Varje förare hade att före start lämna skriftligt besked om sin tilltänkta flygning och därmed underlätta eventuellt sökande efter saknat plan. Dessbättre förekom endast ett par missöden, varav det ena föranledde pådrag av flygräddningen. En något frusen finländsk segelflygare kunde efter någon timme på en fjällplåtå 100 m ö h hämtas med helikopter. Han hade efter desorientering landat utan att skada vare sig själv eller flygplanet. Flygplanet hämtades någon dag senare av Gällivare flygklubbs Auster med Tage Lundqvist som förare, ett icke riskfritt företag värt en eloge.

Om man låter minnesbilderna passera revy, framträder långfredagens morgon på ett alldeles speciellt sätt. Kiruna Flygklubbs ordförande Kyrkoherde Sigfrid Landin besökte lägret på vår inbjudan varvid alla deltagare samlades till en kort friluftsandakt, ledd av kyrkoherde Landin och inramad av flygplan med hela vår mäktiga fjällkedja i väster som bakgrund.

När nu detta vårt "vågspel" är avslutat och

riktlinjerna för nästa års Kebnekajseläger skall börja taga form, vill vi i organisationskommittén rikta ett tack till alla deltagare och främjare i såväl Finland som Sverige för det storartade sätt på vilket de hjälpt oss göra våra planer till en realitet. Samtidigt får vi hälsa alla välkomna till nästa års Kebnekajseläger. Vi lovar att sefelflygsporten främjas.

Organisationskommittén för Kebnekajselägret 1963

Ebbe Rönnqvist  
(ordförande)

#### Fakta om Kebnekajselägret 1963

Slutligt deltagareantal 140 personer.  
Uthyrda logi 100 × 21 dag = 2100 logi totalt.  
Utspisning mat = 1600 mål.  
Utspisning kaffe = 700.  
Deltagande segelflygplan = 27 st därav 7 svenska 20 finska.

Bogserflygplan = 4 st därav 2 svenska 2 finska.  
Gästande motorflygplan = 4 st.  
Starter med motorflygplan = 700.  
Starter segelflygplan = 661.  
Motorflygtid = 140 tim.  
Segelflygtid = 539 tim 1 min.  
Största höjd = 7800 m. R. Hiltonen (Ka 6).  
10 flygningar = 5200—6200 m.  
109 flygningar = 2000—5000 m.  
Femtimmarsprov = 6 st.  
Sträckflygningar = 2 st å 6 mil. (Inga allvarliga försök.)

Bästa svenske deltagare = Hans Thammert Kiruna. 6000 m (Bergfalke II/55).  
Mesta flygtid för klubb = Kiruna FK 165 tim 50 min. (4 flygplan).  
Bästa flygdag = 10/4 117 tim 44 min med 74 starter.  
Antal dagar då varje start givit mer än 1 tim segelflygtid = 6 dagar.  
Antal lägerdagar = 21.  
Antal flygdagar = 14.





## Skövde-Pirttivoupio t.o.r. med bil och flygplanvagn

Rubriken låter skrämmande, men är man segelflygare och fått en släng av sjukdomen "bacillus lenticularis" och därtill västgöte, då är allt möjligt.

Låt oss redovisa våra erfarenheter och intryck från denna resas uppläggning med lite fakta. Resan påbörjades, efter några veckors förberedelse, fredagen den 5 april kl. 19.00 från Skövde och ankom vi efter 170 mils non stop-resa Pirttivoupio söndag morgon kl. 10.00, således efter 39 timmar.

Vår bil, Skövde Flygklubbs Volvo Duett, var väl packad så att fem man ganska komfortabelt kunde medfölja. Vår resplan var så utformad att en man körde bilen i två timmar, satt som sällskap åt nästa förare i två timmar och vilade (läs sov) i sex timmar. Resultatet blev att den sovande väcktes ca 20 mil längre fram på färdvägen. Uppehåll gjordes endast för tankning och två matraster. Reservbensin medfördes i två jeepdunkar, denna reserv var emellertid något i underkant för de långa avstånden i övre Norrland, särskilt nattetid. Transportvagnen var en flygvagn utan kapell, dock hade ett kapell tillverkats för Bergfalkens vingar och kropp, detta användes senare till skydd nattetid då flygplanet stod parkerat på Paittäjärvis is.

Hemfärden påbörjades kl. 17.00 påskaften

och med återkomst hem till Skövde annandagens morgon kl. 07.00. I bagaget hade vi med oss hem en guld-C höjd och fyra höjdvinster samt en DK-höjdvinst som tyvärr blev avbruten p.g.a. att syrgas saknades för en av sittplatserna i Bergfalken. Guld-C höjden togs på torsdagen 11/4 och var den dagens bästa resultat.

Slutomdömet av den långa resan är att den ej är så ansträngande som vi fruktat och vi ser redan fram mot nästa års resa.

Här följer en kostnadskalkyl för varje deltagare:

Anmälningsavgift .....	Kr	25:00
Resa 340 mil à 1: 50/mil = 510 kr: 5 st		102:00
Mat o logi i Pirttivoupio, 7 dag ....		102:00
Matkostnad under resan, t.o.r. ....		15:00
Kostn. för nödutrustn. fjällkartor m m		15:00
	Kr	259:00

Vid planeringen av en första fjällresa tillkommer vissa utrustningskostnader till flygplanet, skida, syrgasanläggning m m.

Vi tackar Kiruna o Nordvingens flygklubbar för ett mycket trevligt och givande läger och rekommenderar varmt även sydligt belägna klubbar att följa vårt exempel. För enskilda intresserade såväl som klubbar kan vi stå till tjänst med upplysningar och event samarbete vid nästa års resa till detta läger. Vi skall dit!

Långresenärerna voro: Carl-Eric Andersson, Dan Larsson, SE-SYU, Åke Jonsson, Ralf Wärnå och Kent Eriksson.

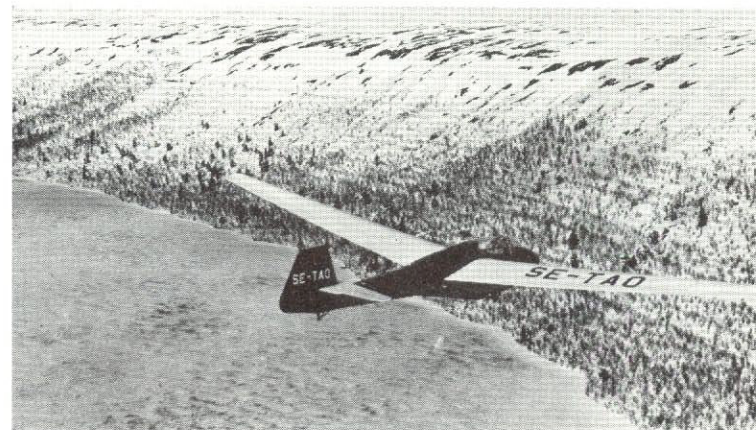
C E Andersson

## Grövelsjön 14/4 - 28/4

Varje vågtopp följs av en dal, det fick bl.a. en skara medlemmar ur Borlänge-Domnarvets och Ovan Siljans flygklubbar erfara vid årets segelflygläger i Grövelsjön. Efter en blygsam men lovande premiär på tredjedag påsk — då Bengt Trygg, Orsa nådde 3.800 m över havet (vinst 2.300) och faluläkaren Sven-Owe Häggquist 3.300 m ö h (vinst 1.900) blev det mest ett tämligen slätstruket harvande på ett av Sveriges bästa hang, det nästan milslånga Långfjället på Grövelsjöns mest svenska sida, eller i termik. Ja, sista dagen bjöd på en ihärdigt bubblande vårtermik med molngubbar över gränsen mellan skog och fjäll. Totalt flög vi c:a 115 segelflygtimmar på 135 starter under åtta dagar med flygbart väder. Ovan Siljans flygklubb (Orsa) var med bara första veckan och lämnade kvar sin Bergfalk SE-AXH för att borlängepojarna skulle få uppsjö på kärror andra veckan — den tråkiga vecka som gav endast tre flygdagar. Insatsen från de populära orsapojkarna, som aldrig drog sig för att suga i och hjälpa till, utgjorde 25 segelflygtimmar och



Ovan: TAO med Carle-Häggquist. T v: Bergfalken SE-TAO på väg mot ett av Sveriges bästa hang, det milslånga Långfjället på Grövelsjöns mest svenska sida.  
Foto: Millgård.



35 starter, flaxarna från Rommehed flög alltså totalt 90 timmar på 100 starter.

Tre dagars stillaliggande i dåligt väder gav oss många tillfällen till samtal. Det var ju tredje året och fjärde lägret (två i fjol) så det fanns erfarenheter att ventilera. En sak som vi blivit allt säkrare på är att Borlänge-Domnarvets f n äldsta segelflygplan, trä-och-duk-ensitsaren Weihe SE-SND, är klubbens mest fältmässiga i fjällen: Lätt att dra på marken, lätt att få upp även i dåligt före, flyger "på en gäspning", dvs flyter på mycket svaga uppvinningar. Kort sagt idealplanet i fjällvärlden. Förmodligen gäller omdömet även Olympia. Den andra använda typen, tvåsitsiga Bergfalke, i all ära, jämförd med Weihe kommer den på efterkälken. Nåja, den modernare Bergfalke är ju visserligen avsedd som skolflygplan, så en jämförelse med en högvärdig, visserligen äldre typ är inte riktigt rättvis. Trots att vi nu två gånger använt den hos oss utformade breda plåtskidan är Bergfalken enligt vår erfarenhet tung och besvärlig att hantera på marken. Faktum är att vi pratat om att ändra på "styrkeförhållandet" från nuvarande egna två Bergfalkar och en Weihle (plus underbara Super-Cuben 150 förstås) till en Bergfalke, en Weihe och en Olympia. En tvåsitsare bör ju finnas med för inflygningar på platsen och för att skjutsa förtjänta gynnare av sporten allmänt och lokalt.

Hur som helst så är fjällsegelflygarna ledsnå över att Weihe inte längre tillverkas. Inget enda av de modernaste högvärdiga segelplanen går upp emot Weihe med de långa, böjliga vingarna och den långa, "svajiga" stjärten. KSAK hade visserligen vänligheten att låna oss en Zugvogel förra vintern men varken den eller linköpingsgrabbarnas Ka-8 gjorde sig vidare bra i fjällvärlden. När SE-SND en dag måste pensioneras blir det sorg i borlängeklubben.

Ja, erfarenheter samlas på sådana fjällläger, det är ett plus som inte äts upp av den grova nolla som tex de många trädtoppsväderdagarna utgjorde.

Harald Millgård

## Åreskutan 6/4—21/4

Årets åreveckor, tiden 6/4—21/4, hade lockat ett femtiotal deltagare från företrädesvis Östersund, Sundsvall och Stockholm. Segelflygplanen som disponerades kom från Östersunds Flygklubb; två Bergfalke, en Weihe och en Baby Falk samt första veckan dessutom en Bergfalke från Sundsvalls Flygsällskap och en Moswey från Stockholm. Som bogserflygplan fanns en Super Cub, en Sk 12 och en Klemm 35.

Vädret var ganska fint; två dagar, skärtorsdag och långfredag tillät dock ingen flygning.

ÖFK:s fyra segelflygplan gick under lägertiden 210 starter 214 tim, Sundsvalls Bergfalke 53 starter och 45 tim och Moswey 18 starter och 16 tim, totalt alltså 281 starter och 275 timmar.

Höjdvinsterna blev icke större än tidigare år men väl fler. Högst kom "Tolle" Gummesson med en topphöjd på 4 400 m och en höjdvinst av ca 3 600 m. Sammanlagt noterades 10 guld-C-höjder, tre av dessa kan dock ej bekräftas av barogram. Ytterligare 10 höjdvinster ligger mellan 2 000—3 000 m, och 15 höjdvinster ligger mellan 1 500—2 000 m.

5 timmarsprovet klarades av fem piloter. Att icke fler sådana prov gjordes i Åre kanske delvis kan förklaras av att ÖFK under flygningarna på Göviken i mars, hade inte mindre än 8 st 5-timmars prov på Östbergshaget.

Under andra veckan fullföljdes en S-certifikatkurs med 6 elever, som verkligen fick flyga. På de 15 starter som ingick i kursen lyckades man i regel få 10—15 timmar.

Inga skador noterades på materielen. Det fina föret och den ganska ringa mängden



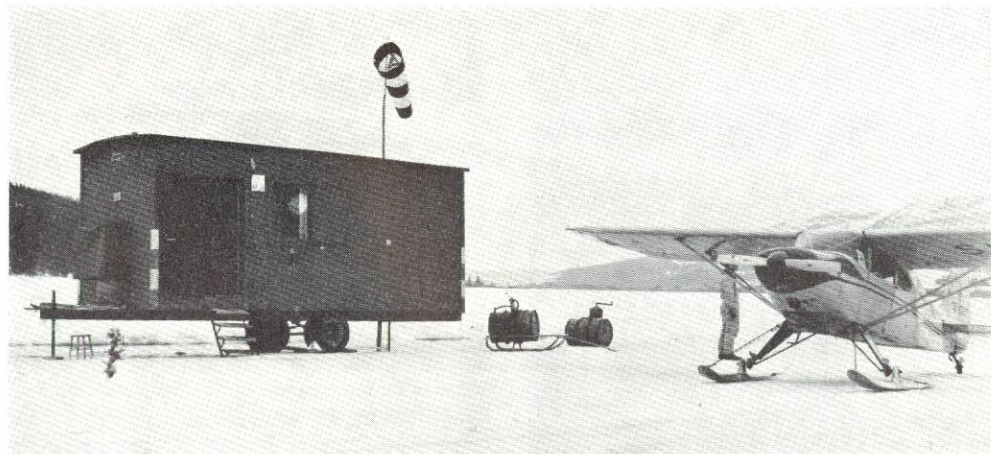
vatten på isen gör att materiellaget efter vinterövningarna är ovanligt gott.

Till det nya och mest glädjande i årets expedition hörde att förläggningsfrågan fått en synnerligen tilltalande lösning. Vid foten av Totthummeln, på Åbergsgården, trivdes alla synnerligen väl, och där träffas vi nästa år igen.

Nisse Nässén

Ovan: Rotormolnet över Åre, fotograferat en vårfriddag från Åre samhälle. Dag efter dag, år efter år finner man molnet på i stort sett samma plats.

Nedan: Tekniska Högskolans Pacer vid Åre-lägrets "TL-lorn".





Pacern från Tekniska Högskolans Flygklubb har provlandat det nya Årestråket.

**Inom ett år:**

## Landningsstråk i Åre

Ett av landets första landningsstråk i fjällvärlden projekteras för närvarande av Åre kommun.

Då snön har smält undan, igångsättes projekteringsarbetet i terrängen på platsen som ligger vid Ängarna, ca 4 km väster om Åre by. Stråkets längd blir 600—700 m till att börja med, men kan förmodligen förlängas något eller några hundratal meter i framtiden. Banan blir grästäck och ligger på ängsmark parallellt med järnvägen ett hundratal meter från Indalsälvens strand.

Intill stråket finns plats för parkeringsområde för flygplan och bilar. Vid stranden kan anläggas brygga och slip för sjöflygplan och drivmedelsförsäljning för såväl sjö- som landflygplan kommer att kunna ordnas.

Eftersom stråket ligger vid älvstranden relativt nära en bergssluttning, kommer flygbanorna vid start och landning att ha olika cirkulationsriktning beroende på rådande vindriktning. Västlig vind nödvändiggör vänstervarv, östlig vind högervarv; (vinden blåser i allmänhet parallellt med dalen i stort sett).

Inflygningssektorerna kommer att bli praktiskt taget helt fria från uppstående terränghinder.

Stråket kommer förmodligen endast hållas öppet då barmark råder, under vintern utnyttjas Åresjöns is.

38 – Maj 1963

Om projekteringsarbetet ger gynnsamt resultat, skall stråket möjligen kunna användas sent i höst, men denna uppgift måste anses som mycket osäker i skrivande stund.

THF har provflugit fältet med klubbens skidutrustade Pacer SE-CST med lovande resultat och hoppas att detta initiativ av Åre kommun skall hälsas med glädje av alla flygande fjällentusiaster i Sverige och utomlands.

/Fos.

## Litet förhistoria

Det gläder oss verkligen, att planerna på Årestråket nu tagit fastare former. Önskemålet är av gammalt datum. Först var det segelflygarna som väckte tanken på att man även sommartid skulle kunna utnyttja åreterrängen och den goda termiken. Redan 1952 undersökte Bengt C:son Bergman (KSAK) och Sven Dahl (Östersunds Fk) två områden, som kunde lämpa sig för anläggning av ett stråk 30 × 800 m.

Tillsammans med kommunens representanter och ombud för pensionsstyrelsen samt SJ undersökte man ett område omedelbart nedom järnvägsstationen och parallellt med banans sträck-

Forts. sidan 40

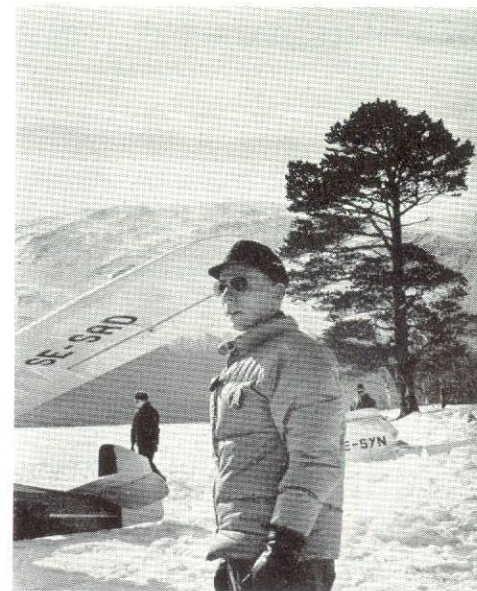


## Ottsjön 24/3–15/4

Det var i år 3:dje året i följd som segelflygarna samlades på Ottsjö Fjällgård. Verksamheten omfattade 3 veckor under tiden 24/3—15/4. Från 25 deltagare år 1961 hade deltagarantalet nu ökat till närmare 100, därav c:a 65 aktiva flygare från klubbarna i Aalborg, Arboga, Eskilstuna, Linköping, Stockholm, Trollhättan, Uppsala, Västerås och Östra Sörmland. Inalles deltog 8 segelplan och 2 bogserplan. 278 star-

Ovan: Ett flygsläp mot lävågorna bakom Othfjället.

T h: Ottsjöveckans arrangör Rolf Algotson, Eskilstuna Fk.





Fred Nordholm, Västerås, som var med redan i slutet av 30-talet, vinkar iväg ett släp.

4.100 m. Vid en vågsituation på eftermiddagen den 1/4 gick man in i våguppvinden på c:a 300 meters höjd och hade därefter konstant stig på 10—11 m/sek. upp till 3.200—3.300 m. Där "tvärslutade" stiget helt plötsligt. Vindstyrkan avtog från 60 km/tim till c:a 30 km/tim lika snabbt och vindriktningen blev också en helt annan. Det hela var för flygarna ett lika beklagligt som märkligt fenomen, som dock meteorolog Larsson på F 4 kunde förklara med hjälp av sina väderkartor.

Man kan säga att denna situation var typisk för hela lägertiden. Den vågbildande luftmassan sträckte sig endast till en begränsad höjd, olika för varje dag, och däröver fanns "ingenting".

Avslutningsvis kan väl sägas att man bör kunna komma högre än hittills uppnådda 4.800 m. Men den jämtländska fjällvärlden är kanske något för oregelbundet kuperad som gör att endast vissa vindriktningar och vindhastigheter jämte hög vågbildande luftmassa kan ge segelflygarna den förlösande 5.000 m höjdvist de åstundar.

Rolf Algotson

ter avverkades med en sammanlagd flygtid av 184 timmar.

Vågflygsituationer förekom varje vecka. Påskveckan var särdeles väl gynnad med våguppvindar praktiskt taget alla dagar. Kulmen nåddes påskdagen då ett flertal Guld-C-höjder noterades, den bästa på

Forts. från sidan 38

Äganderättsförhållandena visade sig vara mycket komplicerade och en del ägare var direkt ovilliga att avyttra sin mark. Dessutom innebar den genom området löpande bäcken ett tekniskt svårt och fördyrande problem. Varje vår svämmar denna bäck långt över sina bräddar.

Det andra alternativet, ett område vid Ängarna mellan Äre och Duved, det som nu är aktuellt, har sedan 1952 varit föremål för många förhandlingar och undersökningar. När man 1952 sökte intressera kommunen för flygstråkprojektet, befann sig civilflyget i en depression och kommunen var ovillig att investera pengar i ett projekt som inte omedelbart kunde väntas ge utdelning.

Följande år hade representanter från Östersunds Fk ett sammanträde i Äre skola med kommunens män och ombud från turistnäringen.

Här förklarade man sig intresserad av fältfrågan, därest trafikflyg och ymnigt statsanslag kom in i bilden.

En klar omsvängning kunde noteras 1956. Konjunkturerna för det civila småflyget hade förbättrats och från kommunens sida insåg man att man måste göra bygden attraktiv och förhindra en avfolkning. De förbättrade konjunkturerna har tillsammans med en generationsväxling i kommunstyret bidragit till att föra fältfrågan framåt.

1962 diskuterades frågan mellan Östersunds klubbens ordförande Sven Dahl och kommunalnämndsordföranden Oskar Blomé. Denne visade en framsynt förståelse för problemet och därmed var man beredd för projektering, överläggningar med länsarbetsnämnden etc. Nämnden har genom KSAK inhämtat flygsidans synpunkter och nu tycks som sagt det efterlängta Ärestråket vara på väg.

## Bestämmelser för Svenska Mästerskapstävlingar (SM) i segelflyg 1963

### I PROGRAM

6 juli (17.00—20.00)	Ankomst till Segelflygskolan Alleberg. Genomgång av handlingar, tilldelning av parkeringsplatser och förläggning. Genomgång av tävlingsflygplan, bilar och transportvagnar
6 juli (20.00)	Genomgång av tävlingsbestämmelserna
7—14 juli (10.00—18.00)	Tävlingar enligt de för SM 1963 gällande reglerna Prisutdelning
15—16 juli	Reservdagar

### II ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

#### 1. Antal deltagare

Antal deltagare kommer att maximeras. Varje förare får använda högst tre medhjälpare. Förare jämte medhjälpare bildar tillsammans ett lag. Varje deltagande flygklubb skall bland lagmedlemmarna utse en ledare. Förutom lagmedlemmarna åligger det varje deltagande lag att ställa två klubbmedlemmar till tävlingsledningens förfogande såsom funktionärer. Funktionär skall inneha lägst C-diplom samt ha fyllt 18 år.

#### 2. Anmälan

##### 2.1 Anmälan om deltagande

Anmälan om deltagande skall göras på fastställd anmälningsblankett, som, sedan den underskrivits av ordföranden i vederbörande flygklubb, sändes i rekommenderat brev med motagningsbevis till KSAK. Anmälan om deltagande skall vara KSAK tillhanda senast 1 juni 1963. Utbyte av förare, medhjälpare och tävlingsmateriel må ej ske efter den 6 juli 1963 kl 20.00. Eventuellt utbyte skall snarast anmälas till KSAK.

##### 2.2 Deltagareavgift

Samtidigt med anmälan inbetalas deltagareavgiften, kronor 400:— per lag. Deltagareavgiften inkluderar i tävlingen ingående starter.

Avgiften insättes på Kungl Svenska Aeroklubbens postgirokonto nr 55570.

#### 3. Utrustning

##### 3.1 Flygplanutrustning

Barograf  
Fallskärm  
Första förband  
Segelflygcertifikat  
Sportlicens  
Tävlingskarta  
Flygplanjournal  
Flygplanhandlingar  
Föraren är ansvarig för att ovannämnd utrustning medföres.

##### 3.2 Transportutrustning

En bil och en flygplanvagn per lag. Bilen, som får utbytas, skall vara utrustad med: Tävlingskarta  
Första förband.  
Bilföraren är ansvarig för att ovannämnda utrustning medföres.

##### 4. Inställande av tävlingarna

Om oförutsedda omständigheter liggande utanför KSAK:s kontroll skulle förhindra tävlingarnas anordnande förbehåller sig KSAK rätten att inställa tävlingarna. KSAK förbehåller sig likaså rätten att inställa tävlingarna, därest antalet anmälda tävlande skulle bli opåräknat lågt. I sådana fall kom-

mer de tävlande klubbarna att meddelas härom per post tidigast möjligt. Avgifter som redan inbetalats kommer då att återbetalas. KSAK förbehåller sig likaså rätten att avbryta tävlingarna, därest oförutsedda omständigheter, liggande utanför KSAK:s kontroll, skulle nödvändiggöra detta. KSAK godkänner icke några krav, av vad slag de vara må som kan hänföras till tävlingarnas inställande respektive avbrytande.

### 5. Service

Vid flygplatsen upprättas en reparationservice för segelflygplan, av vilken respektive lag må begagna sig vid reparationer. Visst allmänt reparationsmaterial såsom duk, fanér, virke, lim och färg erhålles till självkostnadspris. Beträffande service och reparationer av bilar och flygplanvagnar har överenskommelse träffats med en reparationsfirma i Falköping. Kostnaderna för eventuella reparationer eller service bestrides av respektive lag. Syrgas för påfyllning i tuber i segelflygplan tillhandahålles på serviceavdelningen. På tuberna skall angivas högsta tillåtna arbetstryck samt högsta tillåtna provtryck. Varje lag skall medföra ett anslutningsrör, vars en ände passar till tuben i segelflygplanet och vars andra ände kan anslutas till en ventil med följande specifikationer: — Utvändigt högergångad, 14 gånger per", diameter 21,8 mm. — Drivmedel för bilar säljes på tävlingsplatsen.

### 6. Dagordning

Frukost	07.15—07.55
Briefing	09.15—
Lunch	11.30—13.30
Middag	17.00—19.00
Tyst i förläggningen	22.30—07.00

Dagordningen kan ändras av tävlingsledaren.

### 7. Föreläggning och förplägnad

Föreläggning sker vid Segelflygskolan Alleberg. Förplägnad sker på Allebergs restaurang. Kostnaderna bestrides av respektive deltagare och erlägges vid ankomsten (kronor 13:— för logi och 3 mål per dag).

## III TÄVLINGSREGLER

### 1. Tävlingsens art

Tävlingen är individuell och avser *Svenskt mästerskap i segelflygning 1963*

### 2. Deltagare

### 2.1 Föräres kvalifikationer

Förare skall inneha giltigt sportlicens och giltigt segelflygcertifikat samt tillstånd att utföra flygstart. Omtydlig skall ha målsmans skriftliga tillstånd att deltaga i tävlingarna.

42 — Maj 1963

### 2.2 Uttagning

Maximala deltagareantalet fastställs av KSAK, som med hänsyn härtill uttager deltagarna.

### 3. Flygplan och övrig utrustning

#### 3.1 Flygplantyper

Tävlingen genomföres med valfri flygplantyp.

#### 3.2 Luftvärdighetsbevis

Tävlingsflygplan skall ha för hela tävlingsperioden gällande luftvärdighetsbevis.

#### 3.3 Ansvarsförsäkring

Tävlingsflygplan skall vara ansvarsförsäkrat med ersättning vid varje skadetillfälle intill 500.000 kronor vid personskada, begränsad till 100.000 kronor för varje skadad eller död person och begränsad till 100.000 kronor vid egendomsskada.

#### 3.4 Tävlingsnummer

Tävlingsflygplan skall på ömse sidor av sidrodret samt på vänster vingens undersida vara försett med av KSAK angivet tävlingsnummer.

#### 3.5 Byte av delar till flygplan

Tävlingsledningen bestämmer vilka delar av ett flygplan, som får bytas ut under tävlingen.

#### 3.6 Byte av helt flygplan

Skadas flygplan under flygning (vid landning) så att det ej hinner repareras till nästa tävlingsdag, äger den tävlande efter tävlingsledningens godkännande byta flygplan, varvid han dock mister tävlingspoäng för den dag haveriet skedde.

### 4. Transporter

Den tävlande får själv ordna i samband med tävlingen förekommande transporter. Hemtransport av utelandat flygplan skall ske av egna lagets medlemmar och med egna lagets transportfordon.

### 5. Tävlingsperiod och antal tävlingsdagar

Tävlingen genomföres under en period av högst 10 dagar i följd (söndag—tisdag). Antalet tävlingsdagar skall vara minst fyra(4). Sista måndagen och tisdagen skall ej vara ordinarie tävlingsdagar utan användas som reservdagar. Dessa reservdagar tas i anspråk om så erfordras för att uppnå fyra tävlingsdagar.

### 6. Tävlingsdagar

#### 6.1 Utlysande av tävlingsdag

Tävlingsledaren avgör om tävlingsdag skall utlysas eller ej. Han får inte utlysa tävlingsdag senare än kl 14.00.

## Fransk humor

Enligt den franska segelflygarnas tidskrift har franska aeroklubben tagit väl hand om det franska laget till segelflyg-VM i Argentina.



VIATIQUE. — Et si vous ne gagnez pas, nous vous reprendrons les cravates...

— "Och om ni inte placerar er, så måste ni lämna tillbaka kravatterna!"

#### 6.2 Avbrytande av tävlingsdag

Tävlingsledaren får, om flygsäkerheten så kräver, för viss tid eller för återstoden av tävlingsdagen förbjuda start. Detta får ske, även om en del av deltagarna redan skulle ha hunnit starta.

#### 6.3 Annulerande av tävlingsdag

Utlyst tävlingsdag räknas ej om inte varje deltagare såvitt det beror på den disponibla startorganisationen, fått åtminstone ett tillfälle att starta. Om inte minst 1/3 av de startande flugit minst 25 km under utlyst tävlingsdag räknas denna ej längre som tävlingsdag. Icke heller räknas tävlingsdag om ej minst två av de startande flugit mer än 50 km.

### 7. Daglig tävlingstid

#### 7.1 Tidpunkt för första start

Första start får ske tidigast kl 10.00. Tävlingsledaren får bestämma vilken annan tidpunkt som helst mellan kl 10.00 och kl 15.00 för första start. Sådan tidpunkt skall meddelas deltagarna minst 30 minuter i förväg.

#### 7.2 Tidpunkt för sista start

Start får ej ske efter kl 18.00, såvida inte åtgärder från tävlingsledarens sida eller andra omständigheter utom den tävlandes kontroll

hindrat honom från att starta tidigare. Reservdagar kan tävlingsledaren utsträcka tiden för sista start.

### 7.3 Antal tävlingsstarter

Tävlande har under utlyst tävlingstid rätt till tre starter.

### 8. Tävlingsgrenar

Tävlingen omfattar:

- Hastighetsflygning på rakbana eller bruten bana.
- Hastighetsflygning på tur- och returbana eller triangelbana.
- Distansflygning på triangelbana.

Endast en tävlingsgren kan förekomma på en och samma tävlingsdag. Tävlingsledaren avgör för varje tävlingsdag vilken tävlingsgren, som skall förekomma. Hans strävanden skall vara att under tävlingsperioden få tävling åtminstone en gång i var och en av ovanstående tre grenar.

### 9. Startföreskrifter

#### 9.1 Startmetod

Alla starter sker med hjälp av bogserflygplan.

#### 9.2 Urkoppling

Högsta urkopplingshöjd bestämmes av tävlingsledaren för varje dag.

Urkopplingsplatsen bestämmes av tävlingsledaren för varje dag. Den kan vara:

- Över en fast punkt på startplatsen (tävlingsplatsen).  
Urkoppling skall ske omedelbart efter det bogserföraren givit urkopplingssignal sedan den för tävlingsdagen fastställda höjden uppnåtts. När bogserföraren givit urkopplingssignal går bogserflygplanet över i glidflykt.
- Inom ett angivet område.  
Urkoppling skall ske enligt tävlingsledarens föreskrifter.

#### 9.3 Startlinje

Startlinje markeras med tre stycken vita dukar, utlagda på marken med cirka 100 m lucka, vinkelrätt mot färdlinjen i riktning mot målet respektive första rundningspunkten. Då så anbefalls, skall vid hastighetsflygningens början startlinjen överflygas vinkelrätt under vingtipping och på en högsta höjd, som anges av tävlingsledaren för varje tävlingsdag. Om tävlande under en och samma flygning gör mer än en överflygning av startlinjen räknas den första enligt ovan markerade överflygningen som start.

#### 9.4 Startordning

Turordning för rätten att anmäla till start fastställs varje dag genom lotning.

Anmälan till start (önskad starttid) skall ske i ovan nämnda turordning senast vid tidpunkt som tävlingsledaren meddelar. Start kan påfordras tidigast 10 minuter efter den tidpunkt då anmälan sker. Senast då önskad eller meddelad starttid infaller skall den tävlande vara fullt klar att starta omedelbart.

## 10. Landningsföreskrifter

### 10.1 Mällinje

För att hastighetsflygning skall anses fullföljd skall en på målfältet på samma sätt som startlinjen markerad mällinje överflygas i rät vinkel i riktning från startplatsen respektive sista rundningspunkten. Även om flygplanet tagit mark före mällinjen och rullar över densamma räknas detta som överflygning. Höjden över mällinjen får ej vara högre än att flygplanet med säkerhet kan identifieras.

## 11. Kontroll

### 11.1 Luftvärdighet, försäkring, förares kvalifikationer

Varje tävlande skall snarast möjligt efter ankomsten till tävlingsplatsen och före första tävlingsstarten för tävlingsledaren uppvisa luftvärdighetsbevis och försäkringsbrev för flygplanet samt segelflygcertifikat och sportlicens för sig själv.

### 11.2 Rundningspunkter

Passage av rundningspunkter kontrolleras genom att de tävlande på särskilda kort får anteckna den tidpunkt, då passagen skett, samt vid denna tidpunkt på marken observerad duksignal. Duktinerna växlas under en och samma dag efter ett för varje punkt uppgjort schema, som är på förhand känt endast av tävlingsledaren.

### 12. Bestämning av distans

Vid målflygning projiceras den flygna distansen på färdlinjen genom en cirkelbåge genom landningsplatsen med målet som medelpunkt. Vid flygning på triangelbana eller bruten bana räknas nästa ej uppnådda brytningspunkt såsom mål. Distanser bestäms genom direkt mätning på generalstabskartan i skala 1:100 000. Distans anges i kilometer med en decimal.

### 13. Tidtagning

Tid tas vid passerande av start- och mällinje utmärkta på fältet(n) respektive vid urkoppning och vid passerandet av mällinje, beroende på vilket startförfarande tävlingsledaren anbefallt. Tid tas på en (1) sekund när.

## 14. Poängberäkning

### 14.1 Flygpoäng

$$Fp = \frac{d}{D} \cdot 500 \left( 1 + \frac{N-n}{N} \right) + \frac{n}{N} \cdot 500 \cdot \frac{v}{V} - X$$

$Fp$  = flygpoäng  
 $N$  = antalet tävlande  
 $n$  = antalet tävlande, som nått målet  
 $D$  = hela distansen (banas längd)  
 $d$  = tävlandes flygna distans (max =  $D$ )  
 $V$  = bästa tävlingshastighet  
 $v$  = tävlandes hastighet  
 $X$  =  $\frac{v \text{ min}}{V} - 0,1$

*Anm 1.* Om ingen tävlande når målet är  $D$  = längsta flygna distans.

*Anm 2.*  $d$  bestäms enligt punkt 12.

### 14.2 Totalpoäng

Totalpoäng är tävlandes sammanlagda poäng för samtliga tävlingsdagar. I totalpoängen tillgodoräknas endast en flygning per tävlingsdag.

## 15. Segrare

*Svensk mästare* blir den, som uppnår högsta totalpoäng.

## 16. Protester

Här gäller vad som föreskrivits i Allmänna Sportflygreglernas kap VIII. Garantisumman, som är 50 kronor, återbetalas, om protest ingiven till och behandlad av överledarna, godkännes.

## 17. Besträffning

Brott mot föreliggande tävlingsregler eller brott mot Allmänna Sportflygreglerna kan föranleda bestraffning enligt Allmänna Sportflygreglernas kap VII.

## IV ORDNING- OCH SÄKERHETS-FÖRESKRIFTER

### 1. Allmänt

Flygning över svenskt område skall ske med iakttagande av gällande svenska trafikregler. Därutöver gäller följande.

### 2. Trafikregler vid Alleberg

Flygverksamheten äger rum på Allebergs plåt jämte hjälplandningsplatserna öster och väster om berget.

*Motorflygplan* skall hålla undan för segelflygplan.

*Motor- och segelflygplan* skall hålla undan för flygsläp.

*Enskilda motorflygplan* får inom Allebergszonen endast utföra vänstersvängar.

*Segelflygplan* i samma termikblåsa skall utföra vänstersvängar.

Vid start av segelflygplan skall *stigning* ske till minst 100 m höjd, innan sväng får utföras.

För *bangflygning* gäller av Luftfartsstyrelsen utfärdade bestämmelser.

*Segelflygplan som landat* på fältområdet, skall omedelbart bortföras ur landningszonen genom respektive lags försorg.

TL äger rätt beordra startmanskap att bortföra landat segelflygplan ur landningszonen.

För *flygplanens förflyttning på marken* (flygfält) till startplatsen meddelar tävlingsledaren erforderliga föreskrifter för varje flygdag.

## 3. Flygning i moln

*Inom* kontrollområden, kontrollzoner, informationssträckor, informationsområden och trafikzoner (se karta) är flygning ej tillåten i moln eller närmare moln än 1500 m i horisontalled och 300 m i vertikalled. Dessutom får flygning med sämre flygsikt än 8 km ej företagas inom dylika områden. I övrigt bör flygning inom ovanstående områden i möjligaste mån undvikas och skall, då den måste utföras, ske med iakttagande av skärpt uppmärksamhet.

*Utänför* kontrollområden, kontrollzoner, informationssträckor, informationsområden och trafikzoner må flygning i moln företagas inom en cirkel med 100 km radie med Alleberg som medelpunkt. För dylik molnflygning är följande villkor gällande.

Förare skall inneha gällande tillstånd för instrumentflygning

Flygplanet skall vara godkänt för instrumentflygning.

Molnmängden får ej överstiga 6/8.

Flygplan får ej inflyga i samma moln, där annat flygplan tidigare setts inflyga, såvida icke ett tidsmellanrum av minst 10 minuter förflutit mellan inflygningarna.

## 6. Signaler och tecken

Från	Till	Innebörd	Utförande
Chef för startmanskap	Trafikledare	Anhållan om starttillstånd	Vit-röd flagga hålles rakt upp
Trafikledare	Startmanskap	Starttillstånd	Flygplanet utpekas med vit-röd flagga som därefter hålles i startriktningen
Trafikledare	Startmanskap	Startförbud	Vit-röd flagga hålles utbredd rakt upp
Trafikledare	Bogserflygplan i luften	Landningsförbud	Röd flagga svänges fram och tillbaka i vertikallplanet vinkelrätt mot flygplanet
Trafikledare	Bogserflygplan på marken	Stopptecken	Röd flagga hålles utbredd rakt upp
Trafikledare	Bogserflygplan i luften	Linan fälld	Vit-röd flagga svänges fram och tillbaka i vertikallplanet vinkelrätt mot flygplanet

## V FORTECKNING ÖVER PRISER

*Svenske mästaren:* Mästerskapstecknet, Vandringspriset Nya Vingar, Tempo Vandringspris, Minnespokal.

2. *pristagaren:* KSAK segelflygplakett i silver.

3. *pristagaren:* KSAK segelflygplakett i brons.

*Hederspris* i övrigt beroende på antalet deltagare.

*Bästa dagsprestation:* Bengt C:son Bergmans Vandringspris.

*Bästa Scheibe-pilot:* Egon Scheibes Vandringspris.

*Priset för envishet och ut hållighet:* Hattpriset.

## 4. All flygning är förbjuden

Över för luftfart förbjudna områden (se karta). På höjder över 3500 m utan syrgasandning.

## 5. Åtgärder vid olycksfall

Vid *flygplatsen* lämnas första hjälpen vid olycksfall. Ambulans och brandfordon tillkallas vid behov genom hänvändelse till Falköpings stads brandkår.

Utom *flygplatsen* tillkallas vid behov ambulans genom hänvändelse till närmaste polismyndighet. Tävlingsledningen underrättas snarast.

## Norskt segelflygläger i Fagernäs 23/4 – 31/4

12 man ur Lidköpings Flygklubb och fyra fruar och fästmör tillbragte 13 timmar på väg den 23 april för att som Valderes Flygklubbs gäster deltaga i ett norskt fjällflygläger.

Veckan startade med klart väder, blåsor upp till 6 m/sek och topphöjder på 1 750 m. Några dagar senare svängde vinden från V—NV till S—SO och molnbas på 5—600 m. Därunder låg emellertid en 3,5 km lång rotor med ett 300 m brett stigområde med lugna, stadiga uppvinningar på 2 m/sek. Hanget bar vid gynnsam vind på en sträcka av 1,5 km men alla sneglade mot vägmolnen, som dock låg alltför avlägset från startplatsen. Segelflygveckan gav 56 segelflygtimmar med i medeltal 1 tim flygtid per start.

## MFI JUNIOR

### S-bogserar i Norge

MFI har levererat en Junior till Norges Tekniska Högskolas flygklubb. De har använt flygplanet för sitt segelflygläger under påskhelgen som bogserplan med mycket gott resultat.

Bogseranvändningen i detta fall är särskilt intressant, eftersom man var tvungen att använda skidor, vilket givetvis något försämrar de normala startegenskaperna. Det är för övrigt troligt att samarbetet med norrmännen på denna front kommer att resultera i justeringar och förbättringar på Junior-skidstället.

Norrmännen har för övrigt redan beställt 3 st Junior och har option på ytterligare ett flygplan.

Mot bakgrunden av de goda norska bogserflygresultaten under vinterförhållanden hoppas man att de norrländska klubbarna skall byta ut sina Tiger Moth'ar mot den uppvärmda Juniorn, som man kan flyga i skjortärmarna även mitt i vintern.

### Första Segelflyglärorekursen

Tretton vid bordet blir man på Segelflygskolan Älleberg 19 maj—15 juni, när följande blivande segelflyglärare samlas kring husmanskosten:

Kurt Roland Abrahamsson (Östersunds Fk), Frank Gottfrid Alfredsson (Västerbergslagens Fk), Lars-Göran Andersson (Borås Fk), Håkan Bergmark (Västerås Fk), Olle Holm (Arboga Fk), Stig Gudmund Jakobsson (Kiruna Fk), Erling Karlsson (Filipstads Fk), Mats Sture Gustav Karlsson (Skövde Fk), Rudolf Kientzle (Eskilstuna Fk), Karl-Erik Kristofer-

son (NV Skånes Fk), Bengt Olov Mattias Mattsson (Blekinge Fk), Anders Möller (Ak i Malmö) och Leif Wahlund (Norrköpings Automobil- och Fk).

### Bygglärorekurs på Älleberg

Till KSAK:s bygglärorekurs på Segelflygskolan Älleberg 26 maj—15 juni har följande nio elever uttagits:

Rune Andersson (Köpings Fk), Hans Bergström (Östersunds Fk), Rune Hagman (Värbergs Fk), Arne Wilhelm Johansson (Karlskoga Fk), Jan Ingvar Johansson (Arboga Fk), Lars Roland Larsson (NO Smålands Fk), Jan Odeheim (Uppsala Fk), Sven-Erik Welander (Halle-Hunnebergs Fk) och Rune Westergren (Gävlebygdens Fk).

### Flyg fagra flicka flyg

KSAK har sedan några år tillbaka umgåtts med planer på att låta arrangera en segelflygtävling för landets kvinnliga segelflygare. Budet har gått till NAFK (Norrköpings Automobil och Flygklubb) och Margareta Ahlström. Hon slog en gång i tiden svenskt rekord i sträckflygning för 2-sitsiga flygplan, tillsammans med Jan Ahlström. På den tiden hette Margareta något helt annat. Efter allt att döma hade paret det trivsamt värre på rekordsträckan, ty bröllopet stod strax därpå.

Just nu undersöker man intresset bland våra svenska segelflygare. Blir resultatet positivt, räknar Margareta med att genomföra tävlingarna den 10—11 augusti.

### KSAK-NYTT utvidgar sin annonservice

Från flygföretagen har gång efter annan uttalats önskemål om att annonsörerna skulle beredas tillfälle att införa färgannonser på KSAK-NYTT:s omslagssidor. Denna reform presenteras i redaktionsrutan på sid 4. På omslagets innersidor är helsidespriset 500 kronor med tillägg 100 kronor för färgannonser. Baksidan, tidskriftens "andra ansikte" kostar med tryck i svart och rött 750 kronor.

## INTERNATIONELL KALENDER 1963

(Tillägg till sammanställningen i KSAK-NYTT nr 1, 2 och 3/1963).

### Motorflyg

21 juli, Italien, Internationell tävling i Turin.

### Modellflyg

8—9 juli, Frankrike, Internationella radio i Epinal/Dogneville är inställd.

### Ballonger

8 sept, Belgien, Ballongtävling i Saint Nicolas-Waes.

15 sept, Västtyskland, Internationella tävlingar är inställda.

### Nordisk Landskamp för friflygande modeller i Danmark

Kongelig Dansk Aeroklub meddelar, att årets modellflyglandskamp kommer att genomföras på Vandels flygplats 12—14 juli.

### Århus tullflygplats

Efter flera års påstötningar från KSAK har det danska ministeriet för offentliga arbeten beslutat godkänna Kirstinesminde flygplats vid Århus som tullflygplats.

Samtidigt har man beslutat att utvidga flygplatsen och att utrusta den med bättre faciliteter.

### Nästa nummer av KSAK-NYTT

utkommer 20 september. Textmaterial och annonser skall vara red tillhanda gärna under sommarmånaderna men absolut senast 1 september. Trevlig sommar!

### Omslagsbilder efterlysas

Den som lyckas få fram en verklig pangbild i svartvitt under sommaren är välkommen till KSAK-NYTT:s redaktion, som är beredd att belöna dem som lyckats fånga de lämpligaste motiven för höstens omslagsbilder.

### Ansökan om ett Flyglotteri 1963

har ingivits av KSAK till Kungl. Maj:t. Då det ännu är ovisst under vilka förutsättningar ett lotteri av föreliggande slag kan beviljas, kan vi för dagen endast varsla om att samtliga flygklubbar och modellflygklubbar snarast kommer att erhålla direktinformationer i brev.

## Brevvän sökes!

Dear Sir,

I am a Dutch glider-pilot, 18 years old, and would like to start a correspondence with a Swedish gliderpilot in the English or German language.

However, I don't know exactly the way to find any glider-pilot in your country who should like to start such a correspondence.

So I ask you to bring me in contact with a gliderpilot in your country, if this is possible.

Thank you in advance very much for your trouble!

With kind regards,

Toon.A.J. de Buyzer  
Meander 475,  
Amstelveen  
HOLLAND.

□

Juan Arráez Cerdá  
Avda. Reina Victoria, 42  
Elda (Alicante)  
España

söker korrespondenskontakt med svensk flygare. Brevet till KSAK-NYTT var på spanska men han tar del av innehållet i tidskriften och har tydligen språkkunniga kontakter.

## FLYGHANDBOK för VFR-flygning

En länge efterlängad handbok över hundra-talet svenska flygplatser och ett tiotal från vart och ett av de nordiska grannländerna. Översikts- och flygplatskartor - Flygplatsbeskrivningar - Föreläsningar - Meteorologi - Radioterminologi - Bestämmelser och Trafikregler - Råd i nödsituationer - Praktiska reduktions-tabeller.

Prenumeration: 50 kr+15 kr/år för fortlöpande rättningstjänst (för medlemmar i SPAF 30 resp 10 kr). Sändes mot postförskott från

## SPAF

Jämtlandsgatan 125, Vällingby  
Tel: 08/87 01 35 (fru Jonsson)



## KSAK:s medlemsförmåner

<b>Allmänt.</b>	Medlemmar i KSAK (Kungl Svenska Aeroklubben) tillhör världens näst äldsta aeroklubb, bildad 1900. Sedan 1907 är KSAK ansluten till FAI (Fédération Aéronautique Internationale).
<b>KSAK:s officiella organ.</b>	Varje medlem erhåller KSAK-NYTT, Sveriges första flygtidskrift, som utkommer med 8 nummer per år.
<b>Klubbhus.</b>	KSAK:s direktanslutna medlemmar kan hyra klubblokaler för sammanträden, representationsluncher, privatfester m m i det vackra KSAK-huset, Skeppsbron 40, byggt av Tessin d y 1701. Med sin vackra utsikt över Stockholms inlopp utgör denna festvåning en utsökt bakgrund för varje festlig samvaro.
<b>Bibliotek.</b>	Bok- och tidskriftssamlingar rörande flyget och dess utveckling finns att tillgå enligt särskild överenskommelse.
<b>KSAK:s fickkalender</b>	med almanacka och aktuella upplysningar om flyg tilldelas alla direktanslutna medlemmar.
<b>Rabatt</b>	erhålls vid prenumeration på Teknikens Värld samt vid köp av viss flyglitteratur.
<b>Årskort till Skansen</b>	kan av direktanslutna medlemmar jämte maka och barn erhållas till ett subventionerat pris av kr 10:—.
<b>Fri entré på Tekn Muséet</b>	för medlemmar jämte maka och barn mot uppvisande av medlemskort i KSAK.
<b>Flyg och Bila.</b>	KSAK:s medlemmar får 10 % rabatt inom Sverige vid hyra av bil genom Scandinavia Biluthyrning och behöver ej betala deposition.
<b>KSAK:s medlemsmärke</b>	finns som rockslagsmärke eller manschettknappar samt som vagnmärke för bilen eller flygplanet. Märket finns även i tyg för mössa eller sportjacka. Det återfinns även på diverse trevliga presentartiklar samt på jul- och korrespondenskort.
<b>FAI-märket.</b>	Medlemmar, vilka innehar motorflygcertifikat, äger rätt att bära det civila motorflygmärket. Detta finns som rockslagsmärke, vagnmärke eller i tyg.
<b>FAI:s Flygturistkort,</b>	som tillhandahålles KSAK:s medlemmar, berättigar innehavaren till vissa förmåner i samband med utlandsresor.
<b>Tullcarnet</b>	för flygplan utsälles av KSAK. Direktanslutna medlemmar erhåller 25 % rabatt.
<b>FAI:s Sportlicens.</b>	Medlemmar i KSAK, som önskar delta i utländska flygtävlingar, kan genom klubben erhålla internationellt giltigt sportlicens.
<b>Flygkartor.</b>	KSAK tillhandahåller sina medlemmar utländska och svenska flygkartor av senaste upplagor, delvis till reducerat pris.
<b>Juridisk rådgivning.</b>	KSAK:s medlemmar kan i vissa fall genom klubbens förmedling erhålla kostnadsfri juridisk rådgivning i frågor som är av allmänt intresse.
<b>Information och handledning.</b>	KSAK:s medlemmar erhåller genom klubbens sekretariat kostnadsfri information och handledning i flygärenden.
<b>Internationell service.</b>	KSAK:s medlemmar erhåller på begäran kostnadsfritt erforderliga uppgifter för utlandsflygning.

## Sommartips för KSAK:s medlemmar



### Medlemsmärke

guld och blå emalj, nål  
eller klack ..... 5:—

### Vävt KSAK-märke

för klubbjackan ..... 4:—

### Mössmärke

guldvävt ..... 25:—

### Nyckelring

med KSAK-märke på  
läderplatta ..... 5:—

### Vagnmärke KSAK

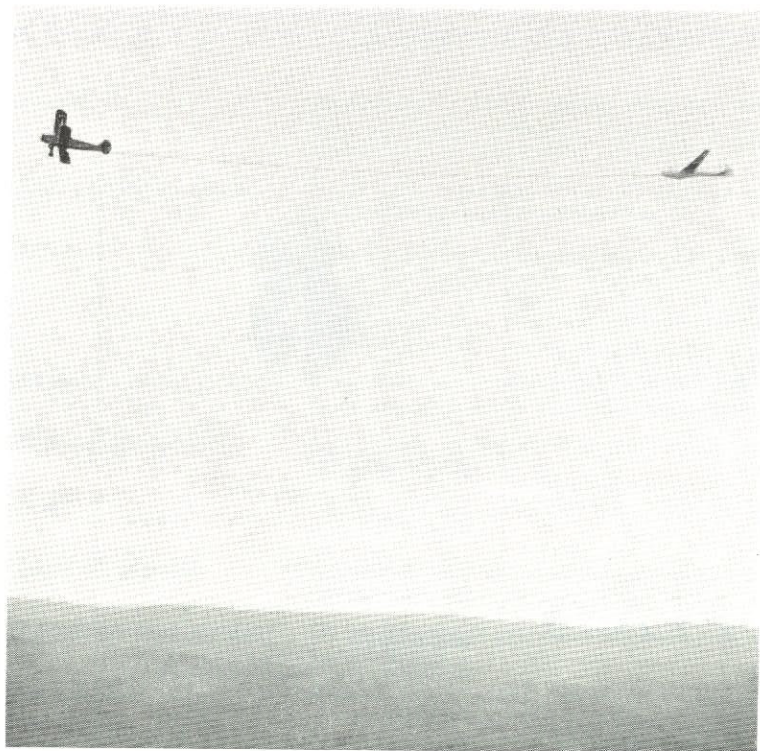
för bil eller flygplan guld  
och blå emalj ..... 40:—  
D:o guld och blå lack .... 30:—  
D:o silver och blå lack . . . 25:—

### Vagnmärke FAI ..... 25:—

**Kartservice**  
**Handböcker**  
**Kompendier**

KUNGL. SVENSKA AEROKLUBBEN

SKEPPSBRON 40 • STOCKHOLM C • TEL: 08/23 23 65



## Sk 12 Focke Wulf Fw 44J "Stieglitz"

Det första flygplan, som den kände tyske flygplankonstruktören Kurt Tank, i egenskap av teknisk chef vid Focke Wulf Flugzeugbau GmbH, ritade var Fw 44 "Stieglitz". Planet var ett tvåsitsigt dubbeldäckt övningsflygplan som flögs första gången under sensommaren 1932. Flygplanet konstruerades på begäran av olika konstflygare bland vilka främst må nämnas Gerd Achgelis, som med en Fw 44 företog en uppseendeväckande rundflygning i Amerika. Även Emil Kropf och Ernst Udet använde sig av Fw 44 vid konstflygning.

År 1936 beslutades en utökning av det svenska flygvapnet. Man sökte bl.a. efter ett lämpligt skolflygplan, och efter demonstrationer i Sverige bestämde man sig för Focke Wulf:s Fw 44J, som exportversionen betecknades. Först beställdes två exemplar för prov vilka erhöll beteckningen P 2 år 1936. Ytterligare 14 plan beställdes hos Focke Wulf år 1936. Dessa levererades under januari och juli 1937 och erhöll beteckningen Sk 12.

Den 29 september 1936 tecknades kontrakt angående licenstillverkning av Fw 44J. I juni

1937 beställdes vid ASJA 20 Fw 44J. Villkoren för beställningen var att leveransen skulle ske lika snabbt som om planen beställts direkt från Tyskland. Uppgiften klarades trots att instrumenten var bortåt en månad försenade. De 20 Sk 12 levererades från sept. 1937 till aug. 1938.

Även Centrala Verkstaden Västerås (CVV) deltog i licenstillverkningen. En första serie på 12 plan beställdes 1939 och dessa levererades under perioden maj—oktober 1939. En andra serie på ytterligare 12 plan beställdes 1940 och levererades under perioden november 1940—maj 1941. Den 10 februari 1942 beställdes en tredje och avslutande serie på 13 plan vilka levererades under 1943.

År 1939 beställdes ytterligare 12 plan hos Focke Wulf i Tyskland och dessa levererades under mars och april 1940.

Således inköptes totalt till flygvapnet under åren 1936—42 85 Fw 44J varav inte mindre än 57 var svensktillverkade. Sk 12 var i aktiv tjänst som skolflygplan vid F 5 Ljungbyhed fram till omkring år 1950, då flera exemplar övergick till andra flottiljer för bogserings- och

Sk 12-an har blivit en kär vän till många av våra segelflygare, som bogserats upp till terrikhöjd av den gamla trojkanaren. SFF låter oss här följa Sk 12-ans öden.

sambandsuppdrag. Ännu förra året fanns två Sk 12 kvar i militär märkning vid F 5. Dessa användes huvudsakligen av Ljungbyheds flygklubb.

Sk12:ans levnad var ingalunda avslutad med ovanstående undantagsplacering vid flygvapnet. Nu börjar en epok inom det svenska civilflyget och framförallt då inom flygklubbarna. Åtskilliga privatflygare har upplevt många angenäma stunder tillsammans med den trygga 12:an. Inte mindre än 28 civila registreringar har uttagits för typen. För närvarande (1/1-63) finns fortfarande 12 Fw 44J upptagna i svenska civilregistret.

Tyvärr börjar 12:ans dagar att bli räknade. Bristen på reservdelar gör att den tid ej är avlägsen då planet blir jordbundet. Gävlebygdens flygklubb har tagit ett förnämligt initiativ för att till eftervärlden bevara en Sk 12 inom Sverige. Då klubbens flygplan mot slutet av detta år närmar sig pensionsåldern kommer planet att flygas till Linköping-Malmen där det skall överlämnas till det militära flygmuseet vid F 3. Det är Svensk Flyghistorisk Förening som undersökt möjligheterna att få planet placerat vid något museum. Eftersom F 3:s museum (det blivande flygmuseet i Linköping) ej äger någon 12:a kom erbjudandet dit som en angenäm överraskning. Om ytterligare någon klubb skulle vilka skänka en Sk 12 finns det fortfarande möjlighet. Ingenjör Enger vid Luftfartsstyrelsen tar gärna emot ett plan till det blivande civila museet på Arlanda.

Slutligen bör nämnas att två Fw 44J funnit vägen till U S A. Det ena är f.d. SE-BYW,

som numer ägs av Sven Ahlgren i San Diego. Detta plan kommer att målas i flygvapnets gamla färger och skall vara flygklart nu i vår. Den 11 september 1962 anlände ytterligare en Fw 44 till San Diego per båt från Finland (möjlig f.d. svensk Sk 12). Detta sista exemplar skall målas i gamla Luftwaffes märkning.

### Flygvapnets Sk 12

Typ	Tillv.	Lev. år	Flygv.nr.	Antal
P 2	Fw	1936	801—802	2 <sup>1)</sup>
Sk 12	Fw	1936	611—612	2 <sup>2)</sup>
Sk 12	Fw	1937	613—626	14
Sk 12	ASJA	1937/38	627—646	20
Sk 12	CVV-I	1939	647—658	12
Sk 12	CVV-II	1940/41	659—670	12
Sk 12	Fw	1940	5771—5782	12
Sk 12	CVV-III	1943	5783—5795	13

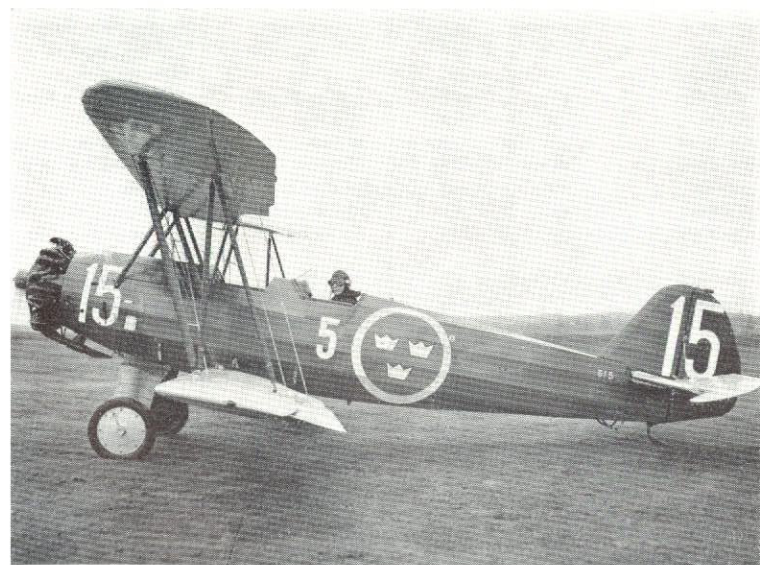
Anmärkingar: 1) senare Sk 12 nr 611—612 2) före detta P2.

### Färgschema

Vanligen var Sk 12 som skolflygplan varningsmålat med pansargrå kropp samt brandgula vingar. Detta är färger som hängt med även under den civila perioden.

### Allmän beskrivning

Flygplan typ Sk 12 är ett tvåsitsigt, stagat biplan, typ FockeWulf Fw 44J "Stieglitz" med positiv vingförskjutning och utrustat med en 7-cylindrig högergående stjärnmotor om maximalt 150 hkr. Kroppen utgöres av svetsad stålörskonstruktion. Vingar och stabilisa-



Tysktillverkad Fw 44J—Sk 12 (FV-nummer 615).

tor äro uppbyggda av trä, fena, höjd-, sido- och skevningsroder av dural och stål.

Flygplanet är utrustat med dubbelkommando och utrustning för flygning under mörker. Bakre sits är ordinarie förarsits.

### Data och prestanda

Spännvidd .....	9,01 m
Längd .....	7,29 m
Höjd (i flygläge) .....	2,83 m
(på marken) .....	2,72 m
Spårvidd .....	1,82 m
Vingyta .....	19,8 m <sup>2</sup>
Vingbelastning vid 875 kg flygv. ..	44,2 kg/m <sup>2</sup>
Motortyp .....	1 st Siemens Sh 14A
effekt .....	150 hkr
Propellertyp .....	Sk 12—7000
diameter .....	1,95 m
material .....	valnöt
Bränsle övre tank .....	97 liter
undre tank .....	38 liter
	135 liter

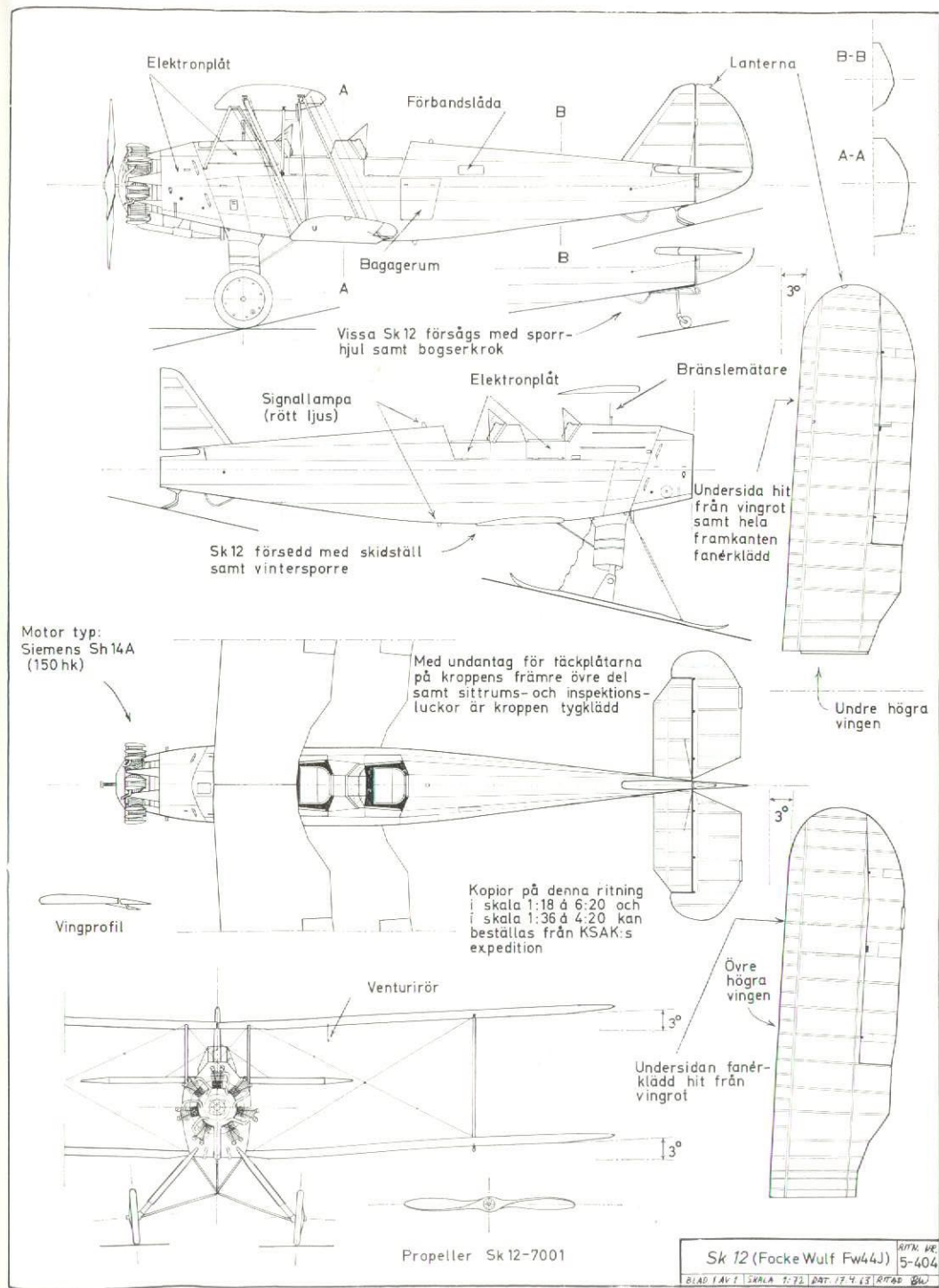
### Civila Focke Wulf Fw 44J i Sverige:

Reg.	Tillv.nr.	FV-nr.	Registrerad	Anmärkingar
SE-AGY	96 (ASJA)	644	7.5.38—14.6.38	ASJA (demonstrationsfl)
SE-AWT	83 (ASJA)	631	7.5.47—10.7.56	Eskilstuna Fk, såld till Tyskl. D-EFUD
SE-AYY	— (CVV)	648	23.4.48—12.12.55	Heidfors, Havgårds Fk, Göransson, Eldevik, såld till Tyskl. D-EBOB
SE-BRZ	1904 (Fw)	622	21.8.52—	Värmlands Fk
SE-BWH	— (CVV)	663	3.6.53—21.8.58	Nyköpings Fk, Eskilstuna Fk, såld till Tyskland
SE-BWI	? (Fw)	5776	12.3.53—31.12.56	Borlänge-Domnarvets Fk, haveri
SE-BWK	? (Fw)	614	22.4.53—28.2.57	Uppsala Fk, haveri
SE-BWL	98 (ASJA)	646	12.3.53—	Gävlebygdens Fk
SE-BWM	— (CVV)	655	20.3.53—	Ostersunds Fk
SE-BWN	— (CVV)	667	17.4.53—30.1.56	Aeroklubben i Malmö, såld till Tyskl. D-ECAN
SE-BWO	— (CVV)	5783	12.3.53—	Karlskoga Fk
SE-BWR	— (CVV)	5787	19.5.53—	Halle-Hunnebergs Fk
SE-BWT	— (CVV)	5793	12.3.53—	Aeroklubben i Göteborg
SE-BWU	— (CVV)	657	3.6.53—6.10.58	Västerås Fk, såld till Tyskl.
SE-BWX	2816 (Fw)	?	10.6.53—ej luftv.	Jönköpings Fk, KSAK (Sthlm)
SE-BWY	2820 (Fw)	?	3.6.53—16.7.54	Norrköpings Automobil och Fk, haveri, ny kropp etc. reg. SE-BYW
SE-BWZ	— (CVV)	647	12.3.53—	Kristianstads Fk
SE-BXG	— (CVV)	662	15.6.54—	Landskrona Fk
SE-BXH	1898 (Fw)	?	28.5.54—26.4.57	Sundsvalls Fk, haveri
SE-BXI	— (CVV)	652	26.6.53—	Nordvästra Skånes Fk, Landskrona Fk
SE-BXK	— (CVV)	5790	4.6.54—14.3.57	Örebro Bil- och Fk, såld till Tyskl.
SE-BXL	— (CVV)	5785	12.12.53—	Blekinge Fk
SE-BXN	91 (ASJA)	639	26.6.53—10.7.58	Gotlands Fk, såld till Tyskl.
SE-BXO	2293 (Fw)	625	3.6.53—15.12.56	Arboga Fk, såld till Tyskl.
SE-BYW	90 (ASJA)	638	20.8.54—22.12.61	Norrköpings Automobil- och Fk, f. d. SE-BWY, såld till USA
SE-BZI	— (CVV)	664	15.6.54—13.4.60	Halmstads Fk, såld till Tyskl.
SE-CBE	82 (ASJA)	630	5.8.55—24.9.58	Tekniska Högskolans Fk, såld till Tyskl.
SE-CLC	— (CVV)	669	26.11.58—	Flygvapnet (Inneh: Ljungbyheds Fk)



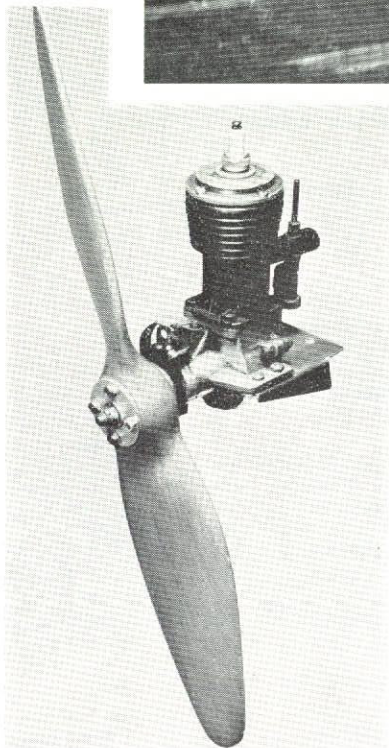
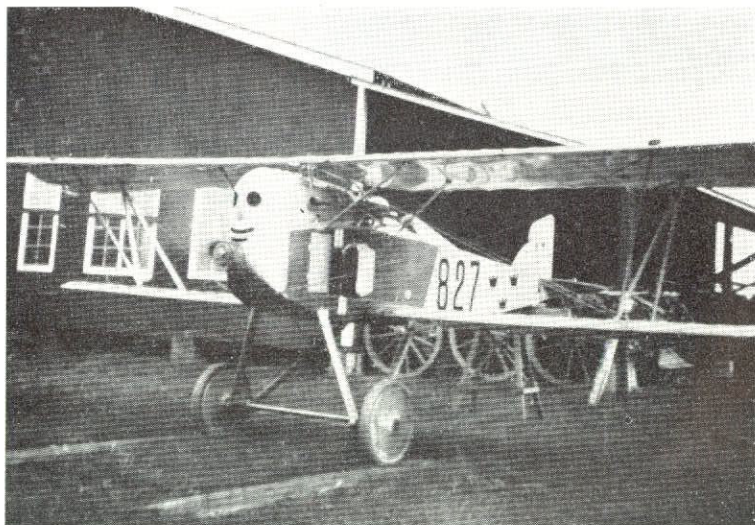
Sk 12 i civilversion, Gävlebygdens SE-BWL.

Tjänstetomvikt hjul .....	565 kg
skidor .....	585 kg
Normal flygvikt .....	875 kg
Tillåten överlast .....	40 kg
Högsta hastighet .....	168 km/tim
Marschfart .....	127 km/tim
Stighastighet .....	100 m/6,5 min



## Scania Vabis insatser i svensk flygmotortillverkning

T h: Lotterijagaren SW 15 byggd av Södertelge Werkstäder lev i 2 ex 1917/18. Motor Vabis 110 hk.  
Därunder: Stig Kernells "fuskverk". Motorn mät- te 15,5 cm från fråget till fändstiftsmuttern.



Lotterijagaren SW 15 byggd av Södertelge Werkstäder lev i 2 ex 1917/18. Motor Vabis 110 hk.

Till mina preskriberade brott hör ett där jag i lönnedom tillverkade en liten modellflygmotor vid Scania Vabis verkstäder någon gång 1943—44. Jag vågar berätta detta därför att det nu har förflutit 20 år sedan "brotter" begicks och dessutom kan jag bekänna, utan att dra med någon i olyckan att denna flygmotor var något av de *små* "fusk" som gjordes. De andra hade större omfång och var mera jordiska än mitt.

Efter detta försök att bagatellisera det in-träffade kan jag berätta att jag i alla dessa år trots att jag var innehavare av den första flyg- motorn tillverkad av Scania Vabis. Men när jag för säkerhets skull frågade en medlem i Flyghistoriska Föreningen kunde denne prompt upplysa om att Vabis hade gjort två motorer till den sk Lotterijagaren.

Anslutningsvis kan jag tala om att jag haft fruktansvärda skuldkomplex för detta fusk och att jag har försökt att gottgöra detta genom att i min egenskap av transportchef vid Sand- vikens Jernverk köpa ett flertal Scania Vabis lastbilar.

Stig Kernell

## FLYGPLAN- SERVICE

Vid behov av tillsyn och repara- tioner – vänd Eder med för- troende till

### Bromma Aero Service

Bromma 10

Tel: 08/28 97 23

### HANDBOK FÖR PRIVAT- FLYGARE

är under utarbetande och beräknas utkomma under maj månad. Den innehåller samtliga i AIP upptagna flygplatser men med alla uppgifter för varje fält, såsom läge, höjd, bansystem, radio- frekvenser, inflygningshjälpmedel och tjänster m. m. samlade på ett enda blad i A6-format (105×148 mm). Inflygnings- och landningskartor med inflygningshjälpmedel inlagda. Hela boken omfattar c:a 115 blad och innehåller utom flygplatser även kontrollcentraler, meteoro- logstationer samt förteckning över fyror, signa- ler, morse- och bokstaveringsalfabetet, vissa omräkningstabeller och förkortningar. Boken samlad i kraftig plastpärm, vilken genom det lilla A6-formatet alltid kan medföras och användas under resa även i det minsta privat- flygplan. Inga urtagna, lösa blad i flygplanet. Varje ex. registreras och ändringsuppföljning sker mot en kostnad av några få kronor pr år. Boken sändes portofritt mot kr 17: 50 till post- giro 12 67 97.

Ing. PAUL PETERSSON, Box 1154,

Jönköping

eller mot postförskott + porto. 20 % rabatt vid samtidig beställning av minst 10 ex.

## T I L L S A L U

### DRIFTBILLIGT, 2-MOTORIGT FLYGPLAN TILL SALU

Fpl. typ MILES GEMINI med 646 t. total flygtid sedan nytt säljes besiktigat och flygklart.

MILES GEMINI är ett utomordentligt lättfluget och driftbilligt lågvingat fpl. byggt för korta fält. Dess flygegenskaper tillfredsställer höga krav på ett klubb- och reseflygplan.

Ifrågavarande GEMINI tillhör den sist utkomna (1950/52) versionen med 2 st D.H. GM-motorer om vardera 145 hkr, vilka ger enmotorprestanda samt hög marschhastighet. Planet är påkostat översett o. målat 1961/62.

Ibland utrustningen märkes ADF Lear radiokompass, Narco Super Homer, VHF 44-kanaler, helt kristallstyrd. Goodyear skivhjulsbromsar, DK., full panel, nav- och landningsljus, metallprop., reservdelar m. m.

Fpl. som står i hangar, äges av ett konsortium som skall upplösas. Då konsortiummedlem är köpare till ett enmotorigt fpl. kan ett sådant ev. tagas som dellikvid. Välrenommerad flygklubb eller privatköpare kan ev. erhålla amortering mot äganderättsförbehåll.

(Timpriset för planet har varit 90: -. Vid mera omfattande provflygning kommer detta pris att utdeb. + flyglärare.)

Demonstration och försäljning omhänderhaves av C. G. Falkengren, Storgatan 64, Höganäs. Tel. kont. 042/423 20. Bost. 042/419 46.

För spec. garanteras ej.

### Klemm 35

i gott skick. Motor 145 tim kvar till grundöversyn. Flyg- planet genomgått 100 tim tillsyn före årsbesiktningen. Utg. reservmotor samt träskidor medföljer. – Roslagens Fk, c/o tandl. Bo Cederblom, Tullportsgatan 13, Norr- tälje. Tel: 0176/101 05

### Piper Super Cub P.A.18 A (Agriculture) 1959

OY-EAM, i bästa skick med närmare 500 tim kvar till översyn, modernaste Razor-Back-klädsel, utrustat med fullt modern radio. Flygplanet, som hittills endast använts för segelflygbogsering och sportflygning, säljes för endast 52 000 danska kronor eller bytes mot en

Piper Cub 90 hk i gott skick.

Arne Bybjerg, Skibbrogade 42, Kalundborg.

Tel: 1314, 2002

### Weihe SE-STL

nybesiktigad, flygklar.

Gotlands Flygklubb, Visby 2. Tel: 130 82

### Piper Cub 65

i gott skick till förmånligt pris vid omg. affär  
Diverse Cub-delar säljes separat.  
Tel: 060/183 23 (efter kl 17.00)

### Två Hirthmotorer

80 hkr, konserverade efter översyn, med diverse reservdelar. Säljes till mycket förmånligt pris. Motorerna är lämpliga för experimenterflygplan, hydrokopter, snösläde etc. Svar till "Lilla Hirthmotorn", KSAK-NYTT f v b, Skeppsbron 40, Stockholm C.

### El. girindikator 4,5 volt

polsk tillverkning, obet. begagnad, pris kr 275: -.  
Aeroklubben i Malmö, Smedtorpsgatan, Malmö O.

### Weihe

nyligen grundöversedd och f. ö. i mycket gott skick, komplett instrumenterad och luftvärdig säljes snarast. Tel.: 016/331 54 (hr Ek). Eskilstuna Flygklubb, Box 53, Eskilstuna.

### Piper Pa 16 "Clipper"

4-sitsig, nybesiktigad, i mycket gott skick.  
Tot. gångtid 850 tim. Tel: 0510/216 23.

### Champion 7 EC

med bogserkoppling, farti- och stigpropeller samt skidor.  
Ev. byte mot 150 hkr Super Cub. Ovan Siljans Flygklubb, Furudal. Tel: 0258/101 72 eller 103 72.

### Percival Proctor Mk IV SE-CDK

4-sits. obesiktigad, c:a 200 tim. t. gr. ö. säljes till högstbjudande. Flpl. är parkerat på Bromma och kan beses där. Skriftliga anbud till K-E Lundgren, Enspännargatan 66, Vällingby. Fri provningsrätt förbehålles.

### Sea-Bee

havererad, motorgångtid endast 43 tim.  
08/45 36 60 (16-19)

### Lear Flygradio, transeiver

08/45 36 60 (16-19)

### Cessna 175 Skylark 1960

Total flygtid 580 t, fullständigt mörkerutrustad, i skick och utseende som ny, säljes till humant pris vid snabb affär. Boris Svedberg, Halmstad, tel 035/192 50 kontor, 246 06 bostad.

### Begagnade Helikoptrar Bell 47

Ostermans Aero AB  
Stockholm-Bromma 10, Tel 08/28 28 40

### Flygplansur K1 eller K3

Ostermans Aero AB, Bromma 10.  
Tel. 08/28 28 40, ankn. 24.

### Piper Cub L-4

Söderhamns Flygklubb, Box 105, Söderhamn.  
Tel: 0270/136 46.

### Flottörer till Piper Cub L-4

Janne Tibell, Traryd. Tel: 0433/220 54.

### Cub

SMK Flygsektionen, Fack 439, Sundsvall

## U T H Y R E S

### Piper Colt 108

med radio, längre eller kortare tid. Tel: 08/47 91 03,  
efter 10 juni 0581/530 26

## Ö N S K A S K Ö P A

### Blåst-huv, passande till Weihe

Kronobergs Flygklubb, Box 75, Växjö.  
Tel: 0470/184 00, 179 63

## Sport- och Reseflygplan

direkt från ägare i Europa  
och USA – utan mellanhänder.  
Stort urval av alla typer  
i mycket gott skick. Förfrågningar med uppgift om önskad flygplantyp ställes till

### ERICH KELLER, Nürnberg - 30

Postfach 46, Westtyskland.  
Tel: 642 60.



Stig Fägerblad

## KSAK-Nytt i goda händer

Den ansiktslyftning som KSAK-Nytt undergick vid årsskiftet sammanhänger med att tidskriftens tekniska framställning lagts i händerna på en segelflygande klichémakare och en motorflygande boktryckare.

Segelflygaren är redan en smått legendarisk figur i svensk segelflyghistoria, vår förste Ällebergschef STIG FÄGERBLAD. Fägerblads Klichéanstalt har ett mycket gott anseende bland fackfolk över hela vårt land och KSAK-Nytt har nu anslutit sig till den belättna kundkretsen.

Stig Fägerblad passar på att fylla 50 år den 10 maj, när ombrytningen av detta tidskriftsnummer pågår som bäst. Han har undflytt uppvaktningarna genom att tillbringa högtidsdagen i Grekland, men det tror sig veta, att Stig Fägerblad väntas hem samtidigt som denna tidning väntas ut. Vi får väl uppvakta honom post festum!

Karl Skalin



Bakom en oansenlig fasad vid Trädgårdsgatan i idylliska Strängnäs döljer sig ett kvalitetstryckeri, vars förnämliga alster bl a presenterar företag inom den svenska världsindustrien. Även om vi inte kan utnyttja tryckeriets välkända flerfärgsresurser är vi glada över det personliga intresse som vännen KARL SKALIN ägnar KSAK-Nytt. Hans glada medverkan i att göra KSAK-Nytt allt bättre sammanhänger nog med att han just är klar med sitt certifikat, som han jämte sonen Ingemar flugit ihop under vintern i Eskilstuna. Vi kan försäkra, att glädjen över samarbetet är ömsesidig!

G H Dérantz

## Insändarfina! och slutreplik i RST-diskussionen

Efter att i förra numret av KSAK-Nytt tagit del av herr T Morgells diskussionsinlägg i poängberäkningsfrågan i RST, känner jag mig manad att komma med ytterligare några synpunkter.

Vad har RST för målsättning? — Personligen har jag tolkat RST som en tävlingsform, där huvuduppgiften är att stimulera segelflygare, såväl nybörjare som något mera erfarna, till högvärdig segelflygning under något så när enkla förhållanden. Någon som helst bedömning av förarprestationer låter sig enligt min mening ej göras, (utom i viss mån inom en klubb) eftersom alltför många faktorer spelar in. Jag kan nämna några; klubbens geografiska läge samt medlemmarnas möjligheter att fritt disponera tid och luftrum. När nu tävlingsformen som sådan gör att prestationer ej direkt kan jämföras, förefaller det mig likna hårklyveri med omotiverat höga krav på mätnoggrannheten.

Jag undrar om vederbörande tänkt igenom de praktiska konsekvenserna ordentligt när nu kraven på noggrannheten vid tidsbestämning satts till "1 sek när".

Det fordras, för att man skall kunna hålla noggrannhetskravet, speciella anordningar i form av inlodade snören eller dylikt, vidare krävs ett kontrollerat tidtagarur samt flygplan utrustade med radio, så att f.f. efter en lång bana kan förvarna kontrollanten att passa upp då fpl annars kanske oförmodat dyker fram bakom trädtopparna efter en lång anflygning mot mål. Man kan inte begära att en kontrollant skall sitta på hjälpänn i timtal.

När en sådan organisation erfordras kan man fråga sig om inte huvudsyftet med RST tävlingen i viss mån är förfelad. Man bör inte begära större noggrannhet än vad som kan åstadkommas med normala hjälpmedel. (Jag förmodar att de flesta standardklockor har en större avvikelse än  $\pm 1$  sek under exvis 5 timmar). Följden kan bli den att kontrollanternas samvete blir avtrubbat, vilket inte kan tolereras

### Apropå Vasama

fick red. häromdagen ett brev från flygjournalisten och finlandssakkunnige Lars Ramsten (Sveriges Radio), som vänligt nog påpekade att Vasama-fabrikens hemort Hämeenlinna är identisk med Tavastehus!

Tack för de, Lasse!

eftersom tävlingen som sådan *måste* bedrivas under former där medvetet fusk är svårt att kontrollera.

Noggrannhetskravet i RST förefaller ännu mer orimligt om man betänker att för att få notera svenskt rekord, krävs en noggrannhet i tidsbestämningen av  $\pm 0,5\%$  vilket vid normal hastighet på 10-milabana ( $\sim 1,5$  tim) gör  $\pm 27$  sek.

Anser man att nuvarande noggrannhetskrav är nödvändigt får man taga konsekvenserna och även införa större krav på noggrannhet i höjdmomentet. (Korrigerat till standardatmosfär, kalibrera barograferna med täta intervall osv). Tävlingen om Nike avgörs ju som bekant inte enbart av hastighetsmomentet.

För min del tror jag att segelflygningen som helhet skulle vinna på att slippa alltför omständiga kontrollmetoder i RST. Jag anser därför att noggrannhetskravet i tidsbestämningen höjs till gamla "10 sek när", eller åtminstone till "5 sek när" som E Persson föreslagit i sitt inlägg i KSAK-Nytt 7/62. Man får sedan taga följderna av platssiffreproblemet och eventuellt definiera en lämplig intervallindelning. Huvudsaken med tävlingen är ju att kämpa, inte att vinna till varje pris.

Bo Sjödin

RST är den bästa stimulansen för oss segelflygare, när det gäller att få ut oss över Sveriges land på sträck- och hastighetsflygningar. Funnes inte RST skulle större delen av oss antagligen bara svänga runt kring det egna fältet och möjligen göra en och annan höjdvinst. RST är en kul och trevlig tävling och jag tycker liksom Bo Sjödin att vi bör akta oss för att göra den mer komplicerad för kontrollanterna.

Beträffande tidtagningens noggrannhet vill jag endast göra följande korta kommentar:

För RST 1963 gäller enligt bestämmelserna: "Tiden tages på en sekund när."

Beslutet härom fattades hösten 1962. Jag har uppfattat bestämmelserna så att varje kontrollant skall försöka bestämma tidpunkten för passage av start- och mållinjen så noggrant han kan och samtidigt läsa på sin klocka det sekundvärde, som han bedömer vara rätt. Tävlingsledningen (sträck på Dig Klevas) hoppas därigenom att den slutgiltiga noggrannheten i bantid skall bli bättre än  $\pm 10$  sek., d.v.s. den noggrannhet som Ernst Persson påvisat vara önskvärd.

Yngve Axner

## MOTOIMPORT IMPORT- OCH EXPORT

Warszawa, Przemysłowa 26, Polen - P. O. Box 990

Telegram: MOTORIM Warszawa



### KOPPLA AV I LUFTEN — BÖRJA SEGELFLYGA



Polskbyggda segelflygplan för sport eller avkoppling är oöverträffade

- BOCIAN** — högvärdigt tvåsitsigt segelflygplan
- MUCHA** — Standard - högvärdigt ensitsigt segelflygplan för standardklassen
- FOKA** — högvärdigt ensitsigt segelflygplan för standardklassen
- LIS** — ensitsigt tränings- och sportsegelflygplan med metallflygkropp och trävingar
- ZEFIR** — ensitsigt segelflygplan med höga prestanda för allmänna klassen

Urustning för segelflygbogsering:

- TUR** — motoriserad startwinch
  - RYS** — motoriserad återhämtare av startlina
  - STRZALA** — transportvagn
- Flyg- och navigeringsinstrument, flygreservdelar

