



SAAB 105

— det nya kombinerade skol- och attackflygplanet

— nu beställt i serie av Flygvapnet

Svenska Flygvapnet har nyligen beställt 130 tvåmotoriga skol- och lätta attackflygplan av typ SAAB 105. Flygplantypen är resultatet av ett utvecklingsprogram, som SAAB på eget initiativ påbörjade 1959. De beställda flygplanen skall användas inte endast för skolbruk utan även som lätta attackflygplan. Grundutförandet medger att skolflygplanen snabbt kan förses med beväpning. Som attackflygplan har SAAB 105 en beväpning, som kan jämföras med avsevärt större och dyrare flygplantypers. Beväpningsutrustningen i förening med god prestanda i övrigt hos flygplanet, bl.a.

en räckvidd på 1.800 km, ger SAAB 105 ett avsevärt stridsvärde.

Flygproven visar, att SAAB 105 i alla avseenden har goda flygegenskaper såväl vid normal som avancerad flygning.

Flygplanet och dess båda motorer av typ Turboméca Aubsique har visat sig mycket driftsäkra. Den första prototypen har redan flugit med än 260 timmar under ca 330 flygningar.

SAAB 105 kommer även i en version med plats för upp till 5 personer, lämpligt som sambands- och stabsflygplan samt för kartläggning.



SVENSKA AEROPLAN AKTIEBOLAGET • LINKÖPING

STRÅNGNÅS TRYCKERI AB

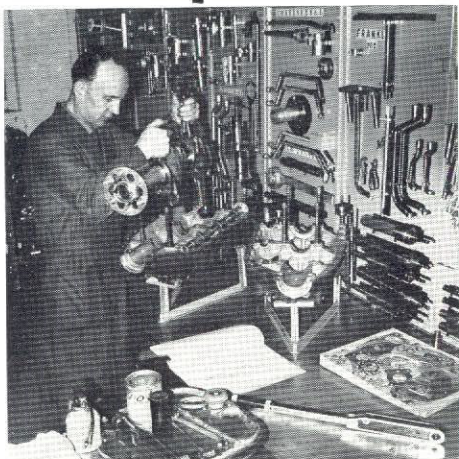


NUMMER 5 ARGANG 7 • JUNI 1964

Glad Flygsommar!



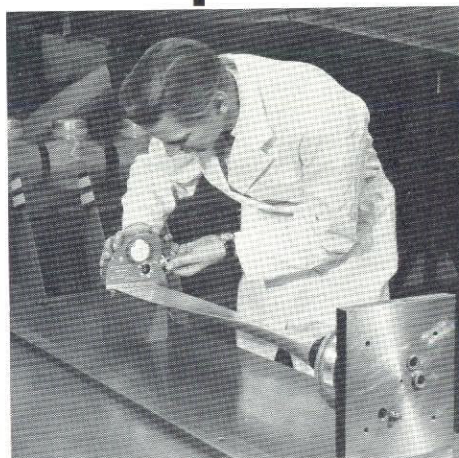
MOTOR VERKSTADEN



Mångårig erfarenhet till Er tjänst

Sedan 1958 har vi för svenska och utländska kunder bl. a. utfört

**ÖVERSYN AV NÄRA
1400 MOTORER MED
TILLHÖRANDE APPARATER**



**ÖVERSYN AV CIRKA
300 STÄLLBARA PROPELLRAR**

OSTERMANNS AERO AB

BROMMA FLYGPLATS, BROMMA 10

GODSADRESS: SUNDBYBERG - TELEFON 08/28 28 40

Nytt från LFS

Lufftartsstyrelsens årsbok 1963

Lufftartsstyrelsens årsbok som nu utkommer tredje året i följd innehåller som tidigare ett antal tabeller och diagram som sammanställer de viktigaste utvecklingstendenserna inom hela den svenska civila motorflygverksamheten. De huvudområden som innefattas är flygverksamheten (flygtid o s v), utbildningen, haveristatistik, trafikflygets utveckling o s v.

I artikelform sammanställs förutom årsberättelserna från lufftartsstyrelsens olika byråer med verksamhet av allmänt intresse också en översikt av lufftartsolyckorna 1963 med en kortfattad resumé av de allvarligaste. Denna resumé är en nyhet för året.

Årets specialartiklar behandlar lufftartslänefonden och dess verksamhet samt säsongvariationerna inom det inrikes trafikflyget under fem år.

Boken är lämpligt komplement till de rapporter om motorflyg- och segelflygverksamheten som KSAK sammanställer. Av speciellt intresse för KSAK:s medlemmar är drifts- och haveristatistiken.

Årsboken beräknas utkomma under juni månad och kan erhållas av KSAK-anslutna medlemmar till ett pris av 5:— (ordinarie pris 10:—) genom en särskild överenskommelse mellan KSAK och lufftartsstyrelsen.

Flygföretag med tillstånd till Luftfart i Förvärvssyfte

Förteckningen har utkommit i en ny reviderad upplaga den 10 april.

(INFO 39/1964)

Måttenheter

Från och med den 1 juli 1964 kommer Sverige att tillämpa måttenheter för den civila luftfarten enligt den nya blå tabellen i Annex 5, som träder i kraft ovan nämnda dag.

Måttenheter enligt den nya blå tabellen kommer dessutom successivt att införas på nytryck av flygkartor o d utgivna av lufftartsstyrelsen.

Som jämförelse återges i särskild bilaga till detta Info såväl den nya blå tabellen som den tabell, som f n tillämpas i Sverige.

(INFO 43/1964)

Flyghaverier

Vid undersökning av inträffade haverier har i flera fall främmande föremål påträffats i flygplanens bakkropp.

Den 10 mars 1959 havererade ett flygplan av typ Piper Cub L-4 i Färentuna. Vid haveriet, som inträffade under skolflygning, erhöll de två ombordvarande, läraren och eleven, allvarliga skador. Flygplanet totalhavererade. I bakre delen av flygkroppen påträffades två kraftiga plankor av ungefär två meters längd, vilka sannolikt använts såsom gångbord vid arbeten inuti flygkroppen och sedan inte avlägsnats. Vid tillfället påbörjade läraren på ungefär 500 meters höjd en spinrörelse, som hävdes så sent att flygplanet i samband med upptagningen kolliderade med en ledningsstolpe. Plankorna har inte blockerat roden men centrifugalkraftmomentet av plankorna har försenat urgången ur spinrörelsen, som i och för sig påbörjades på för låg höjd.

Den 30 mars 1963 havererade vid Höganäs flygfält ett flygplan av typ "Smaragd" CP 301 S under skolflygning. De ombordvarande, läraren och eleven, skadades allvarligt. Flygplanet totalhavererade. Under starten uppstod motorstörning, varför läraren svängde tillbaka mot flygfältet. Vid översvängningen för nödlandning på flygfältet överstegrades flygplanet på låg höjd och kolliderade med marken. Orsaken till motorstörningen var med all sannolikhet att bränslekranen tillätits stå i läge för en i det närmaste tom bränsletank. I bakkroppen påträffades två större skiftnycklar, vilka sannolikt kvarglömts efter företagens montering av ny sporr fjäder. Skiftnycklarna har ej bidragit till haveriförloppet. Emellertid förelåg möjligheter för blockering av höjdstyrverket genom skiftnycklarna.

Den 11 april 1964 havererade under privatflygning ett flygplan av typ Klemm Kl 107 B vid Vilhelmina. De ombordvarande, föraren och två passagerare, omkommo. Flygplanet totalhavererade. Under stigning strax efter start gick flygplanet in i en mycket brant sväng, varunder nosen sänktes och flygplanet kolliderade med marken. Vid undersökningen av flygplanet påträffades i bakkroppen en ungefär två meter lång plank. Utredningen angående omständigheterna vid haveriet pågår, varför uttalande nu inte kan göras i fråga om plankans betydelse för haveriets förlopp.

De här redovisade haverierna påvisar klart nödvändigheten av att efter alla arbeten på ett luftfartyg en noggrann kontroll företages av att verktyg eller andra främmande föremål inte kvarglömts i desamma. På kontrollistor för bl a översyner och tillsyner bör i den mån så inte redan skett införas en särskild punkt om kontroll härav. Vidare bör plankor eller liknande föremål, som användas vid arbeten i bakkroppen förses med varningsvimplar eller band, som kan föras utanför flygkroppen genom baklucka eller inspektionshål.

(INFO 45/1964)



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 Dérantz.

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

Prenumerationspris: 8 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: 50 per ex.

Annonsformat och annonspriser:

Omslagets baksida, 2-färgs	750: -
Omslagets innersidor, 2-färgs	600: -
D:o, svart	500: -
1/1-sida (130x185 mm)	350: -
1/2-sida (130x90 mm)	230: -
1/2-sida (62x185 mm)	230: -
1/4-sida (130x45 mm)	125: -
1/4-sida (62x90 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.

Tryckt hos Strängnäs Tryckeri AB 1964

Examensdagar för privatflygare

Skriftlig anmälan till ordinarie prov, delprov eller omprov skall vara luftfartsstyrelsen tillhanda *senast 15 dagar före avsedd examensdag*. Sådan anmälan skall insändas av godkänd flygskola på fastställt formulär, varefter skolan meddelas om tid och plats för provet.

Skriftliga prov kunna fram till den 1/7 1965 avläggas inför av luftfartsstyrelsen godkänd kontrollant på följande dagar:

16 juni	1964
25 augusti	1964
29 september	1964
29 oktober	1964
8 december	1964
11 februari	1965
25 mars	1965
6 maj	1965
17 juni	1965

Prov utanför ovan angivna dagar kan ej medgivas.

Hjälpmiddel vid prov

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

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

Tillåtna hjälpmedel vid provet är:
Navigeringsskiva och räknesticka.

Vid prov i övriga ämnen erfordras endast skrivmateriel.

(ur INFO 48/1964)

Bestämmelser för civila luftfartyg vid begagnande av flygplats tillhörande flygvapnet

Rubr INFO, daterat 13 nov 1958, är oförändrat och gäller allttjäm.

En särskild bilaga till detta INFO har nys utgivits 26 mars 1964 och innehåller vissa ändringar beträffande övningsflygplatser.

Dessa äro:

- E 1 Lidköping
- E 2 Everöd, Hagshult, Havgård, Hultsfred, Rinkaby, Ripa, Sövdeborg, Uråsa
- E 3 Brattforsheden, Bunge, Eskilstuna, Larslund, Mohed, Orsa, Borlänge, Sundbro
- E 4 Hallviken, Hällnäs, Optand, Boden (land, sjö), Unbyn, Kalixfors

Beträffande inhämtandet av tillstånd att begagna flygplatserna hänvisas till informations-cirkuläret. (INFO 57/1958, Bilaga 1)

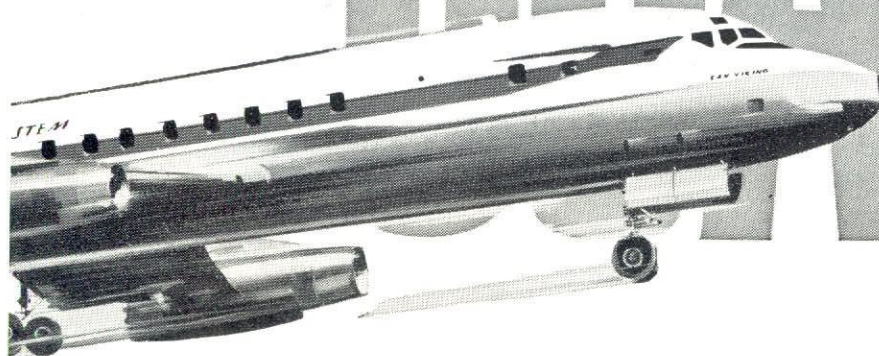
Omslaget:

KSAK-NYTT önskar alla sina läsare en glad och skön sommar med trevliga flygdagar, bra flygväder och fortsatt framgång i vår flygiska verksamhet!

Flygdagsfoto: Tage Berggren, Västerås.

SAS

HAR RESURSERNA
PÅ



OCH ERBJUDER ER:



DC-8 JET EXPRESS

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



32 SAS-KONTOR I USA

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



RESEGUIDE FÖR USA

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

VÄRLDSUTSTÄLLNINGEN I NEW YORK



För Världsutställningen i New York har SAS en speciell folder. Där finner Ni all information om denna enorma utställning som pågår under tiden 22/4-18/10 1964.

DIREKT FRAKTLINJE TILL USA



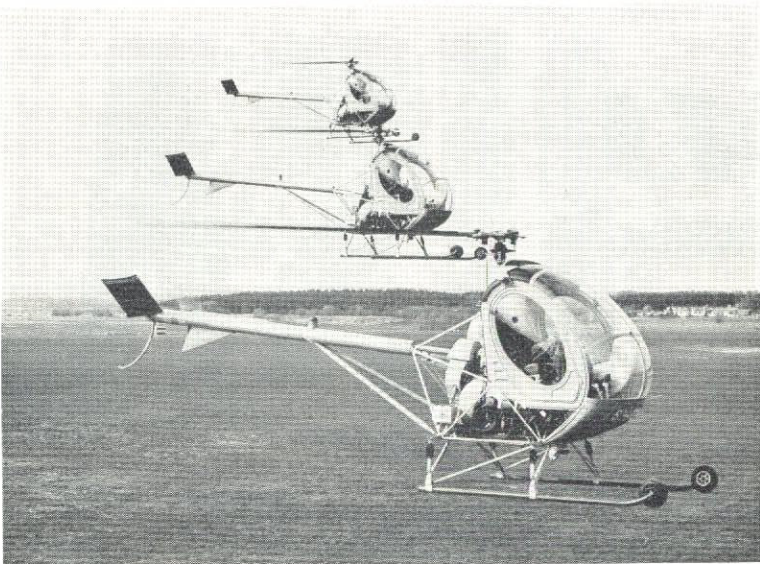
SAS DC-7F till USA och Kanada har 112 m³ och 15 tons flygande lastkapacitet. Ni levererar på dagen med SAS-frakt på natten!

Till SAS, Svenska Regionen, Bromma 10. Sänd mig:

- SAS Internationella tidtabell
- SAS Reseguide för USA
- SAS Fakta om flygfrakt
- SAS folder om Världsutställningen i New York

SAS

— på hemmaplan till 5 kontinenter



Sven Sandberg:

Kommer privathelikoptern?

Långt efter det att flygplanet blivit ett praktiskt nyttoredskap drömde man bara vaga drömmar om flygtyg med VTOL-egenskaper. Konstrukörerna kämpade dock på skilda håll med problemet, och autogiron på 20-talet var onekligt ett steg i rätt riktning. Några år före kriget gjorde Focke Wulf i Tyskland en helikopter som verkligen flög, men det skulle dröja ännu några år innan amerikanen Sikorsky kom med en modell som var praktiskt användbar.

Sedan gick utvecklingen fort, och helikopterrarna växte i storlek, lyftkraft och antal. Den blev först och främst en godbit för militärerna, och sedan följde ambulans- och räddningstjänst etc. Hittills har dessa kunder på helikoptermarknaden haft det gemensamt, att de i allmänhet inte frågat så noga efter kostnaderna. Det har helt enkelt varit nödsakade att skaffa materielen oavsett priset. När lönsamhetsfrågor kommer in i bilden och när man börjar kalkylera med tim- eller kilometerkostnader framkommer helikopterns nackdelar: högt inköpspris, stora underhållskostnader och relativt låg fart.

Bäst på korta sträckor

Sedan man avskilt alla som har en alldeles speciell användning för VTOL-egenskaperna återstår folk som helt enkelt har bråttom. Varför kan de då inte använda vanliga billiga af-

Hughes 269 i perfekt rättning över Kungsängen. — Th: Hughes i vertikalsväng.



färs- eller privatflygplan. En jämförelse mellan dessa och helikoptrar med likvärdiga fartprestanda och lastkapacitet visar att de konventionella flygplanen ställer sig åtskilligt billigare i alla avseenden. Men hur är de lokala förutsättningarna? Finns flygplatser på aktuella orter? Hur långt är det till dem? — Det är svårt att få fram ett beräkningsunderlag för en jämförelse. Gissningsvis torde helikoptern vara det snabbaste transportmedlet på sträckor upp till 10 à 20 mil.

Därmed är dock inte sagt, att helikoptern blir billigare. Här kommer nästa avvägning i kalkylen, och den är beroende på hur brått man har råd att ha, något som endast kan bedömas av vederbörande själv.

Det heter ju, att helikoptern gör en oberoende av flygfält. Det är sant, men i praktiken stöter man på vissa svårigheter. Utöver markägares tillstånd kan det vara nödvändigt att skaffa

de lokala myndigheternas. Detta gäller främst då man avser att landa inom samhällen. Bullernivån är det tyvärr inte mycket att göra åt. Stockholms stad har utfört vissa mätningar som tyder på att medelstora helikoptrar egentligen inte gör mera väsen än vissa andra motorfordon, i varje fall inte om man väljer landningsplatserna med omsorg. Stadens vattenområden, såsom Riddarfjärden och Strömmen, vore idealiska platser för flytande heliports, och man får hoppas att det inte dröjer alltför länge innan sådana blir en realitet. Tänk bara på alla som nu måste ta sig till Hagaterminalen för att sedan åka buss den långa vägen till Arlanda.

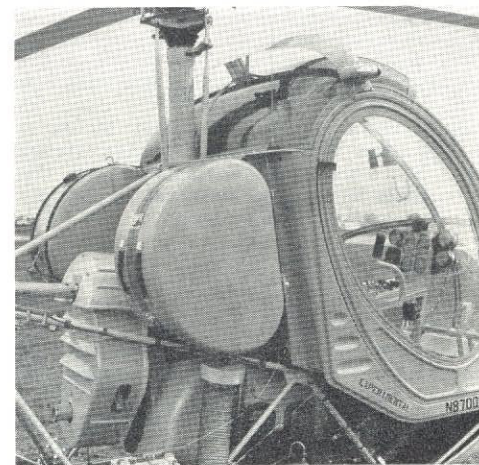
Hughes 269 A — en kompakt maskin

Det har visat sig att flygplan och helikoptrar oberoende av storleken betingar ett visst kilopris. Detta varierar naturligtvis en del, men i princip gäller att ju lättare desto billigare. Nu saluförs på svenska marknaden den lilla Hughes 269 A, som är åtskilligt mindre och lättare än övriga typer som hittills använts i landet. Följaktligen har priset kunnat sättas relativt lågt: 139 000:— fritt Norrköping, där SAAB:s helikopteravdelning är belägen. För detta får man en tvåsitsare med marschfarten 130 km/tim.

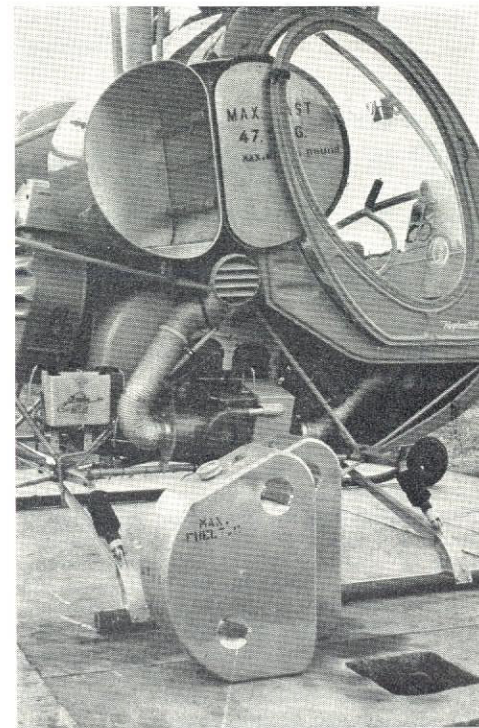
Jag fick nyligen några lektioner på typen. Luftfartsstyrelsen gör ingen skillnad på nybörjare i luften och piloter med erfarenhet från vanliga flygplan. I båda fallen krävs för privatflygarcertifikat 30 timmar. På Hughes 269 kostar denna utbildning omkring 7 000:—, vilket är betydligt billigare än utbildningen på de större maskiner som hittills använts för skolbruk.

Det råder delade meningar om huruvida tidigare flygerfarenhet har någon betydelse när man börjar med helikopter. Jag anser nog att så är fallet, ty den något erfarne motorflygaren har dels luftvana i största allmänhet, dels vana vid vissa reflexrörelser. Helikoptern har spak och pedaler med samma verkan som i flygplanet, ehuru de givetvis inte är kopplade till roder, utan påverkar rotorerna. Det absolut nya för helikoptereleven är hovringsspaken. Den sitter på vänster sida om stolen och då man lyfter den ställs rotorbladen om samtidigt som motoreffekten ökar, och man får ökad lyftkraft.

Man kan inte fatta tag i manöverorganen och hovra utan vidare. De är mycket känsliga och flygplanpiloten har en obehaglig förnimmelse av fara när han står stilla i luften utan den vanliga farten framåt. Den från flygplanen ofta lovsprigade roderharmonin saknas fullständigt. Helikoptern tar minsta chans att luta över åt något håll, och måste därför passas i varje ögonblick, även då man rör sig i marschfart under förflyttning.



Handbagage i specialväskor eller reservbränsle, allt efter behag.



Rätt snart lärde man sig emellertid hovring och långsam förflyttning på lägsta höjd ganska hyggligt, och man kände sig fullärd. Denna känsla gick dock snabbt över, då SAAB:s lä-

rare Ingmar Schylström övergick till att demonstrera motorstopp med åtföljande nödlandning under autorotation. Det är en onaturlig manöver som kräver precision och vana. Den måste dock behärskas innan eleven ensam kan släppas upp över två meters höjd. Mellan två och 90 meter finns ett farligt område, där man inte bör vistas utan marschfart. Med lägre fart skulle höjden inte räcka till för övergång till autorotation vid motorstopp.

Evigt liv

En fördel med helikoptern är dess väderoberoende. Skall man ernå god regularitet med flygplan måste man skaffa sig instrumentbevis och utrusta sitt plan därefter, vilket innebär stora pengar. Med helikoptern är risken för obehagliga vädersituationer liten, eftersom man när som helst kan avbryta flygningen. Dessutom tillåter neddragen fart (och luftfartslagarna) flygning i sämre siktförhållanden med helikopter än med flygplan. Och den vars tid är så dyrbar att helikopter är motiverad är kanske inte alltid road av att lära sig allt vad I-beviset fordrar.

Ekonomi

En ekonomisk kalkyl får ungefär följande utseende:

Timpriser	150 tim/år	300 tim/år	500 tim/år
Fasta kostn ..	113	57	34
Rörl kostn ..	80	80	80
Summa	193	137	114

Km-pris (110 km/tim) .	175 öre	124 öre	104 öre
Platspris	89	62	52

Jämfört med flygplanet försliter helikoptern delarna betydligt fortare. I ovanstående kostnader ingår utbyte av delar, som gör att praktiskt taget hela maskinen är förnyad efter 2 1/2 år. Det innebär alltså att den aldrig faller för åldersstreckat annat än genom att bli omodern. Såsom utvecklingen hittills gått synes helikoptern sådan den utformades under och strax efter kriget inte ha undgått några större förändringar, och veterligen har inte heller bebidats några sådana, varför en investering i dagens läge kan tänkas ge "utdelning" under en lång följd av år. Vid ekonomisk jämförelse med flygplan bör man välja ett som är IFR-utrustat.

Tresitsig version på väg

Snart kommer en tresitsig version av Hughes kompakthelikopter. Den har samma 180 hk Lycoming med större rotor och tre platser i



FFK samövar med civilförsvaret

Frivilliga Flygkårens försöksvisa samverkansövningar med civilförsvaret, som omnämns i KSAK:s årsberättelse har nu börjat. Sådana övningar har nu ägt rum i Göteborgs och Bohus län och Gävleborgs län (23-24 maj), i Stockholms Stad och län, Östergötlands län och Malmöhus län (30-31 maj) och i Södermanlands och Alvsborgs län 6-7 juni). Beroende på hur dessa försöksvisa övningar utfallit är det meningen att fortsätta i övriga län. Rapporter från övningarna har ännu inte inkommit men erfarenheter från de fem län där övningar hållits när detta skrivs är mycket goda.

Den största av övningarna hittills var den som ägde rum i Stockholm stad och län med bas på Skarpnäck. I denna övning deltog 36 piloter och 12 flygplan från FFK-avdelningar. Ur civilförsvaret övade 15 tjänstemän som vid ofred skall inneha sådana befattningar där ledningstjänst från luften är av största betydelse. Trots övningens korta varaktighet — endast två dagar — kunde dessa befattningshavare från luften per radio leda undsättningskärer från olika håll till de delar av Stor-Stockholm som enligt förutsättningen utsatts för kärnvapenfall. Liknande erfarenheter har gjorts vid de övriga övningarna i landet vilket är synnerligen glädjande.

Sammanlagt har under dessa övningar 170 man övats i olika befattningar, cirka 50 flygplan har varit i luften och cirka 400 flygtimmar har avverkats.

FFK-emblem kommer

Personal, enrollerad i FFK (Frivilliga Flygkåren) äger rätt att bära kårens emblem, vilket nu beställts av KSAK. Emblemet kommer i första hand att tillhandahållas som rockslagsmärke och som vagnmärke. Leverans väntas ske under sommaren. Rockslagsmärket kostar 5:—, vagnmärket 40:—.

bredd. Marschfarten är densamma och priset lär ligga tämligen obetydligt över 269:ans.

Till den som verkligen är intresserad kan man bara ge rådet: Prova på att flyga helikopter vid tillfälle. Om inte annat så är det jättekul!



EN SUD AVIATIONPRODUKT



valdes av SAS FLYGKLUBBS

tekniker — ingenjörer med mångårig erfarenhet av Sud Aviations CARAVELLE — som det lämpligaste klubbflygplanet för skolning och resor. Dess goda prestanda, robusta byggnad och utomordentliga flygegenskaper har kommit att allmänt uppskattas.

GARDAN HORIZON

transporterar

4 personer och 40 kg bagage

1260 kilometer med 230 km/h marschfart

GARDAN HORIZON

kostar med 160 hk Lycomingmotor, fast metallpropeller, fullständig belysning, VFR-instrumentering jämte känslig höjdmätare och svängindikator **Kr 72.275:—**
Med 150 hk motor och VFR-instrumentering **Kr 67.840:—**

Begär broschyr och demonstration!

FCA  **FLYGCENTRUM AB**

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

lamning av de hämmande impulserna. Nu försöker kroppen att överkompensera skadan, och detta kan vara förklaringen på den subjektiva känslan av stimulering. Tillståndet kan liknas vid det som förekommer vid flygning på större höjder under syrgasbrist. Sålunda motsvarar 4 cocktails på marken 2 cocktails på 4 000 m.

En undersökning med 160 försökspersoner som omfattade olika körtestes med bilar, visade: 3 flaskor öl, som gav 0,04% blodalkoholkoncentration, reducerade prestationerna med 25—40%. 4 flaskor minskade effekten med 35%. — Telegrafister gjorde 22% fel i mottagningen av telegram efter 2 öl, och upptill 70% efter 4 öl. Minnesförmågan nedsattes med 40% efter 2 groggar.

Spritens nedsätter även synförmågan, först och främst synfältet, som minskas. Vid konsumtion av 3 groggar, måste man producera dubbel lys-effekt i förhållandet till den opåverkade, för att den förstnämnde skall kunna uppfatta samma ljusnivå.

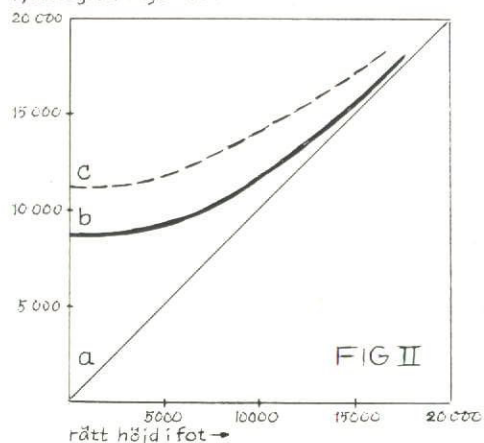
Rökningens roll

Det talas mycket om cigarrettrökningens vådor. — 100% av storrökarna får en kronisk bronkit, med förstöring av slemhinnor och intensiv, ej övergående hosta. Vid rökning av 25—30 cigarretter dagligen ökar chansen för lungkräfta med ca 20 gånger.

En cigarrett innehåller 20 mg nikotin. Vid flygning får man dessutom ta hänsyn till den koloxid (CO) som produceras under rökningen och som på ett mycket väsentligt sätt griper in i andningens fysiologi.

Luftens syre bindes till det röda färgämnet hemoglobin, som finns i de röda blodkropparna, och med detta transporteras syret från lungorna via blodet till de olika vävnaderna i kroppen. Hemoglobinet har dock icke bara förmåga att binda syret utan även koloxiden, och bindningsförmågan till detta ämne är 210 gånger så stor som till syrgasen. Koloxiden intar syrgasens plats och blockerar för denna. Genom regelbunden rökning, särskilt i ett rökfyllt rum, kommer nu den giftiga koloxiden att göra stora delar av blodet överksamt som transportmedel för syrgasen. — Sålunda kommer 20—30 cigarretter under dagen eller natten att ge upptill 10% mättningsgrad med CO d v s omkring en tiondel av blodet sätts ur funktion. Experiment i undertrycks-kammare har visat att personer som tålde en höjd på 6—7 000 m, bara tålde 5 000 m efter kraftig rökning. Och personer som kedjerökte 30 cigarretter snabbt, hade på marken samma fysiologiska höjd som en icke-rökare på 4 000 m! Härtill kommer en synnedsättning, förorsakad av CO, och sannolikt även av nikotinet. Detta gäller redan efter 4—5 cigarretter, något som givetvis har den största betydelse vid mörkerflygning.

fysiologisk höjd i fot



- a) kurvan visar hur rätt höjd alltid motsvarar fysiologisk höjd, dvs. den "höjd" kroppen har på marken under resp. giftinverkan.
 b) visar hur den fysiologiska höjden ökar när blodet är mättat med CO.
 c) ytterligare ökning med 10% mättningsgrad.

I samband med alkohol-tobakseffekten skall vi raskt beröra höjdflygningen, som även för en privatflygare kan bli aktuell, exempelvis på längre resor, eller vid flygning i fjällen. När höjden ökar, t ex över 3 000 m, och man flyger på denna höjd en tid utan extra syrgastillförsel, känns inget obehag. Stiger man ytterligare, kan man eventuellt märka lite trötthet, i övrigt mär man utmärkt. Men objektivt brister nu funktionerna mer och mer, utan att man själv kan bedöma detta. Man ignorerar tid och data. Succesivt tappar man förmågan att skriva. Radiokommunikationen blir oförståelig. Man uppträder som i alkoholpåverkat tillstånd. Omkring 6 000 m kan medvetlöshet inträffa omärkbart. Till slut kommer döden, gradvis. — Hypoxi, eller syrgasbrist, kan ej korrigeras genom snabba andning. Härvid inträder kemiska förändringar i blodet, som bl a inverkar på andningscentrum i hjärnan. — Över 3 000 m ingen flygning utan syrgasmask!

ALLTSÄ:

Alkoholens effekt och efterverkan, koloxider som blockerar syrgastransporten, och en moderat höjd, kan i kombination resultera i ganska betydande indisposition hos en flygare.

Men den finns även andra faktorer att beakta.

Medikamenter och flygning

Man ser knappast ett hem nu för tiden som inte har ett eller flera medikamenter i medicinskåpet: hostmediciner till barnen, nervtabletter till mamma (eller pappa!), penicillintabletter, och så en flaska eller två med sömtabletter för den stressade familjen (med TV, telefon, bil och jakt —):

I Sverige förbrukade man 22 ton huvudvärkspulver år 1959, samt 600 miljoner tabletter av albyl-typ. I Danmark 50—60 ton meprobanater (en sorts nervmedicin). Dessutom ett drygt 20-tal ton sömtabletter.

Det finns säkert en och annan flygare som konsumerat även av detta. Minns dock: Alla medikamenter har en eller annan biverkan. Alla sorters nervmediciner och "lugnande tabletter" som brom, barbiturater (pentymal), restenil, meproban, librium osv har en dämpande effekt på nervsystemet. Man blir trött, likgiltig och slö. Alla *antihistaminica*, d v s tabletter mot sjösjuka och allergi, har en liknande verkan. Tex Lergigan, Amocyt, Aprobitt, Histyn, Antasten, för att nämna några av de vanligaste preparaten. Moderna penicillintabletter ger också trötthet och slöhet. Även sulfa i viss mån. De flesta sorters hostmedicin verkar dämpande på nervsystemet samtidigt som de dämpar hostan. Streptomycin har biverkningar på balansorganet i innerörat och kan förorsaka yrsel. Sömnmedicin hänger alltid i morgonen efter, även de snabbverkande. Huvudvärkstabletter innehåller ofta codein. Vissa sorters blodtrycksmedicin kan vara mycket farliga i samband med flygning (G-påverkan etc.)

Därför: Flyg aldrig under påverkan av något medikament. Är det alldeles nödvändigt, så fråga först en läkare, och då helst en läkare som har befattning med flygande personal, och som känner flygningen och dess problem. Man skall ej heller flyga samma dag som man fått en injektion, t ex en vaccination av ett eller annat slag. Regler härom är nyligen utgivna av Luftfartsstyrelsen.

Sömn och trötthet

Brist på sömn verkar nedsättande på mentala funktioner som koncentration, koordination och minnesförmåga. Det uppträder ökad irritabilitet och nedsatt tålmod, i extrema fall hallucinationer. Experiment i undertrycks-kammare visade att höjdtoleransen nedsattes hos piloter som sov 4 timmar i relation till andra som sov det dubbla. Ytterligare reduktion var märkbar efter stark rökning och en enstaka öl före experimentet.

Generell trötthet vid längre flygningar påverkar effektiviteten, särskilt vid sämre väderförhållanden och mörker. Brist på flygtränning förstärker detta. Många undersökningar

har gjorts på detta område, både med bilster och flygare. Här skall kort nämnas de så kallade Cambridgecockpit-studierna från England. Ett antal piloter flög en Spitfire-simulator, alla influgna på typen under ogynnsamma förhållanden: mörker, turbulens, navigeringssvårigheter. Experimentet varade 2 timmar. Allt blev registrerat. Nu visade sig att fel i planets position, lutning, kurs och fart ökade i proportion till tiden. Och med ökad trötthet, desto lättare accepterade piloten sina fel: I början centrerade man spaden vid en deviation på 2—3 grader, snart accepterades både 5 och senare 10 grader. Till slut uppträdde både stall och annat. Mot experimentets slut tittade man bara på ett eller två instrument framför ögonen, och 60% följde ej alls sina sido-instrument. Nästan 40% glömde stället vid landningen. En privatflygare, som ju i regel har relativt liten erfarenhet och alltför lite träning, bör aldrig ge sig ut på för långa etapper vid längre resor.

Konditionens betydelse

Vi som sysslar med undersökning av flygande personal, antingen det nu är trafikflygare som gör sin regelbundna kontroll, eller en ny privatflygare som skall få sitt certifikat, erfår alltför ofta den bristfälliga konditionen som många har. Man *sitter* för mycket *äter* för mycket, och motionerar inte alls. — Och så kommer fettpartiet runt midjan. Muskulaturen försvinner, och vi blir passiva, tröga och gamla. Löpning, gymnastik, cykelåkning och annan sport har idag mer än någonsin den största betydelse, särskilt för en pilot. Musklerna får tillbaka sin funktion och ökar i styrka och volym. Fettet försvinner. Hjärtat besparas nödigt arbete. Pulsen blir långsammare, ty hjärtat pumpar mera blod per slag och frekvensen sätts ned. Det arbetar mer ekonomiskt. Likaså med andningen, lungorna fylls bättre och effektivare. Nu ökas höjdtoleransen. Vid gymnastik ökar koordinationen och precisionen. Man känner sig fysiskt och psykiskt frisk och vital.

Ett mått på konditionen har man på puls-frekvensen i vila. En otränad person har en puls på 80, en idrottsman i bra träning 56—60. Och en toppstjärna 48—50.

Börja nu på nytt med friluftsliv och motion. Inskränk på maten. Det är inte så mycket som behövs. Låt bilen stå på morgnarna, och gå till jobbet. Stäng av TV på kvällarna, och ställ bort fåtöljen. Gå istället en promenad före sänggående.

Så till slut: före nästa flygning, så checkar vi vädret. Vi checkar också flygplan och motor. Vi ser efter oljan och lyfter på bensinlocken och försäkras oss om fulla tankar. Men före allt detta, innan vi ens tänker oss att flyga, så checkar vi oss själva!

KSAK-RESOR populär medlemsförmån

Stort intresse för New York-resan

Möjligheterna för KSAK-anslutna medlemmar att under pågående Världsutställning företaga en tur och returresa med en hel veckas uppehåll i New York, sightseeingturer och utställningsbesök för endast 1.960: — presenterades i KSAK-NYTT februarinumret. En lång rad förfrågningar blev det omedelbara resultatet.

Detsamma gäller KSAK:s erbjudande om tur och returresan enbart, vilken erbjudits medlemmarna till ett ännu lägre pris, nämligen 1.460: —. Det resealternativet passar utomordentligt väl för dem som inte vill binda sig vid New Yorkvistelsen utan föredrar att utnyttja

medlemsförmånen till en affärsresa till annan plats i USA, till besök hos släktingar etc.

Svårigheterna att få flygplan under högsäsongen i september är närmast oöverkomliga. KSAK:s flygplan är emellertid redan inbokade, men nu måste vi vädja till våra intresserade medlemmar att för sig själva och sina eventuella medresenärer göra en bindande anmälan. Endast under förutsättning att de av KSAK inbokade platserna blir definitivt belagda före 15 juli kan vi hålla flygplanet reserverat.

Flygklubbjuridik

En av de KSAK-anslutna flygklubbarna har ställt följande (får vi anta — hypotetiska) fråga till KSAK:

Om en flygklubb har verksamheten organiserad på två skilda sektioner, en motor- och en segelflygsektion, vardera med självstyrelse i praktiska frågor och med egen ekonomi i enlighet med av huvudstyrelsen givna direktiv, kan då klubben gardera sig så att en av sektionerna inte råkar i blåsväder, om den andra på ett eller annat sätt skulle komma på obestånd.

Ordföranden i KSAK:s Juridiska kommitté, advokaten Allvar Elmström har efter frågans behandling i kommittén avgivit följande uttalande:

”Även om klubben i avseende på den aktiva verksamheten (jfr § 3 i normalstadgarna) är uppdelad på sektioner, är klubben i avseende på juridiskt och ekonomiskt ansvar en enhet. Om i klubbens stadgar anges, att de olika sektionerna ha egen ekonomi och egen bokföring, bör detta ändras. De olika sektionerna kunna icke ådraga sig skulder. Skuldsättning kan endast ske genom beslut av styrelse och förening samt avse hela föreningen. Sektionsstyrelserna kunna icke belasta föreningen med gäld. För skulderna svara sålunda hela föreningens tillgångar. Huvudstyrelsen är under alla omständigheter ansvarig. Vill man skilja på verksamheten i juridiskt och ekonomiskt hänseende, finnes intet annat att göra än att dela upp klubben, men jag förstår att detta har nackdelar ur andra synpunkter.

Det må påpekas, att — enligt uppgift av byrådirektör Nylund — inom några flygklubbar respektive sektioner sökt registrering hos luftfartsstyrelsen av sina flygplan. Sådan registrering är definitivt icke möjlig. Den måste ske för klubben.

Detta är tyvärr det svar, som jag med hänsyn till svensk lag och rättstillämpning måste giva.”



BILDGÅTA eller VEM ÄR DET?

Bilden, som är tagen i en helikopter över La Guardia, New York, föreställer KSAK:s nye generalsekreterare överste Björn Lindskog.

Det glada samtalet gäller helikopterföraren, som är svenske överbefälhavaren general Torsten Rapp.

Foto: Wilhelm Rapp.

VET NI

att Ni kan få en

BELLHELIKOPTER

MED ÖVER 2 TIMMARS AKTIONSTID

TRESITSIG FÖR

100.000:— KRONOR

Vänd Er till Ostermans världens äldsta civila helikopteroperatör, där den verkliga helikoptererfarenheten ställs till

Ert förfogande.

KVALITET · SERVICE · GARANTI

OSTERMANS AERO AB
STOCKHOLM-BROMMA 10 • TELEFON 08/28 28 40





Sture Rodling, lycklig nordisk segelflygmästare.

Sverigeseger

tog 11 lag (27 förare) från olika klubbar. Varje lag består av 2 à 3 förare och där högst en man får ha deltagit i tävlingar tidigare. Denna tävlingsform ger dels möjligheter till tävlingsflygning åt fler segelflygare och dels är den en god skola åt blivande tävlingsflygare i större sammanhang.

Förberedelser

Något gemensamt träningsläger hade ej kunnat arrangeras, då tävlingarna hölls så tidigt på säsongen. För övrigt är säkerligen maj månad utmärkt för tävlingsflygning, och är absolut att föredra framför juli. De svenska piloterna hade dock utnyttjat veckorna närmast före tävlingen till enskild träning på hemmaplan. Flygplan och transportvagnar var alla av högsta klass; enbart ny materiel. En nyhet vid dessa tävlingar är att radiokommunikation var tillåten. Det gällde nu bara att få tag i radioutrustning. Lennart Ståhlfors lånade välvilligt ut 2 st av Allebergsskolans apparater (typ Giertsen) och Per Giertsen själv bidrog med en egen apparat. Därtill erhöles mycket god hjälp av Per att iordningställa kablage m m till samtliga tre flygplan. Det var således en sida av saken. Så gällde att anskaffa markstationer, helst en utrustning till varje bil samt en vid basen. Här fick vi tillgripa en nödlösning, såtillvida att hämtningsmannskapet fick nöja sig med en enkel VHF-mottagare, vilket emellertid innebar att föraren aldrig kunde få sitt meddelande kvitterat.

Dagbok

Lördag den 16/6 – pingstafton

Ankomst till Flyvestation Vandel. Inkvartering.

Söndag den 17/5

De fem nordiska flaggorna hissades under det att nationalhymnerna spelades. Genomgång av säkerhetsbestämmelser och flygregler. Mulet väder. Eftermiddagen ägnades åt inflygning på fältet.

Måndag den 18/5

Första tävlingsdagen

Det Nordiska Mästerskapet i segelflygning 1964 öppnades av ordföranden i Kongelig Dansk Aeroklub, direktör Hans Harboe.

Väder:

Ostlig vind, ca 35 km/h helklart med torrtermik, 2—3 m/s.

Uppgift:

Hastighetsflygning tur- returbanda 168 km, Vandel—Holsterbro—Vandel.

i Segelflyg NM 1964

Resultat:

Ingen förare "gick runt", således räknades endast distanspoängen. Sejstrup, Danmark segerade med flugna 128,6 km. Irve delade 3:e plats med Horma, Finland. Pelle placerade sig på 8:e och Sture på 9:e plats.

Tisdag den 19/5

Ett präktigt lågtryck med vidhängande fronter satte definitivt stopp för alla planer på tävling.

Onsdag den 20/5

Fortfarande ostadigt väder. Vid briefing kl 13.30 utlystes dock tävlingsdag.

Uppgift:

Hastighetsflygning på rakbana Vandel — Sönderborg, 93,0 km. En oklusionsfront som passerade på eftermiddagen, gav ett uppiggande regn och tävlingen avlystes.

Torsdag den 21/5

Andra tävlingsdagen

Väder:

8/8 cumulus med bas på ca 700 meter. Uppsprickande molntäcke från väst. Svag termik.

Uppgift:

Hastighetsflygning på rakbana, 93,0 km, Vandel—Sönderborg.

Resultat:

Sture gick först över startlinjen kl 13.14, och fick det rätt besvärligt på ca 300 meter i början. Irve följdes tätt över startlinjen av Sejstrup, Danmark och Wiitanen, Finland. Pelle väntade på upplärning till kl 15.20. 5 förare kom fram till målet; snabbast var Wiitanen med 52,5 km/h. Sture på 5:e plats med 40,1 km/h. Sejstrup tappade många värdefulla poäng genom att landa 500 m från mållinjen. Irve 7:de och Pelle 8:de man för dagen.

Fredag den 22/5

Tredje tävlingsdagen

Väder:

Sydostlig vind, ca 25 km/h. 5/8 cumulus med bas på 1 300 meter och toppar upp till 2 000 meter. God termik, 3—4 m/s.

Uppgift:

Hastighetsflygning på triangelbanda, 100 km Vandel—Skarrild—N. Snede—Vandel. Valfri omloppsriktning. Högsta höjd vid vändpunkterna 1 000 meter (VM-regler).

Resultat:

Samtliga förare gick runt, de svenska och några andra två gånger. Sture och Pelle bätrade sina resultat på andra varvet. Dagens segerherre hette Sture Rodling med 71,9 km/h, och andre man var Pelle med 66,4 km/h. Irve, ej helt kry, hamnade på 8:e plats. Haugen, Norge och Filippusson, Island, som behövde mer än den dubbla segrartiden blev helt utan poäng. Detta är mycket hårda regler, och riktigheten hos dessa kan diskuteras. Om någon av dessa förare ej hade passerat mållinjen hade han nämligen fått



Svenska laget, Silesmo, Rodling, Persson efter en god dagsetapp.

Pelle Persson höll kontakt med sina medhjälpare med en Gauer VHF.



distanspoäng, (vilket ej kommer in i formeln om alla förare går runt.) En hjälpsam lagmedlem kan beräkna detta och t ex per radio meddela föraren att landa före mållinjen.

Med dagens fullträff gick Sture totalt upp till 3:je plats. Det kunde även konstateras att han slagit danskt rekord, som kan slås av varje segelflygare oavsett nationalitet. Det tidigare rekordet innehades av Sejstrup och lydde på 62,6 km/h.

Lördag den 23/5

Fjärde tävlingsdagen

Väder:

Ostlig vind ca 20 km/h. Ett tjockt cirrus-täckte hindrade solinstrålningen. Inversion på ca 1 000 meter. Torrtermik, någon molntermik norrut.

Uppgift:

Hastighetsflygning på triangelbana, 230 km Vandel—Bjerringbro—Holsterbro—Vandel. Valfri omloppsriktning. Högsta höjd vid vändpunkterna: 1 000 meter.

Resultat:

Irve var i form igen och plockade 1 000 poäng. Horma blev slagen med 16 minuter. Sture gick in på 3:e plats och höll sin position totalt. Pelle landade vid första vändpunkten och tapade poäng. Otur! De finska piloterna berättade på kvällen hur chansartat vädret hade varit. Horma var nere på 100 meter men fick ny anslutning och Wiitanen minst 4 gånger på ca 250 meter. Fem förare segade sig trots allt runt banan och kom som hökar över mållinjen. En magnifik syn!

Söndag den 24/5

Femte tävlingsdagen

Väder:

Nordostlig vind, ca 20 km/h. 6/8 cirrus, 2/8 cumulus med bas på ca 1 200 meter.

Uppgift:

Hastighetsflygning tur o retur bana, ca 320 km Vandel—Ålborg—Vandel.

Resultat:

Tävlingsledningen kunde snart konstatera att uppgiften var alltför svår; ingen förare kom fram till vändpunkten.

Sture tog hem sin andra dagsseger genom att flyga ca 90 km, och gick därmed upp till ledningen med 687 poäng före Wiitanen. Irve och Pelle försökte förbättra sina första flygningar. Pelle lyckades utmärkt. Ett snabbt hämtningsgång, (bilen stod på plats vid landning tack vare radiokommunikationen) gav honom en ny chans kl 16.00 (!). Pelle tog chansen och flög

55 km under 2 timmars tid på höjder mellan 200 och 700. En utmärkt prestation. Men så sjöng också gåsapågen: "Ja, det är min liv och kniv, alla tiders perspektiv, när man ser på Horma litegrann från ovan!".

Horma flög ca 20 km.

Måndag den 25/5

Sjätte tävlingsdagen

Väder:

Ostlig vind, ca 35 km/h. 1/8 cirrus, 3/8 cumulus över västra Jylland. God termik under moln, 4—6 m/s.

Uppgift:

Fri distansflygning, valfri riktning.

Resultat:

Alla förare väntade med starten tills cumulusbildning började västerut. Först omkring 12.30 seglade man iväg, de flesta på nordlig kurs. Braes, Horma och Hämäläinen försökte söderut och landade redan vid tyska gränsen. Wiitanen var också på väg åt söder men vände till kontrakurs. Segrare för dagen var Didrikssen med 162 km flugen distans. Sture och Irve följdes åt till en delad andra plats. Sture ökade därmed sitt försprång till 762 poäng. Pelle gick in som 8:e man. Tio extrapoäng gick till en jydsk (jylländsk) bonde som efter att flera gånger tillfrågats om han hade en telefon (på dansk-skånsk dialekt) svarade: "Dessvärre förstår jag inte engelska! "

Tisdag den 26/5

Väder:

Sydostlig vind, 35 km/h som vid middagstid ökade till 50 km/h. Kraftig inversion mellan 300 och 2 000 meter.

Uppgift:

Hastighetsflygning på triangelbana, 103 km Vandel—Skovlunde—Årborg—Vandel. Valfri omloppsriktning.

Tävlingen avlystes på grund av dels den hårda vinden och dels den envisa inversionen.

Ledningen ordnade på eftermiddagen ett besök på Danmarks nya segelflygcenter vid Årborg. Invigningen sker den 27 juni. Det finns all anledning för de svenska segelflygarna att pricka in den platsen på sina kartor, vid planering av segelflygsemstrar.

Onsdag den 27/5

Sjunde tävlingsdagen

Väder:

Ostlig vind, 30 km/h. Cumulusuppbyggnad över sydvästra Jylland. Bas 1 800 meter, toppar upp till 3 000 meter. Kallfronten, som flera da-

MOTOIMPORT IMPORT- OCH EXPORT

Warszawa, Przemyslowa 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
- FOKA** – högvärdigt ensitsigt segelflygplan för standardklassen
- ZEFIR** – ensitsigt segelflygplan med höga prestanda för allmänna klassen

Urustning för segelflygbogsering:

- TUR** – motoriserad startwingsch
- RYS** – motoriserad återhämtare av startlina
- STRZALA** – transportvagn

Flyg- och navigeringsinstrument, flygreservdelar



Resultattabell NM i segelflygning 1964

Förare	Nation	Fpl-typ	Dagsresultat, placering och poäng										Slutresultat							
			1:a	2:a	3:e	4:e	5:e	6:e	7:e	8:e	9:e									
S. Rodling	Sverige	Vasama	9	652	1000	3	897	1	1000	2	940	2	964	7	856	7	572	1	7 666	
N. Sejstrup	Danmark	Ka 6	1	1000	5	748	6	391	2	921	4	896	5	868	3	911	4	650	2	6 928
M. Wiitanen	Finland	M 100 S	2	893	4	771	4	879	6	104	5	865	9	570	6	907	6	589	3	6 578
J. Horma	Finland	Kajava	3	775	2	921	2	948	8	31	9	490	3	929	3	911	3	656	4	6 503
I. Braes	Danmark	Vasama	5	751	4	828	7	824	4	622	11	472	10	446	3	911	1	1000	5	6 085
P.-A. Persson	Sverige	Ka 6	8	654	8	321	2	848	5	506	6	822	1	1000	2	958	2	819	6	5 985
I. Silesma	Sverige	Vasama	3	775	7	323	8	178	1	1000	7	96	2	940	1	1000	9	536	7	5 767
O. Diriksen	Danmark	Libelle	6	685	3	870	9	122	7	142	3	663	1	1000	6	818	10	525	8	5 473
T. Fillippusson	Island	Vasama	7	682	11	0	10	0	9	0	7	667	7	700	11	641	8	552	9	3 249
S. Hämeäläinen	Finland	Vasama	11	0	10	96	6	412	10	0	9	490	8	639	9	654	6	639	10	2 930
P. Haugen	Norge	Vasama	10	567	9	117	10	0	9	0	8	621	11	264	8	657	11	208	11	2 434

gar legat över Frankrike, beräknades bli synlig över Danmark på eftermiddagen.

Uppgift:

Hastighetsflygning på tur- och retur bana, 310 km Vandel—Raer—Vandel.

Resultat:

En blick på tävlingsledningens karta, sade att termiken uppe vid vändpunkten var nästan obefintlig. Många förare landade däromkring, endast fem rundade. Ingen lyckades komma åter. Så var det Pelles tur att få räkna in 1 000 poäng. Sture höll fortfarande stilen med en andra plats. Vi trodde att Irve blev 3:e man, tills nästa dag då Horma återkommit och korrigerat sin landningssposition. Irve blev således 4:e man, 10 poäng efter Horma. Sture hade nu en marginal på 883 poäng så vi vågade nästan börja andas igen! Andra man totalt var nu Sejstrup, sedan Wiitanen missat och landat efter ca 20 km och gjorde en omstart först 14.15. De blåvita var tydligen inte helt oslagbara.

Torsdag den 28/5

Åttonde tävlingsdagen

Väder: Någon kallfront hade ännu ej siktats. Nordlig vind, ca 20 km/h. 2—4/8 cu+cb. Bas ca 2 000 m, toppar 2 500 m. Mycket god termik redan kl 10.00.

Uppgift:

Distansflygning på bruten bana Vandel—Holsterbro—fri distans.

Resultat:

Alla förare valde att styra söderut efter vändpunkten, och man kunde snart konstatera att Danmark ej skulle räcka till på längden. Tyvärr var det slut med den goda cumulusuppbyggningen norr om Hamburg vilket gjorde att många förare ur både HM och NM missade sina guld-C-distanser med några få kilometer.

Irve noterade sin andra fullträff genom att flyga 405 km. Pelle följde honom tätt. Sture plockade hem 856 poäng och totalsegern var snart ett faktum.

Återtransporten var både lång och mödosam med tullformaliteter, färjor m.m. Många lag dök upp på Vandel vid 7-tiden på morgonen.

Fredag den 29/5

Nionde tävlingsdagen

Väder:

Nordostlig vind ca 15 km/h, senare växlande vindriktning 4/8 cu, bas 2 000 meter.

Uppgift:

Hastighetsflygning på triangelbana, 104 km Vandel—Skovlunde—Arnborg—Vandel. Valfri omlöppsriktning.

Forts. sid. 184



VASAMA

— erövrare av OSTIV-priset år 1963 — är konstruerad för krävande distans- och hastighetsflygningar.

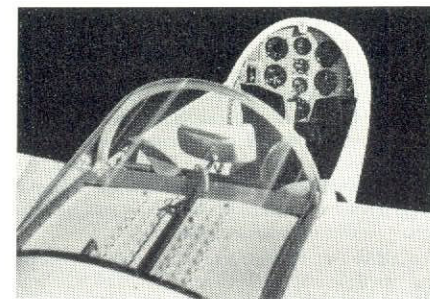
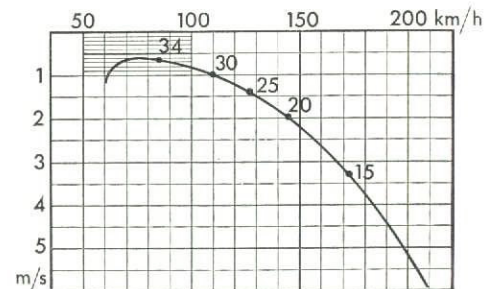
— spännvidd 15 m, vingyta 11,7 m². Den breda balklädan i skalkonstruktion ger låg byggvikt (62,5 kp/vinge), hög hållfasthet och en förstklassig yta. Vingarna fogas till varandra med tillhjälp av skenor i rostfritt stål — en säker konstruktion som eliminerar glapp och ger snabb montering.

- tillåtna belastningsfaktorer +7,0 och -4,0.
- största tillåtna hastigheter: 250 km/h i lugnt väder, 170 km/h vid turbulens.
- maximalt glidtal 34, minsta sjunkhastighet 0,65 m/s.
- god manöverförmåga, utomordentlig sikt. Pedalerna kan justeras under flygning, rygg- och nackstöd på marken.
- glasfibernos, allt faner av klass GL-I. Metallbeslagen av rostfritt stål och kadmierat krommolybdenstål.
- använda lim: resorsinol- och epoxyhartslim.
- snabb montering, lätt att hantera och transportera.

Tack vare förbättrade produktionsmetoder kan vi nu erbjuda några plan ur den pågående tillverkningsserien med

ENDAST 1 MÅNADS LEVERANS till fördelaktiga betalningsvillkor.

Tag kontakt, direkt med oss



K.K. LEHTOVAARA OY
tel. 21075 Tavastehus, Finland

NIKE-tävlingen fick flygande start

Rikssegelflygtävlingen NIKE — som startade den 1 mars — har under maj månad skjutit ordentligt fart och många goda resultat har rapporterats. Bland dessa kan nämnas 2 distansflygningar över 400 km och 6 distansflygningar över 300 km.

Den 1 juni var ställningen följande:
(Uppgifterna inom parentes är 1963 års siffror).

Forts. från sid. 182

Resultat:

Allting klaffade för Braes, som "åkte" runt med 84,4 km/h, vilket blev nytt danskt rekord. Andre man blev Pelle med 76,8 km/h, vilket är 1,2 km/h snabbare än Lars Fredrikssons notering i Argentina. Hastighetsrekorden skall dock slås med minst 2 km/h, varför Pelle får vara nöjd med att känna sig snabbast på distansen.

Sture sjunde och Irve nionde man för dagen. Genom snabb slutspurt, klev Braes förbi både Irve och Pelle i sluttabeln, som alltså prydligt toppades av Sture Rodling Sverige.

Dagen avslutades med prisutdelning. Vid sidan av Sture stod på pallen (uppbyggd av Turborgbackar!) Sejstrup, Danmark och Wiitanen, Finland.

En stilig skål erövrades av Sture Rodling för bästa dagsprestation.

En kristallvas till bästa svenska pilot gick förstas till Sture som i sitt "hold 10" hade Egon Lundberg, Olle Fransson och Göran Granberg.

Båda priserna hade ställts till förfogande av Hyllinge glasbruk.

Så var det då slut på två härliga och arbetsamma tävlingsveckor. Humöret och stämningen var hela tiden på toppen trots den hårda belastningen på förare och lag. Hur många gånger kan man vid liknande arrangemang servera sådant väder i 1½ vecka i sträck? Vid vissa tillfällen hoppades vi innerligt på en dåligtvädersdag. Det blev faktiskt något av ett uthållighetsprov under den sista veckan.

Vi glädde oss åt den gemytliga samvaron med övriga nordiska segelflygare. Att NM har kommit för att stanna är vi alla överens om.

För våra lag var detta NM synnerligen värdefullt. Många goda erfarenheter gjordes beträffande taktiken för flygning med radiokommunikation. Om piloter och medhjälpare visar samma kämpaglöd vid VM i England nästa år, kan vi räkna med en hård fight om topplaceringarna.

Bengt Söderholm
Lagledare

Höjdmomentet klass I

Johan Atmer, Uppsala Flygklubb 10 515 poäng
62 (21) förare har rapporterat 104 (40) tävlingsflygningar.

Höjdmomentet klass II

Sigvard Brännström, Jönköpings Flygklubb
7 625 poäng.
64 (45) förare har rapporterat 120 (60) tävlingsflygningar.

Distansmomentet klass I

Hans Källbäck, Västerås Flygklubb 379,20
poäng
24 (1) förare har rapporterat 28 (1) tävlingsflygningar.

Distansmomentet klass II

Per-Olof Olsson, Eskilstuna Flygklubb 372,00
poäng
10 (1) förare har rapporterat 14 (1) tävlingsflygningar.

Hastighetsmomentet klass I

Lars Hedenbergh, Kronobergs Flygklubb 79,00
poäng
13 (1) förare har rapporterat 16 (1) tävlingsflygningar.

Hastighetsmomentet klass II

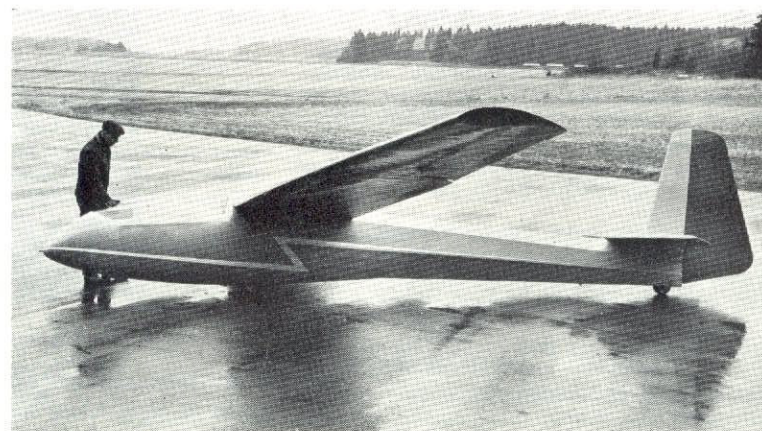
Per-Olof Olsson, Eskilstuna Flygklubb 42,35
poäng
7 (1) förare har rapporterat 9 (1) tävlingsflygningar.

Stockholms Segelflygklubbs Skarpnäckstider

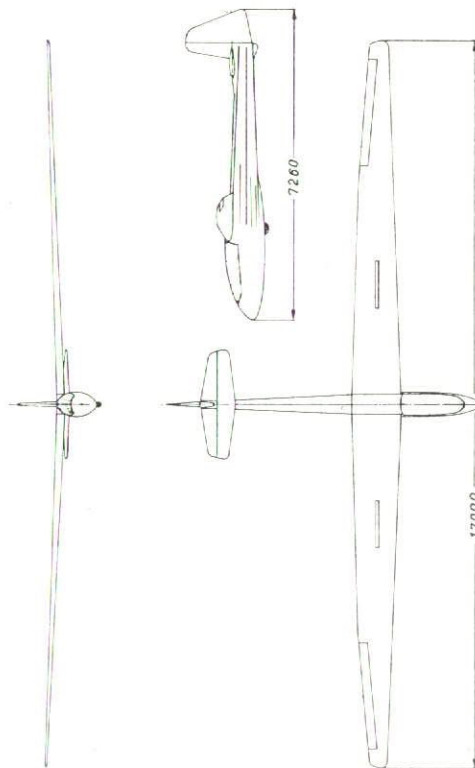
Skarpnäcksfältet är som bekant sedan många år tillbaka ett "sportfält", inte ett "flygfält". Sportfältet, som förvaltas av Stockholms Stads Idrotts- och Friluftsstyrelse disponeras sålunda av en mängd olika sportsgrenar, vilka har att tinga tid hos idrottsstyrelsen.

I Stockholms Segelflygklubbs medlemsblad "Cumulus" anges de tider under sommaren då stockholmklubben förfogar över fältet. Då det torde ha stort intresse för alla KSAK-NYTT:s läsare i stockholmområdet att känna till, när segelflyget pågår publicerar vi här kalendern:

8/6—9/8 Alla dagar utan inskränkning.
10/8—25/10 Samtliga sön- och helgdagar utom 30/8, 6/9, 20/9 och 4/10.
10/8—26/8 Måndagar, tisdagar och onsdagar från kl 18.00 samt lördagar från kl 08.00.



ZUGVOGEL III B — nykomling i Västerås flygklubb



Slank och vacker var det första intrycket man fick av Zugvogeln i den nya version, som ännu så länge endast finns hos Västeråsklubben.

KSAK:s besiktningsman, Sten Axelsson, var mycket nöjd med precisionsbygget. Polaren är fin och glidtalet 1:39.

Västeråsklubbens ordförande byggnadsingenjören Rune Domås meddelar att totalkostnaden för det förnämliga flygplanet, inkl. instrumentering, belöper sig till 15.500 DM.

Zugvogel III B

Tillverkare: Scheibe Flugzeugbau GmbH

Spännvidd	17,00 m
Längd	7,26 m
Höjd	1,70 m
Kroppsbredd	0,60 m
Tomvikt	250 kg
Tillsatsvikt	115 kg
Flygvikt	365 kg
Vingbelastning	25,2 kg/m ²
V-form	2,5°
Sidoförhållande	1:20
Vingprofil	NACA 632—616/614
Vinschstart	100 km/tim
Flygstart	140 km/tim
Bästa glidtal (vid 90 km/tim) ..	1:39
Lägsta sjunkhastighet (vid 70 km/tim)	0,60 m/sek
Lägsta flyghastighet	58 km/tim
Tillåten hastighet	
lugnt väder	200 km/tim
byggt väder	140 km/tim

Behöver jag carnet utomlands?

Sverige torde vara det första land som avskaffade införseltull på flygplan och i samband därmed kunde slopa kravet på carnet för besökande utländska flygplan. Nu har många andra länder följt exemplet; i och med privatflygets expansion och ökningen av gränspassager har tullmyndigheterna börjat intaga en mera liberal attityd.

FAI som även verkat i denna riktning — med KSAK som en av de starkaste pådrivarna — skriver nu att man till sin förvåning funnit att trots dessa lättnader efterfrågan på carneter är praktiskt taget lika stor som någonsin.

KSAK finner inte detta så förvånande. Den kraftiga expansionen skulle otvivelaktigt medfört en ökad efterfrågan på carneter om inte lättnaderna kommit.

Frågan är nu om jag har någon nytta av carneten i ett land där den ej är ovillkorligen erforderlig såvida jag inte vill erlägga tulldeposition. FAI framhåller i sin skrivelse att så är fallet. Man har funnit att gränsoformalitetserna går lättare att undanstöka om man kan uppvisa carnet. Detta har även varit KSAK:s uppfatt-

ning och vi har fått uppgifter från medlemmar att på sina håll är det så, t o m i Afrikanska stater som ej är anslutna till carnetöverenskommelsen.

Många av våra medlemmar som varit ute och flugit har emellertid en annan uppfattning. De anser att det är krångligt med carneten och att tullen aldrig frågar efter den.

För att KSAK ska kunna ge sina medlemmar goda råd hur de bör förfara måste vi få in så mycket uppgifter som möjligt så vi kan göra en sammanställning av läget. KSAK väddar därför till alla som flyger utomlands att meddela oss sina erfarenheter.

FAI flygturistkort och Fornebu

Norsk Aero Klubb har i ett brev till KSAK beklagat, att man avkrävt svenska flygare landningsavgift på Fornebu, trots att dessa uppvisat FAI Flygturistkort.

NAK har nu rättat till misstaget och försäkrar att några oberättigade krav på landningsavgifter inte vidare skall förekomma.

KSAK tackar för hjälpen!



ISAW Safety Award 1964 till generaldirektör Bo Lundberg FFA

International Society of Aviation Writers utdelar årligen ett pris till den som enligt föreningens uppfattning gjort de mest betydande insatserna för höjande av flygsäkerheten.

1964 års Safety Award har den 25 maj i Miami Beach högtidligen överlämnats till chefen för Flygtekniska Försöksanstalten generaldirektören Bo Lundberg.

Priset, en bronsstatyett skänkt av Monzanto Chemical, St Louis, har i år utdelats för sjätte gången.

Bo Lundbergs kamp mot ett för tidigt utnyttjande av överljudsplan inom trafikflyget har vunnit internationell uppmärksamhet. I en skriftserie under samlingsrubriken "Speed and Safety in Civil Aviation", utgiven 1963—64, påvisas hur ringa tidsvinsten blir i förhållande till de ökade säkerhetsriskerna.

Om inte radikala åtgärder vidtagas, säger Bo Lundberg, kommer man 1980 att få räkna med 15.000 flygdöda per år. Utvecklingen medför orimliga krav på "den mänskliga faktorn" och automatiseringen måste vidareutbyggas. Att satsa på flygsäkerheten är en god investering. Ökad flygsäkerhet ger ökat förtroende för flyget, ökad passagerarfrekvens och ökade resurser att finansiera flygsäkerhetsforskningen.

Stockholms-Tidningens bragdman guldbelönad på F 1:s flygdag

26-åriga fältflygaren Jan Erik Norlund från F 11 har tilldelats Stockholms-Tidningens guldbelönad för 1963 års främsta flygarbragd. Juryn, där KSAK representerades av VU-ordföranden Bertil Florman och f generalsekreteraren Nils Söderberg, gav Norlund belöningen för hans insatser i Kongo, där han blev nyckelmannen i den operation som lamslog Tshombes handlingskraft.

BENDIX ADF-T-12B (MOTOROLA)

välkänd och erkänd radiokompass

BENDIX VHF NAV/COM SYSTEM M-450

låg vikt, under 10 kg totalt, helt kristallstyrd, solid state (utan rörliga delar), 12 watts uteffekt, omkopplingsbar 14 eller 28 volt. Systemet kan fås med VOR/LOC eller VOR/ILS och med Marker-mottagare. — För ytterligare uppgifter om Bendixutrustningar för affärs- och allmänflyg kontakta

HESSelman BIL-AERO AB

Flygavdelningen — Tel. 08/19 04 80 — Box 420 46 — Stockholm 42
Generalagent för: The Bendix Corporation Bendix International Operations

SM i motorflyg 1964

Plats och tid

Tävlingen äger rum vid Lidköpings flygplats 15—16 augusti. Upprop sker vid flygplatsen 14 augusti kl 20.00.

Anmälan

skall vara KSAK tillhanda senast 31 juli. Anmälningsblanketter för enskilt deltagande och för lag kan rekv från KSAK.

Anmälningsavgift

kronor 40:— insättes samtidigt med anmälan på postgirokonto 55 570.

Sportlicens erfordras

Ansökningsformulär rekv från KSAK.

Tävlingsbestämmelser

För 1963 års SM utfärdade bestämmelser kommer att gälla med vissa justeringar. Bestämmelserna återfinnas i KSAK-NYTT nr 4/1963, sid 23.

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 Ahrenbergspokalen 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 ett nyuppsatt 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. NMT går i Notodden, Norge den 22—23/8 och som vanligt kommer lag från Norge, Finland och Danmark att deltaga.

Här kommer den nya

PIPER AZTECC



Ett 6-sitsigt affärsflygplan med en mångfald av förbättringar, varav kan nämnas:

- Kompaktare motorgondoler, förlängd propelleraxel "Tiger Shark design"
- Komplet avinsningssystem bestående av
Goodrich pneumatic wing-deicers **Heated vindrutepanel**
Goodrich elektriska propelleravinsning **All-vädrens antenner**
- Ny metod för ljudisolering med dubbla rutor, som ger en tidigare uppnådd tyst kabin

Pipers målsättning är alltid

Säkerhet - Kvalitet - Goda prestanda - Lättflugenheter

Allt detta finner Ni i den nya AZTECC

PIPER AZTECC är det ledande affärsflygplanet i sin klass. Den mycket rymliga 6-sitsiga kabinen har erhållit en ny, tilltalande interiör med fällbara ryggstöd och en behaglig utformning av nackkuddar. Vidare finns två separata bagageutrymmen – allt bidragande till en utomordentlig komfort, helt jämförbar med bästa airline-standard.

PIPERS UTVECKLING OCH MÅLSÄTTNING

Efter att ha vandrat genom Pipers 30.000 kvadratmeter stora fabrik i Lock Haven har många besökare sagt: "Ni har verkligen kommit långt se'n den gamla goda Piper Cub-tiden."

Och vad svarar Piper?

— Både ja och nej! Det är förvisso en avsevärd skillnad mellan den gamla berömda Cub'en och vår nya tvåmotoriga, 6-sitsiga Aztec. Men likväl har en rad väsentliga saker i c k e förändrats. Gamla hederliga Piper Cub revolutionerade flyget genom att erbjuda en kvalitet, en pålitlighet, en driftssäkerhet och en ekonomi som saknade motstycke. Detta gäller dock sedan dess för varje flygplanmodell från oss. *T i t t a b a r a p å d a g e n s P i p e r - m o d e l l e r !*

Vi hos Piper anser att våra prestanda-siffror innebär ett löfte till Er och vi sätter en ära i att hålla vad vi lovat. Vi publicerar siffror, som skulle kunna göras betydligt mera imponerande, om vi använde oss av magert utrustade och lätt lastade provflygplan. Men det är ju inte så Ni kommer att flyga planet. Därför redovisar vi siffror som vi kan stå för och som Ni kan lita på.

Våra flygplan är provade vid max flygvikt. Installerade antenner bidrar som bekant inte precis till goda prestanda-siffror, men som vi vet att Ni behöver radio, så installerar vi alla nödvändiga antenner (5 stycken på Aztec C!). Vi testar om och om igen. För att vara helt säkra på att våra siffror är absolut korrekta gör vi ett stort antal provflygningar under högst varierande väderleksbetingelser. När Ni därför får Pipers prestanda-siffror under ögonen så kan Ni lita på dem!

Priset är en annan viktig faktor vid flygplanköp. Genom stora serier av varje flygplanmodell är det möjligt för oss att erbjuda flygplan till de förmånliga priser, vi alltid tillämpat.

VI PÅ NYGE-AERO

gläder oss åt att kunna konstatera, vilket grundmurat förtroende PIPER har även här i Skandinavien: mer än 40% av affärs- och privatplanen i Sverige utgörs sålunda av Piper-flygplan. Men att representera det ledande flygplanmärket förpliktigar. Vi känner ett stort ansvar både mot Piper-fabriken och mot våra kunder. Flygplan köp är ett förtroendeköp mer än vad man möter i någon annan bransch. Vi sätter därför en ära i korrekta affärsmetoder och vi skyr inga besvär eller kostnader för att lämna våra kunder bästa tänkbara service.

Från våra kunders sida har vi många bevis på deras uppskattning av snabb och god service. Vi har kunder som köpt mer än 10 flygplan av oss och vi är alltid glada när en kund återkommer och köper både ett andra och tredje flygplan. Det allra senaste beviset på uppskattning av våra produkter och tjänster är att vi redan fått order på 5 stycken Aztec C, oaktat vi ännu ej haft tillfälle demonstrera detta nya flygplan.

Vi vill till sist påstå, att vi inom Nyge-Aero kommit en bra bit på väg sedan vi år 1946 sålde vår första Piper Cub. Vi har sedan dess levererat åtskilliga flygplan och vår serviceavdelning har byggts ut i takt med försäljningen.

Med vår mångåriga erfarenhet av flyg och med vår expertis på området kan Ni alltid vid flygplan köp med förtroende vända Er till oss.

GENERALAGENT FÖR PIPER I SKANDINAVIEN:

NYGE-AERO/AB NYGEVERKEN

Box 31 Nyköping. Tel 0155/183 92, 173 40 (vx)
Box 32, Göteborg-Flyg. Tel 031/62 00 89

1946 års Thulin- medaljörer

Vid Flygtekniska Föreningens årsmöte 14 maj utdelade IVA:s preses generaldirektören Håkan Sterky följande Thulinmedaljer såsom en utmärkelse och erkänsla för flygteknisk gärning.

Thulinmedaljen i guld till *direktören Gustaf Gudmundson*, Svenska Flygmotor Aktiebolaget för "ett utomordentligt förtjänstfullt arbete som ledare av avancerad flygmotorteknisk produktion, utvecklings- och provningsarbete".

Thulinmedaljen i silver till *ingenjören Rudolf Abelin*, verkställande direktör vid AB Malmö Flygindustri, såsom "idégivare och drivande kraft bakom tillkomsten av flygplan MFI 10 'Vipan', samt för förtjänstfull tillämpning av laminarteknik för flygtekniska konstruktioner".

Thulinmedaljen i silver till *ingenjören Björn Andreasson* för "berömvärd konstruktion av ett lätt motorflygplan, MFI 9 'Junior', utmärkande sig för föredömlig enkelhet".

Thulinmedaljen i silver till *ingenjören Ragnar Härdmark* för "inspirerande och kvalificerad ledning av utveckling och konstruktion av fpl SAAB 105 (SK 60)".

Thulinmedaljen i brons till *professor Sune Berndt*, Inst. för Gasdynamik, KTH, *civilingenjören Ove Bergfeldt*, Auto-Products AB samt *civilingenjören Knut Fristedt*, Flygtekniska Försöksanstalten för främjande av Flygtekniska Föreningen.



G Gudmundson



R Abelin



B Andreasson



R Härdmark

Min syn på saken

Apropå överskattning, indisciplinär flygning, haverier och dyl.

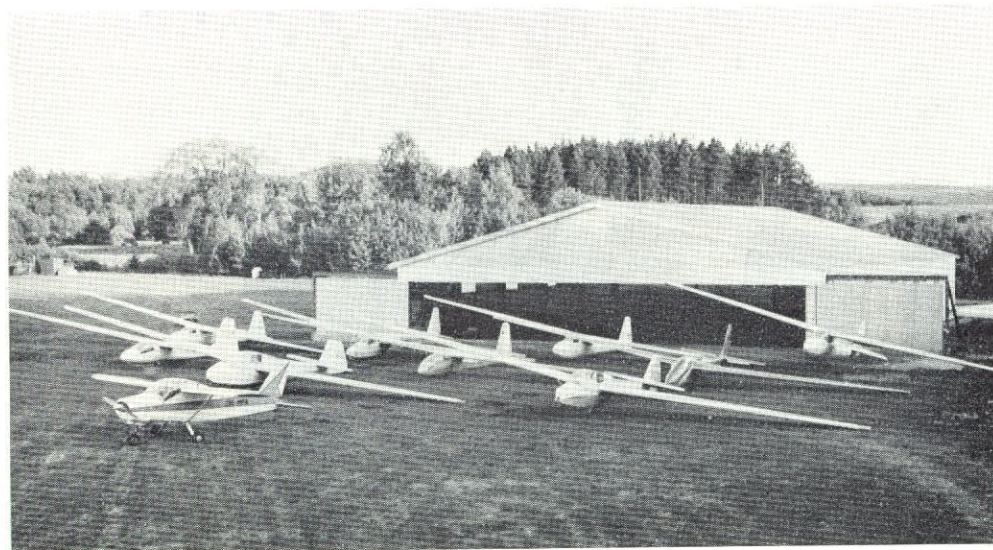
Från Ovidius skrifter. Saxat av Ulf Wiberg.

DAEDALUS fann på att åt sig och sin son IKAROS förfärdiga vingar av långa fjädrar sammanfogade medelst lintrådar och varmt vax.

Då det konstrika arbetet var färdigt fäste han vingarna vid sin sons skuldror och lärde honom att bruka dem liksom fågeln lär sina ungar att flyga. "Jag skall flyga framför dig", sade han, "följ du tätt efter mig". "Akta dig även att komma svallvågorna för nära: skummet skulle fukta dina fjädrar och göra dem tunga. Ge noga akt på vindarna och låt dig bäras av deras svaga bris".

Efter dessa ord omfamnar DAEDALUS gråtande sin son och båda svingar sig ut i rymden från höjden av en kulle. Fadern rör sina vingar långsamt och vänder på huvudet och betraktar sonen.

Tjusad av det nya äventyret stiger denne djärvt allt högre. En fiskare, som får syn på dem, blir slagen av fasa och tappar sina fiskedon. Högre och högre höjer sig det dumdristiga barnet. I solens närhet lossnar plötsligt banden mellan vingarna. Vaxet smälter, förgäves flaxar han med sina blottade armar, luften bär honom ej längre. Gripen av skräck ser han från himlens höjd havet. Han faller och faller och fadern hör ett skärande skri. Ack, de gröna böljorna kväva detta skri. "IKAROS, IKAROS, min son, var är du?" ropar den förtvivlade fadern. Än en gång ropar han hans namn men blir blott varse fjädrarna, som utspridda gungar på vågorna...



MFI "Junior"

bogserar segelflygplan på Sövde

Segelflygsektionen i AKM försattes i en prekär situation sedan deras bogser-Moth havererat i början av segelflygsäsongen. Genom lyckliga omständigheter lyckades man inchartra en MFI "Junior" från Finland.

Många starter

Under den första månaden (16 flygdagar) bogserade Junior 618 starter, varvid bl a ett nytt klubbrekord på 61 starter under en dag har kunnat noteras.

God ekonomi och utsökta prestanda

Den genomsnittliga bränsleförbrukningen uppgick till 27 l/tim, jämfört med Mothens 40 l/tim, samtidigt som bogsertiderna blivit kortare. Som exempel kan nämnas att Ka 6:an hissats upp till 600 m på mindre än 4 min, medan Bergfalken med två ombord nått samma höjd på 4,5 min. Med två personer i både Junior och Bergfalken (för överföringen etc) blev flygtiden till 600 m 6,5 min.

Entusiastiska bogserförare

En av klubbens många bogserförare, Jan Ekbladh (tillika segelflyglärare) säger: "Bland de egenskaper som jag sätter främst hos Junior är ypperlig stabilitet, goda prestanda samt sist men inte minst viktigt låga driftskostnader. Genom att flygplanet kan utnyttjas till uthyrning vid sidan om bogseringen blir timkostnaden behagligt låg. Som pilot måste jag också erkänna att bogserjobbet blivit både roligare och bekvämare med MFI Junior."



AB MALMÖ FLYGINDUSTRI

BULLTOFTA FLYGPLATS

TEL. 040/93 47 10



Första segelflyglärarekursen

Alleberg öppnade hangarportarna för årets första segelflyglärarekurs 22 maj och de 12 eleverna har traditionsenligt samlats kring David Wretlings skulptur "Nya Vingar" på Allebergs västhang.

Kursen pågår till och med 18 juni. Deltagarna har fått bekanta sig med Allebergsskolans nyaste bogserflygplan Beagle "Terrier", som premiärlandar på bilden.



Stående från vänster till höger: Bertil Dahlkvist, Luleå-Bodens fk; Rune Hagman, Varbergs fk; Jahn-Olof Holmström, N O Smålands fk; Karl-Gunnar Ljungberg, Sundsvalls fk; Håkan Johansson, Jönköpings fk; Tarvald Kullman, Linköpings fk; Kaj Larsson, Aeroklubben i Malmö; Jan-Erik Olsson, Stockholms SFK.

Knästående från vänster till höger: Lennart Skoglund, Filipstads fk; Arne Wendt, N V Skånes fk; Carl-Gustaf Widing, SFK i Karlstad; Nils-Erik Wikström, Gävlebygdens fk.

International Air Cadet Exchange

Årets besök på Alleberg av sverigegästande Air Cadets kommer att äga rum 30/7—2/8.

Falköpings stad och Rotary Falköping svarar jämte KSAK för värdskapet.

Äras den som äras bör

I bildtexten på sid 121 i föregående nummer presenteras Nils Söderbergs porträtbyst som en gåva från styrelsen och flygklubbarna. I rättvisans namn skall påpekas, att de direktanslutna medlemmarnas andel var långt ifrån oväsentlig.

Red.

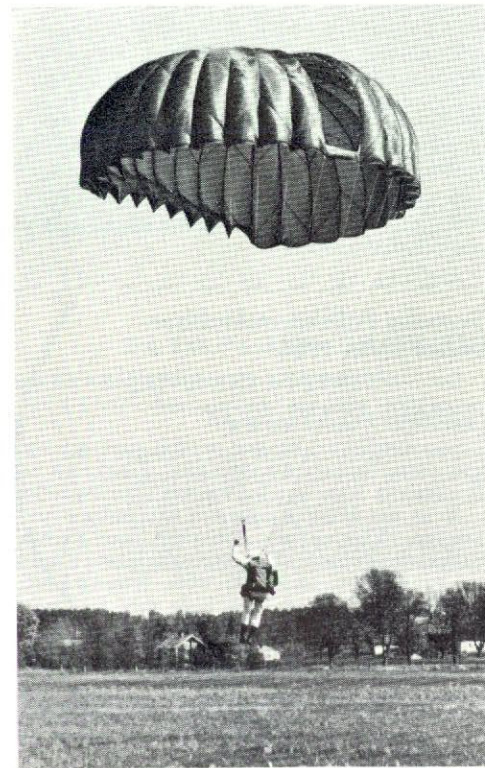
Fallskärmshoppning

— en sport som kommer

Det mest rafflande inslaget vid våra flyguppvisningar har sedan flera år varit programpunkten med fallskärmshopp.

Alla ser den oräddade mannen som högt däruppe ovan åskådarleden oförväget gör sig fri från motorplanet, tumlar ut i tomma intet för att strax singla mot marken med en hastighet av närmare 200 km i timmen. Det går ett sus genom publiken. Skall skärmen veckla ut sig? Var kommer han att hamna? Helt plötsligt slår skärmen ut med en klatschande dov knall. Som en blomma hastigt planterad avtecknar sig den mönstrade kupolen vackert mot himlen och man drar en lättnadens suck. Hopparen styr i sina linor och man förvånar sig över att han överlevt den hastiga uppbromsningen. När han sedan i landningen vigt tumlar runt framför folkets fötter möter honom en spontan applåd, för det känns så skönt att ha honom nere igen — i livet!

Ja, så ungefär upplever väl gemene man mötet med fallskärmshopparen. Man ser honom som en mer eller mindre våghalsig spännings-



Av Rolf Algotson

frossare. Vem är han då mannen (ja även kvinnan) som så starkt gillar denna flygiska genväg? Många "undringar" dyker upp i den oinvigdes huvud. För att kunna ge läsaren ett autentiskt svar härpå fanns för skrivaren bara en utväg — att själv bli en av dem.

Fallskärmens utveckling genom tiderna skall vi inte gå in på här. Bra är kanske att veta att redan Leonardo da Vinci hade sina funderingar över hur en hoppriktig fallskärm borde se ut. Man har skäl förmoda att han aldrig själv prövade sin idé i praktiken, ty om så skett torde eftervärlden troligen inte fått se samme geniale mans utkast till våra dagars flygplan.

Nutidens store pionjär är utan tvekan Mr Irvin i England, vars landvinningar i branchen räddat många flygare till en fortsatt trägen levnad.

Den strängt fackmässige delar in fallskärmarna efter dess användningsområde och skiljer då på räddnings- och sportskärmar. De senare har betydligt större kalott och har därigenom lägre sjunkhastighet eller c:a 5 m/sek. (Sedan finns det förstås de som betraktar hoppning utom i fall av nöd som "avsiktligt missbruk av räddningsmaterielen", men det är en annan historia.)

Sv Fallskärmsklubben, verksam sedan år 1955, bestod från början av enbart militärt utbildade medlemmar. Under åren har emellertid många av dessa tagit civila arbeten och det rent civila inslaget är nu i majoritet. I kronan utbildade fallskärmsjägare som efter muck vill nå högre certifikat, utgör en stor del av de avancerades skara. Expansionen inom klubben är i stigande och för närvarande finnes flera lokalavdelningar, från Östersund i norr till Skåne i söder. Utbildningskurser, antingen genom kvällskurser eller internat bedrivs i Karlsborg och vid lokalavdelningen i Stockholm.

Inledningsvis frågade vi oss varför man söker sig till denna sport, och vilka de är som utövar den.

Genom den ökade fritid som samhället av idag skänker individen är det naturligt att sport och hobby får en allt större plats. Utvecklingen för också med sig att vårt folkhem blir alltmera ombonat, vilket för många utlöser ett behov av spänning som gör dem till utövare av mindre vanliga sporter i stil med flygning, fallskärmshoppning och dykning, för att nämna några. Ett större eller mindre spänningsbehov finns väl hos envar. Man kan inte peka på någon viss kategori eller yrkesgrupp. Därmed är bevisat att de som finner lust i fallskärmshoppning inte är några speciellt djärva baddare utan nerver. O, nej. Ungdomlig äventyrlusta är väl det närmaste uttrycket för den kraft som driver fram de i detta game aktiva. Därtill möj-

MÄRKLIGA FLYGPLAN

bevarade vid Östgöta flygflottilj (F 3)

Forts. från föreg. nr sid 158

Fokker C-VE

År 1929 inköptes från Holland de första exemplaren av typen C-V som senare fick beteckningen S 6. Det exemplar som finns på Malmen är tillverkat av CVM och har beteckningen S 6B (FV-nr. 386). Planet är försett med en svensktillverkad Mercury VIA på 600 hk. Vid jubileet 1962 flögs Fokkern över Malmen och då holländska flygvapnet firade sitt 50-årsjubileum med en flygdag den 1 juli 1963 fick den svenska Fokkern flygas ner till Holland för att inleda flyguppvisningarna.

Planet var i tjänst inom flygvapnet en bit in på 40-talet.

Hawker Hart

I juli 1934 levererades några Hawker Hart från England till Flygvapnet. Planeten betecknades B 4 och licenstillverkning påbörjades vid ASJA och CVM. Totalt byggdes 18 respektive 21 exemplar av typen som erhöll beteckningen B 4A. Götaverken tillverkade dessutom 3 plan. Motorn var en svenskbyggd Mercury VIIA på 580 hk. I samband med upprättandet av den svenska frivilliga flygkåren F 19 i Finland överfördes några B 4A dit. Ett av dessa plan finns nu bevarat vid Malmen i sina ovanliga finska färger. Bevapningen utgörs av en fast och en rörlig 8 mm ksp m/22. Sista B 4A gick ur tjänst år 1950.

Gloster Gladiator

Under perioden 1937-39 levererades från England 55 flygplan av typen Gladiator. Dessa erhöll beteckningen J 8 samt J 8A beroende på olika motorer (Mercury VI respektive Mercury VIII). Liksom B 4A användes några J 8A vid F 19 i Finland och märkligt nog är det exemplar som förvaras vid Malmen också målat med

Forts. sid 203

ligheten att få uppleva spänning. Men inte bara det. Utövaren får ju också visa prov på självdisciplin, osviktig tro på materielen och en snabb handlingsförmåga i oväntade situationer. Egenskaper som man kanske ännu mera fordomsdags tillmätte en karl med stort K. Man kan inte underlåta att konstatera den fostrande betydelse sporten har. Det finns därför ingen anledning att se på fallskärmshoppningen med en flygdags-åskådarens ögon. Bedriven som nu, under skickliga instruktörers ledning, och med säkerheten främst, har sporten en stor mission att fylla. Man avundas den unga generation för vilken fallskärmssporten redan finns på plats utan väntan.

Nå, men hur känns det då egentligen — före hoppet och under hoppet? Den hemligheten vore synd att avslöja. Kom med och prova själv!

Kontaktmän i Svenska Fallskärmsklubben och dess lokalavdelningar

Svenska Fallskärmsklubben

Styckjunkare Sven Sterneld, Gudmundrågatan 5, Vällingby, tel 80/87 31 32.

Lokalavdelningar

Stockholmsavdelningen:

Reklamtecknare Ove Elvén, Grumsgatan 3, Farsta, tel 08/64 22 50.

Göteborgsavdelningen:

Chaufför Nils Granbom, Dragspelsgatan 41, Västra Frölunda, tel 031/47 83 12.

194 - Juni 1964

Karlsborgsavdelningen:

Ingenjör Harald Åstrand, FJS, Karlsborg, tel 0505/101 14.

Skåneavdelningen:

Polisman Hans Bjernick, Friisgatan 8, Malmö C, tel 040/229 98.

Östersundsavdelningen:

Sergeant Holger Berglund, Underofficersmäsen, I 5, Östersund.

Svenska Fallskärmsklubben deltar i VM 1964

Det VII världsmästerskapet i fallskärmshoppning 1964 avhålls under tiden 30/7-17/8 i Leutkirch (Väst-Tyskland).

Som vanligt är intresset mycket stort och man kan förmoda att bl a Amerika, Frankrike och Öststaterna kommer med mycket vältränade lag.

Även om fallskärmssporten är tämligen ny i Sverige, råder en stor optimism inom Svenska Fallskärmsklubben. Det svenska laget klarade sig ganska bra under de stora internationella fallskärmstävlingarna som ägde rum i Västerås förra året.

Svenska Fallskärmsklubben kommer att representera med ett fem-mannalag i den manliga klassen samt eventuellt med en kvinnlig hoppare, vidare erforderlig ledningspersonal.

Tränare för det svenska laget är chefsinstruktören Stig Einerth.



FNA-service:



FLYGPLANVERKSTAD LÅNG TID I LUFTEN - KORT TID PÅ MARKEN

Land- såväl som sjöflygplan tas omhand av goda fackmän, som garanterar ett snabbt och förstklassigt arbete. **Verkstaden** ligger i norra delen av Norrtälje flygplats, **slipen** vid Kvisthamraviken öster därom.

SLIP och FÄLT vid modern allround- verkstad för allmänflyget



MOTORVERKSTAD

Motoröversyner och reparationer av alla förekommande motortyper utföres på kortast möjliga tid under full garanti. Rådgör gärna med våra tekniker angående långtidsplanering.

FNA

FLYGVERKSTÄDerna NORRTÄLJE AB

Tel: 0176/134 25, 134 80. Tga: AIRNO




KSAK KUNGL SVENSKA AEROKLUBBEN

- Centralorganisation för svenskt allmänflyg, allt civilflyg (även modellflyg, fallskärmsport etc) utom reguljärt trafikflyg och charterflyg
- 100 anslutna klubbar, därav 4 riksorganisationer
- Representerar Sverige i Fédération Aéronautique Internationale – FAI
- Öppnar flygets yrkesområden för ungdomen

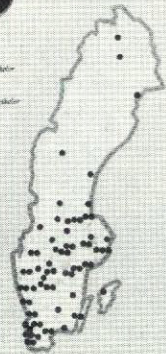
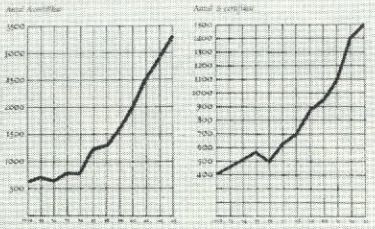



1




KSAK UTBILDNING OCH FLYGSÄKERHET

- Segel- och motorflygutbildning
- Utbildning av flyglärare och klubbfunktionärer med tyngdpunkt på flygsäkerheten


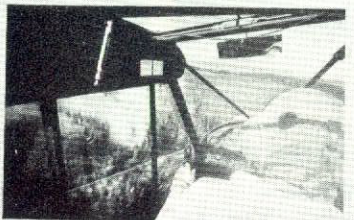



2



KSAK HJÄLPFLYGET

- Uppdraget åt 50 kvalificerade flygklubbar
- Brandbevakning av landets skogar (78% av landets areal)
- Målgång för luftbevakningen mm

3



KSAK FRIVILLIGA FLYGKÅREN – FFK

- Organiserad på Kungl Maj:ts uppdrag
- 28 flygrupper om 22 man och 8 flygplan
- Till Civilförsvarets tjänst vid beredskap och krig




4

KSAK presenterad på MILA

KSAK har iordningställt en vandringsutställning om fyra skärmar, vardera 183×122 cm.

Skärmarna har utförts med en bakgrund av lätta harmoniserande pastellfärger med sverigekartan som gemensam nämnare.

Konstruktionen bärs upp av rörben i matt aluminium, som ger skärmarrangemanget en totalhöjd av ca 2 meter.

196 – Juni 1964

Den nya KSAK-utställningen premiärvisas på MILA i Malmö under första hälften av juni.

Materielen transporteras i en speciallåda och vi får innerligt hoppas, att materielen inte utsätts för alltför allvarliga skador.

Utställningen skall under hösten, sedan den justerats, kunna ställas till klubbarnas förfogande mot fraktkostnad och ett mindre bidrag till renoveringskostnaderna. Önskemål om lån ställs till KSAK:s Informationsavdelning.

KSAK:s FÖRSÄKRINGSPAKET ännu förmånligare

Fylgia aviserar glädjande premiesänkning

Fylgia meddelar, att premierna för de flygolycksfallsförsäkringar som ingår i KSAK:s "försäkringspaket" har sänkts:

Pilotplats: från 248 till 217 kr

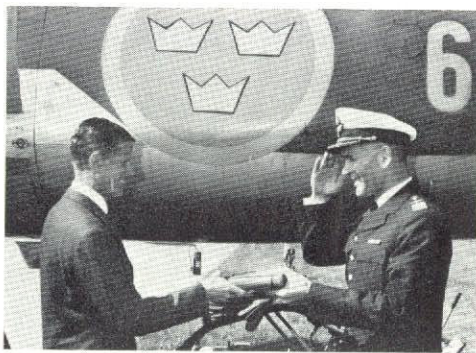
Passagerare: 1 pass från 94 till 82 kr

2 pass från 174 till 152 kr

3 pass från 242 till 212 kr

4 pass från 298 till 260 kr

Ersättningsbeloppen är oförändrade.



F6 25-årsjubilerar

Vid Kungl. Västgöta Flygflottiljs 25-årsjubileum, som firades med flygdag 23-24 maj, uppvaktade bl a KSAK. Motorflygchefen, överstelöjtnant Gösta Eriksson överlämnade Spirit of St Louis med Charles Lindberghs egenhändiga namnteckning till flottiljchefen överste Nils Hansson.

I flygdagen ingick en ankomsttävling för civila flygplan, en segelflyguppvisning och modellflygdemonstration.

Skövde fk gjorde en god propaganda för sin verksamhet, bl a genom Mats Karlsson, Olle Sedig, Berthold Helmuth och Ingemar Larsson samt K 8-an.



Blir Pirttivuopio internationellt flygturistcentrum

Erfarenheterna från de gångna årens segelflygläger i Kebnekajsemassivet har varit så pass goda, att man på allvar börjat diskutera möjligheterna att bygga ut en fast anläggning i Pirttivuopio. Kebnekajselägren har även i utlandet tilldragit sig en icke obetydlig uppmärksamhet, vilket bl a medfört att de nordsvenska fjällens förutsättningar för högt kvalificerad vägsegelflygning börjat bli välkända i segelflygarkretsar.

Projektet presenterades vid ett sammanträde i Kiruna 24 april, då flygklubbens experter med KSAK:s chefsinstruktör Lennart Ståhlfors sammanträffade med kommunala representanter samt företrädare för företagare och sammanlutningar. Som ordförande fungerade flygklubbens ordförande, kyrkoherden Sigfrid Landin.

En barack med förläggningsplatser för 60 man, vägar, vatten och avlopp samt hangar och elektrifiering ingick i projektet som slutade på en total kostnad av 320 000 kronor.

Den till synes höga kostnaden motiverades väl av flygklubbens ekonomer och slutet blev att en kommitté tillsattes för vidare utredning av frågan. I denna kommitté är förutom flygklubben Kiruna stad, LKAB m fl representerade.

KSAK-NYTT avvaktar den vidare utvecklingen med största intresse.

"ONE EYE ON THE INSTRUMENTS"

Den amerikanska instruktionsfilm för privatflygare, som visades för årsmötesdeltagarna i våras och som aviseras i senaste numret av KSAK-NYTT (sid 135), finns nu disponibel.

Filmen är en 16 mm färgfilm med vanligt optiskt ljud. Den kan rekvireras från **Medborgarskolans Filmservice, Döbelnsgatan 12, Stockholm Va, tel: 08/34 59 00 eller 34 59 06.**

Hyrespriset är 30: - per visning.

kollblanketter som är anpassade för privatflygare vilka flyger VFR. Om detta protokoll används underhåller man på enkelt sätt en del av sina kunskaper i luftnavigation och luftfartsbestämmelser. Protokollet innehåller förutom kolumner för rena navigeringsberäkningar även uppgifter om NDB- och VOR-fyrar, flygvapnets talfyrar, rundradiostationer, Q-förkortningar, kvadranthöjder, ljussignaler för flygplatstrafik, VMC-minima och omvandlingstabeller m. m.

Hjälpmiddel för säkrare navigering

En väl förberedd flygning med utnyttjande av alla till buds stående navigeringshjälpmedel ökar flygsäkerheten och gör flygningen betydligt trevligare och intressantare. Ett sätt att förbereda en flygning är att uppsätta ett navigeringsprotokoll. KSAK tillhandahåller nu lämpliga proto-

198 - Juni 1964



DETTA ÄR EN ROLLS-ROYCE SERVICE-INGENJÖR

Över hela världen finns det sådana ingenjörer för service av Continental kolvmotorer

Närhelst Ni landar kan Ni få service på Er Continental motor av en fullt utbildad ingenjör. Detta slags service efter försäljningen har blivit möjligt tack vare ett välvilligt samarbete inom det världsomspännande nätet av representanter för Rolls-Royce och Continental. Man förfogar över väl tilltagna lager av reservdelar, varför översyner och reparationer kan utföras med minsta möjliga tidsspillan.

Varje flygplan med Rolls-Royce kolvmotor får bära Rolls-Royce-märket som återfinns på Rolls-Royce bilar och på motorkåporna på mer än hälften av den västliga världens civila flygplan med turbinmotorer. Märket är en världsomfattande symbol för effektivitet och tillförlitlighet.



ROLLS-ROYCE LTD., LIGHT AIRCRAFT ENGINE DEPARTMENT, CREWE, CHESHIRE, ENGLAND.

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

Sv. Repr.: Duells Aero, Friggagatan 10, Göteborg C. Tel. 19 21 05

Hangarbygge i Roslagen

I marsnumret av KSAK-NYTT redogör Olle Håkansson, under rubriken "Lämpliga hangarer för allmänflyget", för "Törebodahangaren". Denna hangar, som är av "bågtyp" beskrives mycket ingående och elegant men flygklubbarna kan lätt få den uppfattningen att detta är enda lösningen på det ofta svåra hangarproblemet. Så är emellertid inte fallet.

När Roslagens flygklubb, som rekonstruerades i februari i fjol, började diskutera hangarfrågan inhämtades förslag från olika håll bla från Töreboda. Denna hangar ställde sig dock allt för dyr för klubben. Någon ekonomisk hjälp från staden har nämligen klubben ännu inte fått, utan man har fått bege sig ut på lånemarknaden. Efter mycket diskuterande fram och åter fastnade man slutligen för en hangartyp som utarbetats av AB Svensk Träbyggnadsteknik. Denna ställde sig avgjort billigast men fyllde ändå de krav som man kan ställa på en hangar. I motsats till "Törebodahangaren" har den bruten ramkonstruktion. Storleken är 15×18 m och där räknar klubben med att plocka in två motorplan, två segelplan och en "flygande ving".

Konstruktionen består av tre takstolar och en gavel vilken lätt kan plockas bort och ersättas med en takstol ifall man vill bygga till hangaren. Hangarkonstruktionen bygger på mångårig erfarenhet och man har förenklat och

rationaliserat i mesta möjliga mån för att kunna få fram denna prisbilliga typ. Dock utan att minska på kraven på stabilitet och säkerhet. Ritningarna är vettigt upplagda och mycket lätta att följa, på en knapp månad har flygklubbens medlemmar, helt på fritid, monterat upp hangaren. Att märka är att arbetsstyrkan till största delen bestått av amatörer.

Men det är inte bara att sätta igång och bygga. Först måste byggnadsnämnden vidtalas och det är papper hit och papper dit. En vårdag började man dock med röjning av platsen där hangaren skulle stå. Schaktningen för grunden uppdrogs åt en firma varefter medlemmarna tog itu med gjutning av de tolv plintar som hangaren vilar på. Här kan nämnas att man utvecklat en genial idé för grunden. För att öka hållfastheten monteras nämligen dragband mellan plintarna.

Så infann sig den efterlängtda dag då byggsatsen till hangaren skulle komma. Den kom också mycket punktligt per långtradare från Småland. Takstolarna var färdigmonterade och vägde 500 kg stycket (d v s pr halva) och klubben fick välvillig hjälp med avlastningen av Helikopterskolans som ställde en helikopter till förfogande. De närvarande medlemmarnas glada ansikten fick ett allvarigare uttryck när de såg plankhögarna växa på fältet. Skulle man klara av detta? Men alla bitar var ordentligt märkta to m spikhålen var markerade och efter ett ivrigt studium av ritningarna satte man igång. Redan efter några timmars arbete började gavelkonstruktionen resa sig i höjden.

Det största problemet trodde man dock att resningen av takstolarna skulle bli. En byggnadsställning hade man fått låna och en lastbil med HIAB kallades till platsen. Allt gick efter "ritningarna". Man reste en halva i taget och passade sedan in den andra halvan. Medlemmar som sällan eller aldrig hållit i en hammare snickrade av hjärtans lust. Men det var också ansträngande. Det värkte i otränade muskler. Men som alltid, segrade envisheten och en vacer, men blåsigt, dag kunde taklagskransen spikas upp. Trogna fruor och fästmör, som om söndagarna brukade infinna sig med kaffe och smörgåsar, hade ordnat ett festligt långbord under takbjälkarna.

En av Helikopterskolans helikoptrar ställdes till klubbens förfogande vid avlastningen vilket i hög grad underlättade arbetet.

Så återstod eternitbeklådningen. Tio ton eternit hade kommit och avlastats under svettiga timmar. Nu skruvades platta efter platta fast och stolt reser sig nu den gråa byggnaden mot skyn. I detta sammanhang är det goda samarbete och kamratskap som rätt mellan de oförtrutet jobbande medlemmarna värt att poängteras.

Detta är i all korthet berättelsen om hur Roslagens flygklubb på billigaste sätt byggde sin hangar. En hangar som tillfredsställer alla krav och som redan väckt uppseende bland klubbar runt om i landet.

Text och bilder: ESSE JANSSON

STT-leveransen omfattade:

Hangar: Planmått 18×15 m (bredd × längd). Vägghöjd 3,3 m.

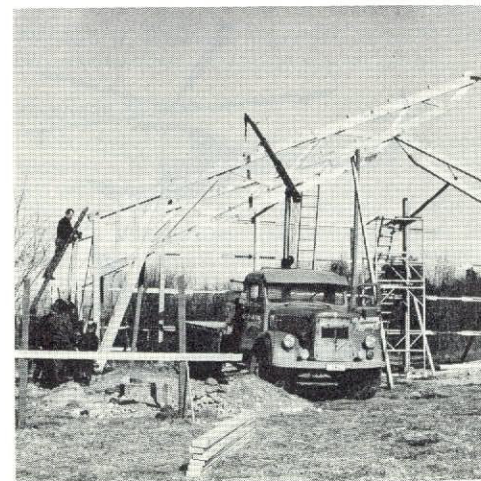
3 st takstolar — STT-treledsramar i fackverksutförande typ nr 9.

Kontinuerliga takåsar och väggreglar (av specialtyp för snabbfixering) till två långsidor. 1 st gavelkonstruktion bestående av stolpar, reglar och hammarband.

1 st dito med en öppning av c:a 16×2,5 m. Vindförband av rundjärn i tak och väggar. Vindförband är försedda med speciella knutpunktssmidan.

Takbeklådning: korrugerade asbestcementplattor (eternit) nr 6.

Väggbeklådning: korrugerade asbestcementplattor (eternit) nr 8.

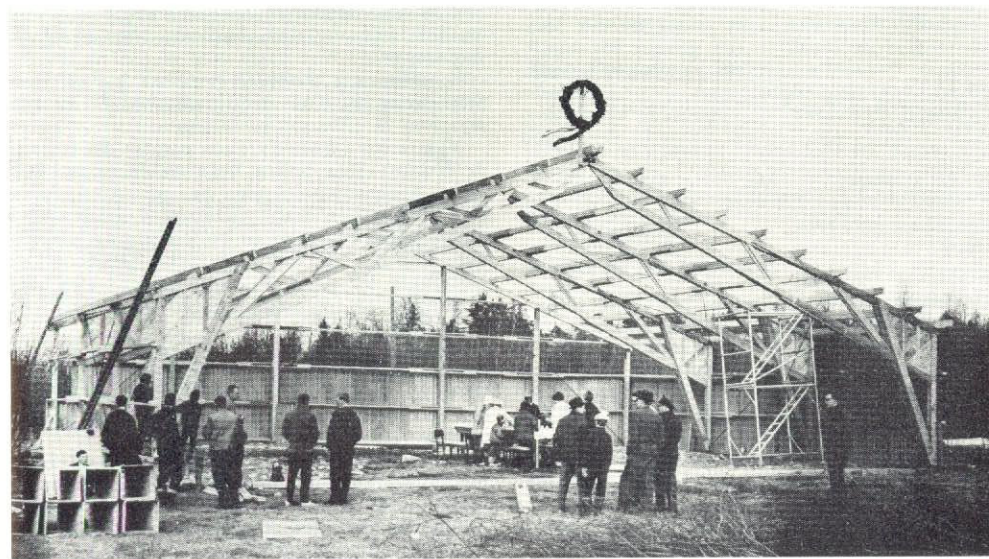


Med hjälp av Hiab lyftes här en av takstolarna i höjden.

I leveransen ingick spik, bult och smiden för monteringen.

Konstruktionerna levererades i för transport lämpliga delar, som på arbetsplatsen samman-

Taklagskransen vajar på taknocken, eternitplattorna har börjar monteras. Ett glatt "byggargång" samlas till taklagsfesten.





AUTO-PRODUCTS AB

Linnégatan 18, Stockholm

Generalagent för United Aircraft International, East Hartford 8, Conn

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

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

Modellflygbesvär på Skarpnäck

Stockholms Stads Idrotts- och Friluftsstyrelse har meddelat, att modellflygverksamhet icke får äga rum på fältet under de tider som disponeras för segelflyget. Anledningen torde vara den okontrollerade flygning som pågått och som medfört allvarliga säkerhetsrisker för segelflygskolningen.

Kvalificerade modellflygklubbar har alltjämt möjligheter att efter särskilt tillstånd av idrottsstyrelsen få hålla till på fältet.

Vidare har idrottsstyrelsen påtalat det störande högfrekventa bullret från en del av modellerna. Hälsovårdsnämnden har på grund av de täta klagomålen från villaägare i grannskapet under våren företagit en bullermätning, av vilken framgår att modellflygarna åstadkommer störningar på en nivå jämförlig med den som förorsakas av motorfordonstrafiken på vägarna runt fältet.

Bullermätningen har synbarligen företagits vid en synnerligen ogynnsam tidpunkt, d v s före lövsprickningen. Nu, några veckor senare, torde lövverket runt fältet verka som en ganska effektiv bullerdämpare.

Det finns emellertid all anledning att erinra modellflygarna om att ljuddämpare numera konstruerats för ett flertal motorer. SMFF-klubbarna kan göra sin sport en stor tjänst genom att införa tyst trafik.

Forts. från sid. 194

finska nationalitetsbeteckningar. Beväpningen utgjordes av 4 st 8 mm ksp m/22. Gladiatoren var i svensk tjänst fram till år 1942.

Seversky Republic EP-106

I samband med krigsutbrottet 1939 beställdes 60 flygplan av typen Republic EP-106 från USA och i januari 1940 ytterligare 60 plan. Under perioden februari till juli 1940 levererades 60 plan medan de återstående frös inne. Typen betecknades J 9 vid Flygvapnet och gjorde god tjänst ända fram till 1950 då de sista planen togs ur tjänst. Motorn var en R-1830-45 på 1065 hk och beväpningen utgjordes av 2 st 13,2 mm samt 2 st 7,9 mm ksp. I ett utrymme bakom piloten innanför en fönsterförsedd lucka kunde ytterligare en person medfölja. Innanför fönstret kunde dessutom en spaningskamera monteras.

Saab-17 B

De två första prototyperna (betecknade L 10) för Saab-17 beställdes i november 1938. Den första provflygningen skedde i maj 1940. Planet tillverkades sedan i tre huvudversioner B 17A (SC3-G på 1065 hk) i 131 exemplar, B 17B (Mercury XXIV på 980 hk) i 115 exemplar inklusive S 17BS samt B 17C (Piaggio P XI) i 77 exemplar. Det plan som finns på Malmen är en spaningsversion av B 17B (S 17B) med nummer 17005. Just detta plan levererades ursprungligen till F 7 i september 1942. Intressant är även att ett antal B 17C vid F 7 under en natt i maj 1945 försågs med danska nationalitetsbeteckningar för att flygas till Danmark vid tyska kapitulationen av den danska flygpersonalen som befann sig på utbildning etc i Sverige. Planeten kom emellertid aldrig att sättas i verket. Ett antal Saab-17A har senare försålts till Svensk Flygtjänst för målbogsering och ett 20-tal levererades till Etiopien.

Sparmann S-1a

En av de österrikare som demonstrationsflög Phönixen i Sverige år 1919 stannade senare kvar och grundade E Sparmanns flygmaskinsfabrik år 1934. Sparmann S-1a eller P 1 som beteckningen kom att bli i Flygvapnet konstruerades som ett övningsjaktplan år 1934. Ett tiotal plan inköptes till Flygvapnet och ett av dessa finns besvarat på Malmen. Motorn var en Gipsy Major på 130 hk.

Fiat C. R. 42

Detta plan inköptes i 72 exemplar från Italien för att täcka förlusten av de infrusna kontrakten i USA. J 11 var beteckningen i Flygvapnet. Planet tjänstgjorde till 1945 då ett antal övergick till Svensk Flygtjänst som målbog-

serare. Motor var en Fiat A 74 R IC 38 på 870 hk. Beväpningen utgjordes av 2 st 12,7 mm akan m/40.

Reggiane Re 2000

I november 1940 beställdes 60 plan av typen Reggiane i Italien. Dessa levererades i maj 1941 och erhöll beteckningen J 20. Typen var i tjänst fram till 1944 och hade en Piaggio P XI på 1040 hk. Beväpningen var densamma som för J 11. Det påstås att inte två identiskt lika plan av typen J 20 fanns inom Flygvapnet. Det ena hade gaspådraget framåt medan det andra hade det bakåt! J 20 var ofta invecklad i dramatiska situationer då det gällde att lotsa fram neutralitetskränkande amerikanska bombare. En J 20 blev även år 1945 indirekt nedskjuten av en tysk Dornier Do 24 flygbåt. Det plan som nu förvaras på Malmen fick tyvärr ej se dagens ljus vid flygdagen 1962. Det förvaras nedmonterat och nedpackat.

FFVS 22

I samband med att flygingenjör Bo Lundberg befann sig i USA för inspektion av monteringen av de 144 Vultee Vanguard Model 48 (J 10) som beställts av Flygvapnet fick han order av Nils Söderberg att påbörja ett svenskt jaktplansprojekt. J 10 kom aldrig till Sverige och behovet av ett modernt jaktplan var stort. På rekordtid konstruerades och serietillverkades J 22. Planet hade en SC-3G motor på 1065 hk och tillverkades i 198 exemplar. Beväpningen bestod av 2 st 13,2 mm akan samt 2 st 7,9 mm ksp (J 22A) eller 4 st 13,2 mm akan (J 22B). Planet var i tjänst under tiden 1943-52. Det plan som förvaras vid F 3 är av typen J 22B.

Raab Katzenstein RK 26

År 1932 beställdes vid ASJA 25 plan som senare fick beteckningen Sk 10. Planet licens-tillverkades och var försedd med en Walter Castor på 240 hk. Under perioden oktober 1932 till maj 1934 skedde leveransen till Flygvapnet. Typen var i tjänst fram till 1945.

Bücker Bü 181 Bestmann

Det är kanske endast av en ren slump som ett unikt exemplar av skolplanet Sk 25 (Fv nr 25 000) råkat hamna på Malmen? Planet är nämligen just det exemplar som inköptes direkt från Tyskland i juni 1942 registrerat D-EXWB. I övrigt tillverkades Sk 25 på licens hos Hägglund & Söner i Örnsköldsvik i 120 exemplar. Dessa levererades till F 5 från maj 1944 till maj 1946 och var i tjänst fram till början av 50-talet då några såldes till Svensk Flygtjänst medan hela 95 försålles 1954 till Danmark.

Forts. i nästa nr

sattes enl särskild monteringsritning, som kostnadsfritt tillhandahålls.

Priser: material enl. ovan 14.200:—
montering av d:o 4.700:—
fritt å bil byggnadsplatsen.

Separat offererades 1 st skjutport c:a 16,5 × 3 m (i 4 st block) i en gaveln för totalt 4.500:— + montage 1.450:—. Porten är tillverkad av kraftig regelstomme med 3/4" panelbeklådning. Portskena och kullagrade hängbeslag ingår.

Övriga arbeten:	Material	Arbete
Röjning av ytan från busk		(Familjjobb)
Schaktning med botenplattor till plintar (dränage ingår)	2.200:—	ingår
Gjutning av plintar betongkostnad ...	250:—	frivilligt
Hiab i 5 tim	150:—	ingår
Grus till fyllning ..	1.000:—	
Tack snälla donator Luftfartsverket.		
Portar av egen tillverkning	600:—	frivilligt

KSAK:s ständiga kommittéer

Motorflygkommittén

Ordförande:

Andersson B J, professor

Vice ordförande:

Hallström S, direktör

Övriga ledamöter:

Abrahamsson U, civ ingenjör
Antvik G, civ ingenjör
Atterberg G, 1 avd ingenjör
Behrns T E, kapten
Berggren G B, kapten
Kellin B, byråingenjör
Kronvall B, byråassistent
Nilsson B, civilekonom
Olsson C O, civ ingenjör
Olsson G flyglärare
Ringstrand O, stud af
Ugglas G, civiljägästare

Segelflygkommittén

Ordförande:

Håkansson O, arkitekt

Vice ordförande:

Algotson R, förs tjänsteman

Övriga ledamöter:

Berg O, byrådirektör
Börjesson K, verkstästare
Esping O, ingenjör
Grahn L, posttjänsteman
Löf T, ingenjör
Molander H, herr
Persson P-A, kapten

Modellflygkommittén

Ordförande:

Stark S, flygdirektör 1 gr

Vice ordförande:

Persson S, förlagschef

Övriga ledamöter:

Beckman B, direktör
Hofmann G, ingenjör
Kalén G, kemigraf
Larsson L, ingenjör
Larsson T, herr
Schmiterlöw H, ingenjör
Söderberg C, teknolog

204 - Juni 1964

FAI-KALENDER

Tillägg till uppgifter, lämnade i KSAK-NYTT nr 2/64 (sid 50), nr 3/64 (sid 112) och nr 4/64 (sid 152)

Motorflyg

10—12 juli: Italien, Hastighetstävling och rally, Pescara. UTGÅR!

Modellflyg

26—28 juni: Västtyskland, Internationella Dillkreis-pokalen, Herborn/Dillkreis.

Ballong

20 juni: Holland, Internationell friballongtävling, Utrecht.

Nordiska Modellflygmästerskap i Kauhava

Finlands Flygförbund och Österbottens Flygförening har inbjudit till NM för friflygande modeller i Kauhava 11—13 juli.

Fallskärmskommittén

Ordförande:

von Essen R, byrådirektör

Vice ordförande:

Sterneld S, styckjunkare

Övriga ledamöter:

Einerth S, ingenjör
Hellberg S, kamrer
Juhlin G, civ ingenjör
Liljedahl B, platsättare
Strid U, byråingenjör
Åstrand H, arméingenjör

Juridiska kommittén

Ordförande:

Elmström A, advokat

Vice ordförande:

Nylund E, byrådirektör

Övriga ledamöter:

Hedenstierna Claes, advokat

Utomlands med eget flygplan

KSAK:s handledning för utlandsresenärer, som utgavs 1963, är i stort sett alltjämt aktuell. Ett litet häfte med tillägg och ändringar har i dagarna utkommit och kan rekvideras från KSAK.

Handboken (med ändringsmeddelandet för 1964) kostar 3:— och kan rekvideras från KSAK. Direktanslutna medlemmar erhåller handboken utan kostnad.

Bland de viktigare ändringarna märks följande:

- Nya bestämmelser för utlandsflygning har utfärdats (INFO 29/1964)
- Jugoslavien och Österrike har slopat carnettvånget.
- Förteckningen över tullflygplatser har undergått relativt stora justeringar.
- Kartservicen är ett besvärligt kapitel. Många ICAO-kartor är utgångna men har i några fall kunnat ersättas med provisorier. En framställning från FAI och från luftfartsstyrelsen vilka begärts av KSAK väntas kunna bidra till frågans lösning.
- Aeroklubben i Syrien har anslutits till FAI.

Linjeflyg tar steget in i Allmänflyget

Lätt transportflyg ligger inom Allmänflygets ram och där återfinns vi numera även Linjeflyg, som disponerar en Aero Commander för sex passagerare, närmast avsedd för beställningsflyg — taxiflyg, ambulansflyg etc.

Pilot är KSAK-medlemmen Ingemar Ehrenström, tillika Commanderns ägare. Ytterligare en Commander är beställd, meddelar LIN, som räknar med att kunna sätta in en Commander, när ordinarie plan är fullsatta och det finns passagerare på väntelistan. Det möjliggör större smidighet vid trafiktoppar.

Nya Tempotävlingen i SMFF-regi

Tempo 1, SMFF:s första specialkonstruerade modell presenteras

Tempo är främst avsedd som kurs- och nybörjarmodell men har data som gör den synnerligen lämplig som tävlingsmodell i klass A 1.

Tempo 1 är konstruerad av Carl-Erik Aunér, och den användes och utprovades vid SMFF:s och Medborgarskolans instruktörskurs i Norrköping 1963 där den fick mycket beröm av kursdeltagarna.

Vad som framför allt gör Tempo 1 så fördelaktig är att det är MODERN, LÄTTBYGD och BILLIG.

Komplett byggsats, riktpolis 12: 50. (Specialpris för SMFF:s medlemmar.)

Tempo 1 beställes hos Sveriges Modellflygförbund, Tycho Brahegatan 35, Limhamn, tel 040/516 62.

Uttagning har hållits 31 maj. Finalen i 1964 års Tempotävling går den 18 oktober.

Flygbokhyllan

Svensk flyghistorisk förening

DANSKE MILITÆRFLY GENNEM 50 ÅR av Hans Kofoed

SFF:s medlem Hans Kofoed utarbetade i samband med det danska militärflygets 50-årsjubileum år 1962 en skrift på 74 sidor. Boken som är rikt illustrerad behandlar samtliga danska militärplan från 1912 till 1962.

Utän tvekan är det den mest kompletta typbeskrivning som utgetts om danskt militärflyg. FLYV's FORLAG — Köpenhamn. Pris: 11:— danska kr.

Märkning av svenska militära luftfartyg

är titeln på ett stencilerat häfte, som i april utgivits av Svensk Flyghistorisk Förening. Sammanställningen har gjorts av Bo Widfeldt efter äldre källor ställda till förfogande av överstelöjtnant Nils Kindberg. Illustratör: Göthe Johansson. Hälften kan rekvideras från SFF:s sekretariat. Ing Sven Carlstedt, Maltesholmsvägen 83, 7 tr, Vällingby. Pris: 4:—.

I Charles Lindberghs spår

Ulf Wiberg, Ronneby har nu redovisat sina intryck och erfarenheter från en leveransflygning över Atlanten med en Piper Aztec hösten 1963. Boken var, meddelar författaren, egentligen avsedd att publiceras som en serie tidningsartiklar. Den är också skriven i dagboksform. Fakta presenteras med flygarens egna funderingar och intryck — det hela ger en övertygande skildring av förberedelsearbetets betydelse för en rutinmässig sträckflygning, en trivsamt läsning och synnerligen lärorik. Boken är utgiven på privatförlag och säljes till förmån för privatflyget i Blekinge. Pris kr 9: 50.

SIS får egen tidskrift

ASTRONAUTISK REVY är namnet på Svenska Interplanetariska Sällskapets nya kvartalspublikation, värdredigerad av Birger Gripstad, tidigare verksam hos KSAK. Astronautisk revy som forum för SIS skall vara en saklig informationskälla och ett auktoritativt organ i astronautiska frågor. Prenumerationspriset är ännu inte fastställt, men adressen är Box 50 45, Stockholm 5.

Internationella modellflygreglerna

KSAK har för intresserade modellflygares räkning från FAI inköpt ett mindre antal Sporting Code 4, innehållande den engelskspråkiga, reviderade upplagan av de internationella modellflygreglerna. Häftet kostar 7:— plus porto.

En vinterflygning Bromma-Djerba (Tunisien) och åter

John Rissler, Södertälje har sänt KSAK-NYTT en utomordentligt trevlig och lärorik redogörelse för en långflygning som han utförde under mellandagarna 1963, just en sådan redogörelse som vi mer än gärna vidarebefordrar till alla våra medlemmar.

Av utrymmesskäl nödgas vi emellertid låta just den artikeln stå över till hösten, då den för övrigt kommer bäst till sin rätt som ett tips till dem som 1964 planerar en jultrip till eget flygplan till varmare nejder.

Utländsflygning med sportplan

30 maj 1964 har källarmästare Sven Lindstrand, Umeå, och kapten Harry Nannesson, Luleå, startat en utländsflygning med ett sportflygplan. Avsikten med resan är att försöka göra en längre sportflygning till många länder med olika förhållanden och vinna erfarenheter av sådan flygning, men naturligtvis är det äventyret i själva resan som är det starkaste motivet. Förberedelsearbetet har varit omfattande. Ett stort antal tillstånd av olika slag har måst utverkas. Ca 60-70 brev på olika språk har sänts. Förberedelsearbetet har också omfattat ett antal vaccinerings, genomgång av flygplanet i detalj samt införskaffande av lämpliga reservdelar och lämplig säkerhetsutrustning. Med KSAK:s hjälp har ca 100 kartor anskaffats. Flygterminologi och allmänna språkkunskaper har polerats upp. Förberedelserna påbörjades för ett halvt år sedan.

I följande punkter lämnas fakta kring resan: 1. Flygningen utföres i en Cessna 175 från Umeå flygklubb med beteckningen SE-EAL. Marschhastigheten är ca 210 km/tim. Räckvidd sedan reservbränsle borträknats = 5 tim. Flygningar på 1 000 km kan alltså planeras. 2. Route: Luleå — Umeå — Malmö — Amsterdam — Paris — Barcelona — Oporto — Lissabon — Alger — Tripolis — Bengasi — Kairo — Beirut — Damaskus — Basra — Teheran — Ankara — Istanbul — Aten — Brindisi — Rom och hem genom Europa. Ca 25 000 km skall flygas på ca 120 flygtimmar. (En utvidgning av routen till Indien har diskuterats. Det är osäkert om tiden räcker till. Frågan hålles öppen. Tillstånd har utverkats).

3. Om möjligt kommer kontakter att göras med flygklubbar. Vi medför färgbilder till ett litet föredrag, som vi kallar: "Sporting flying in the north polar circuit area". Kanske kan vi locka utländska sportflygare att komma hit till Sverige. Brev om föredrag och önskan att skapa kontakter har sänts till huvudorganisationerna för sportflyget i Egypten, Turkiet, Indien, Grekland och Italien.

4. Säkerhetsutrustningen består av flytvästar samt färgpulver att sprida i vatten för att un-

derlätta upptäckt genom flygspaning efter eventuell nödlandning. Vidare ingår plastdunkar att ha fyllda med vatten under ökenflygningar.

KSAK har hittills fått brev kort från Alger (5 maj) och från Cairo (9 maj) Allt väl ombord. De största stötestenarna tycks hittills vara "de svårbegripliga trafikledarna och alla formaliteterna".

Den resan blir tydligen något alldeles extra givande att publicera i höstens KSAK-NYTT. Nannesson och Lindstrand kommer att ha många tips att lära ut, när de så småningom landar hemma i Sverige.

God Tysklands-service

Ang artikeln om Deutsche Luftfartschau i nr 4 KSAK-NYTT vill jag gärna ha framfört några synpunkter.

Mässan besöktes av undertecknad och 5 kamrater i Jungbyheds Flygklubb i 2 sportflygplan. Vi begagnade oss av Hannover-Langenhagen flygplatsens eminenta service. Efter landning bana 28 insvängning på mittre taxibanan, var det bara att följa "marshallernas" anvisningar, dessa var plancerade med ca 100 m mellanrum. Siste man, mopedburen, körde före fpl direkt till parkeringsplatsen. Där tog tull och passpolis emot, plus tankbil med utdragen slang. Efter ca 10 min var allt klart och man hade att placera sig och bagaget i den framkörda VW-bussen för färd in till stationsbyggnaden. Således, 15 min efter landning var lunchen beställd i restaurangen. Alla erhöll samma behandling, om det var 10 engelsmän i en DH Dove eller en ensam fransman i "lilla" Jodelen. Jag har besökt denna Flughafen ett flertal gånger och alltid erhållit samma perfekta service. Priset kan man ej heller klaga på, för 3 dagars parkering och landningsavgift 5 DM vid detta tillfälle. Även vid avfärden var bussen framkörd och marshallerna på plats. Jag vill gärna rekommendera alla som tänker flyga söderut, tag Hannover som första landningsplats utrikes. (Lagom avstånd från Malmö eller Landskrona). Hotel Am Flughafen 2 km från stationsbyggnaden, har god mat och lugn och ro för den kanske något stressade "småflygaren". Ty trots att Hannover-Langenhagen är stor trafikflygplats har de trevliga trafikledarna alltid en stund över att leda småflygarna in på rätt spår, man känner sig verkligen alltid välkommen.

Vielen Dank
Arne Pennander
Röstånga

P E R S O N A L

Segelflyglärare

önskas för skolning på kvällstid samt lördag-söndag. Ev. kan anställning ordnas på närlägen industri. Närboende S-lärare kan ev. anställas mot traktamente och resekostnad. Svar till: S-lärare, Box 155, Trollhättan.

T I L L S A L U

Miniatyriseringen kräver MINDRE VERKTYG

Stor sortering i tänger och lödverktyg.

Kontaka
general-
agenten

telix

Virebergsv. 9
Solna. Tel. 82 86 61

Rabatt till flygklubbar!

Flygplanvagn

flygvagn. modell sv. t. Nyköpings flkl. segelflygsekt.
Box 190 Nyköping.

Nybesiktigad Grunau Baby II B

säljes omgående.

O. Sörmlands Flygklubb, Box 42, Södertälje.
Tel: 08/87 41 39 (Lennart Landegren).

Internationella modellflygreglerna

KSAK har för intresserade modellflygares räkning från F A I inköpt ett mindre antal Sporting Code 4, innehållande den engelskspråkiga, reviderade upplagan av de internationella modellflygreglerna. Häftet kostar 7:- plus porto.

*Vi är distributörer för
följande välkända fabriker:*

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

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



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

"Handbok i radiotelefonering och navigering"

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

Beagle Terrier II, 145 hkr

Ypperligt bogser- och skolflygplan. Full gyropanel. Leveransklar. 08/20 90 56 (Björn Svensson)

Cessna 180

Nybesiktigad, liten gängtid.
Skandinavisk Aerotjänst, 08/87 39 65

Cessna 180 säljes el. uthyres

Hjul eller flottörer. 360 kan. KING, ADF etc. Närmare uppl. gen. A. Fredriksson 031/62 00 89.

Vacuumpump Pesco B-11 A

Bogserkoppling för Auster

Träpropeller för Continental 65 hkr

Jodelbyggsats

IBE, Box 39, Skönsberg, tel: 060/660 30

SUPER CUB

Pa-18-150 LN-BIA

Med flygplanet följer:

Plessy VHF med 11 kristaller
Div. specialverktyg och reservdelar
Federal skidor med hydraulisk
Skidställ för 2 par skidor
Anordning för lastrum i baksätet
Extra propeller för flygning med skidor eller flottörer

Hänvändelse till:

CARL SEJERSTED BÖDTKER

Rådhusgatan 25, Oslo
Telefon: 42 29 45. Telegram: CASEB

ÖNSKAS KÖPA

Flygmotor Cirrus Minor II
Chr. Lund, P. R. Eslöv

4-sitsigt flygplan

helst med flottörer och skidor.
Svar till "Kontant affär", Gällivare p. r.

FLYG PLATSER

Frölunda Flygstråk

500×30 m, 2,5 mil NV Stockholms centrum. Fri flygning under 300 m. Hangarer, uppställningsplatser, bensin, olja och tillsyner. 0758/520 63.

ÖNSKAS HYRA

2-4-sitsigt plan

med radio, 14 dagar i aug.-sept. C:a 25 tim.
Tel. 013/237 60 (e. 18.00).

D I V E R S E

FLYGDAG I SKÖVDE

Ankomsttävling för sportflygare
den 6 sept. 1964. Anmäl Dig nu.
Tävlingsbestämmelser sändes.

SKÖVDE FLYGKLUBB, Box 215, Skövde
Tel. 0500/128 51, 172 96

LJUNGBYHEDS FLYGKLUBB

medlemsförmåner, bl a:

Motorflygcertifikat från	kr 2.450
Segelflygcertifikat	» » 250
C-diplom	» » 350
	kr/tim
Motorflygplan:	Colt 50
	Cherokee 70
Segelflygplan:	Weihe 15
	Vasama 30

Bliv medlem! Ring tel. 0435/191 49, 405 34, 408 19
Skriv Box 87, Ljungbyhed

Flyg till "Glada Hudik"

Hälsinge Flygklubb hälsar alla representanter för allmänflyget välkomna till klubbens flygplats vid Hudiksvall.

Belägenhet: 4 km NW Hudiksvalls centrum. 500 m N Hälsingtuna kyrka.

Stråk: Dimension ca 700×60 m — Gräs — Riktning 12/30. (Tidigare befintligt stråk 02/20 är numera nedlagt).

Höjd ö h m: 25.

Hinder: SO stråket, 160 m kraftledning, 300 m skog.

Vindstrut: Intill byggnader vid stråkets NW del.

Drivmedel: Shell 80 oktan ur mack.

Telefon: I expeditiionsbyggnaden. Endast lördagseftermiddagar och söndagar hålles passning.

Förhandsanmälan om landning: För att vi skall kunna möta besökare och tillhandahålla bensin, var god ring någon dag före planerat besök till någon av våra funktionärer:

Fritz Larsson tel arb 0650/115 40 bost 0650/124 43.

Rolf Lundh tel arb 0650/155 50 bost 0650/142 42.

Bertil Christopherson tel arb 0650/151 00 bost 0650/144 77.

Flygskoleparadis i Landskrona

Landskrona flygklubb med segel- och motorflygskola har sin verksamhet förlagd till Landskrona flygplats, Thulinfältet, några km norr om staden. Fältet, som ligger vid havet, är en av landets vackraste flygplatser. I fritidsområdet vid havet bjuds bad- och campingmöjligheter, tillfälle till golf, tennis och ridsport och man kan t o m hyra fritidsstugor.

Goda båtförbindelser med Köpenhamn och natursköna Ven hör också till företrädena.

Landskronaklubben disponerar två 2-sitsiga segelflygplan av typ Bergfalke och som bogsérflygplan användes Cessna 150 och 172.

För motorflygande semesterfirare anordnar Landskrona flygklubb 5—25 juli segelflygutbildning till C-diplom. Med den goda tillgången på fritidsarrangemang kan kursen innebära en idealsemester för hela familjen.

Bensin 80/87 och 100/130 finns att tillgå på fältet. Banor: 11—29, 800×150 m. 02—20, 650×150 m.

Den som vill veta mer om flygningarna kan ringa 0418/185 87 (flygplatsen), 126 88 (flygläraren Nordin) eller 305 34 (segelflygchefen Hansson). Man kan också tala med Landskrona Turistbyrå 0418/119 64 i ärenden som rör camping och hyra av fritidsstugor.

Bland

VÄRLDENS BÄSTA FLYGTIDNINGAR

nämner man i fackkretsar med speciell respekt den tyska flyglitteraturen, sedan Tyskland numera ekonomiskt ryckt fram som världens ledande stormakt efter USA och det tyska flyget inlett en rekordartad utveckling i samverkan med den fria världen.

Tysklands ledande flygtidning

torde idag vara den tyska Aeroklubbens officiella organ, som gått från klarhet till klarhet, inkorporerat andra flygtidningar och nu presenteras under det nya samlingsnamnet

AERO-KURIER!

FLYG+MOTOR representerar hundratals internationellt välkända förlag, men det är sällan man så helhjärtat kan rekommendera en utländsk facktidsskrift för svensk publik som ifråga om Aero-Kurier. Den är modernt redigerad, elegant tryckt och i varje avseende väl värd sitt pris. **Ni kommer också att tycka om AERO-KURIER!**

"MAGNUM-FORMAT"

Aero-Kurier utkommer i verkligt jätteformat (240×325 mm) och omfattar genomsnittligt 60 sidor + färgomslag i läckert konsttryck. Varje månad behandlas verkligt intressanta flygfrågor, och bildmaterialet är strålande!

UPPLAGA 45.000 EX.

Kvalitet föder framgång, och följaktligen är Aero-Kurier numera med sina 45.000 ex. (IVW kontroll!) även till upplagan världens största tyskspråkiga flygtidsskrift och ett av de ledande fackorganen inom all världens flyg.

10 KRONORS RABATT VID ABONNEMENT!

Prenumerationspriset är ovanligt lågt i förhållande till kvaliteten, endast 39:50 kr inkl. porto och emballage. Trots detta lämnas vid helårsabonnemang genom FLYG+MOTOR, Box 121, Falsterbo, en introduktionsrabatt av hela 10:— kronor! Nettopriset blir alltså endast 29:50 kr per helår, och varje prenumerant garanteras full valuta för pengarna. (Vill Ni inte "köpa grisen i säcken", beställ då senaste numret för 3:85 kr, gärna i frimärken, eller 4 olika provnummer för netto 10:— kr.) Halvårsabonnemang (till årets slut) kostar endast 19:75 kr.

GRATIS! I sommar får varje ny abonnent gratis en intressant flygbok på svenska, tyska eller engelska!!!

BESTÄLLNING insändes till
FLYG+MOTOR, Box 121, Falsterbo

Härmed beställes abonnemang å AERO-KURIER

..... ex. helår å 29:50 kr/år.

..... ex. halvår å 19:75 kr.

..... ex. aktuella lösnummer å 3:85 kr.
(4 olika ex. 10:— kr).

Fraktfri leverans vid förskottslikvid, check,
postgiro 63 01 99

Namn:

Bostadsadress:

Poststation:

KSAK/5



SOMMARTIPS TILL

KSAK:s KRÖNTA EMBLEM



Medlemsmärke

Valfritt med krånsnål eller klack, i guld och blå emalj, 10 mm + kronan. 5:—.

Jackmärke

Konstvävt, KSAK-märket med eklövs-krans, 3 färger, 75 mm brett. 4:—.

Vävt märke

Enklare kvalitet. 30 mm brett. 1: 50.

Dekalkomanier

50x65 mm, för överföring på glas, trä, metall, plast, etc. 10 st 2: 50.

Manschettknappar

Hög kvalitet. Per par 16:—.

Nyckelring

Med KSAK-emblemet på ljusbrun läder-platta. 6:—.

Mössmärke

Hög kvalitet med äkta guldbroderi. 28:—.

Vagnmärke

För bil eller flygplan, 70 mm x kronan.
emalj och förgyllning 40:—
lackerat och förgyllt 30:—
lackerat och förkromat 25:—

Cigarrettetui

Äkta kalvskinn, 90x110 mm 17:—

Spelkort

Med KSAK-emblemet i guld och blått, röd och grå lek. Per spel 15:—.

FAI VAGNMÄRKE

Internationella organisationens vagnmärke för bil eller flygplan, relief i krom + fyra färger, 88 mm sida 25:—.

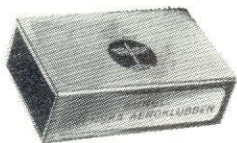


ÄLLEBERGS RYTTARE

I Ällebergs innandöme, berättar en gammal sägen, vilar tappra kämpar i glänsande rustning och med hästar och vapen vid sin sida.

Segelflygarna, som gästade Älleberg, har identifierat sig med dessa kämpar, vilka är förutbestämda att göra sitt land värdefulla tjänster.

Åsa Gustavssons keramiskulptur är ett ut-sökt konstverk som i en mycket begränsad upplaga kan anskaffas från KSAK. En idealisk present för varje Ällebergselev. 13 cm hög. 24:— + porto och emballage.



TÄNDSTICKSETUI

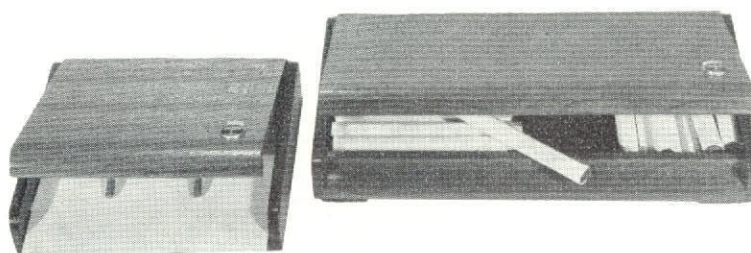
Miniatyraskar med fodral i gul-metall med KSAK:s krönta emblem. 1: 50.

KORRESPONDENSKORT

enkla med blått ståltryck.

10 kort med kuvert 2: 75
25 kort med kuvert 5: 50

KSAK:s MEDLEMMAR



SKRIVBORDSSET

Elegant pappersautomat och cigarrettskrin (även för "King size"), båda med KSAK-emblemet i guld och emalj på vackert ådrat trä. I kartong 32:—.

Pappersautomaten

säljes även separat, komplett med papper 15:—.

Cigarrettskrinet

säljes även separat 20:—.



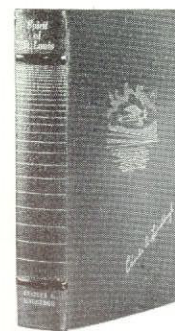
KELATIS SISTA RESA

enl. recensionerna "ett vitamin-piller för svenskt flygsinne".
Pris 6: 75, specialpris för KSAK-medlemmar 3: 50.

Här finns många lämpliga hedersgåvor till KSAK-anslutna medlemmar

SPIRIT OF St. LOUIS med Charles Lindberghs egenhändiga namnteckning

Numrerad lyxuppl. i skinnband med guldsnitt och guldpärlad pärmdekor. Unik presentupplaga med författarens egenhändiga namnteckning. Pris 130:—, för KSAK-medlemmar 105:—.



PÄRMAR TILL KSAK-NYTT

Praktisk systempärm för en årgång KSAK-NYTT, med tidskriftens emblem i guldtryck. Komplet 4: 25.



KSAK Skeppsbron 40 - Stockholm C
Beställningstelefon 08/23 23 65

SMÅTT och GOTT

I samband med att Motorolas flygradiotillverkning i höstas övertogs av Bendix Corp. USA, flyttades hela tillverkningen till Bendix Radio Division i Baltimore. Härigenom kommer Bendix erfarenhet från radiokommunikations- och navigeringstekniken även allmän- och affärsflyget tillgodo. Den välkända radiokompassen ADF-T-12B är sedan lång tid i full produktion och de första leveranserna till Sverige av det nya NAV/COM systemet M-450 väntas ske under juni månad.

Generalagent i Sverige för Bendix Corporations internationella försäljnings- och serviceorganisation är Hesselman Bil-Aero AB, Stockholm. Företaget kommer att hålla reservdelar i lager för omgående leverans till de radioverkstäder som har LFS's tillstånd för underhålls- och servicearbeten på de aktuella radio-utrustningarna.

Potez-koncernen övertar Rallye . . .

Det har ryktats att en helt ny version av Rallye är under tillverkning i Frankrike, närmare bestämt hos Henry Potez, som velat satsa på den i och för sig mycket lovande flygplanstypen, trots att den 50-åriga Morane Saulnier råkade i obestånd och gick i konkurs vid årsskiftet 1962/63.

Uppgiften bekräftas av kapten Bo Bjernekuhl på SAAB:s Norrköpingsavdelning, som i Sverige representerar Rallye, en säkerligen inte odelat angenäm representation, då man under det franska företagets kris inte haft möjligheter att tillfredsställa de mest elementära kraven på service och reservdelar.

Trots detta, säger kapten Bjernekuhl, tror vi på Rallye. Den nya modellen som tillverkas av storföretaget Potez heter Rallye 892 "Commodore". Den är 4-sitsig, är försedd med en Lycoming O320.E2A på 150 hk och de tendenser till sprickbildning i vissa icke bärande plåt-detalyer, som kunde iakttas på några av de till Sverige importerade flygplanen av Morane Saulniers tillverkning, har eliminerats genom ett nytt plåtmaterial i Commodoren.

SAAB anser, säger kapten Bjernekuhl vidare, att den nya Rallyen har så påtagliga fördelar, att man är beredd att från företagets sida fullfölja planerna på att bygga ut en fullgod representation. När de nya flygplanen så småningom kommer in i landet, skall SAAB också ha ett betryggande reservdelslager och en pålitlig serviceorganisation.

KSAK-NYTT hoppas att under hösten få återkomma med typtest och närmare detaljer.

Dovern — den första svenska jetmotorn, som utvecklades 1945—52 vid STAL i Finspång under ledning av nuvarande ASEA-chefen Curt Nicolin, har av STAL överlämnats som gåva till Tekniska Muséet.

En lustig historia har berättats i anledning av Stig Kernells segelflygning med Super-Cub i Ottfjället.

Olle Ek, fd segelflygare och numera taxi-flygare på Do-27 i Lappland, lär en gång på 40-talet ha klarat en Ahrenbergs-Cub från Göteborg till Stockholm utan mellanlandning med hjälp av termiken. Sträckan är 400 km, medan Cuben med ca 110 km/t hade en gångtid av 2 tim.

Fallet är preskriberat — säger man på luftfartsstyrelsen, men exemplet manar inte till efterföljd. Att dyka igång en kall Cub torde inte höra till det lättaste!

Den schweiziska flygradiofirman Gauer AG i Zürich, representerad i Sverige av Medicinska & Tekniska Instrument i Solna, kommer att tillhandahålla en serie portabla VHF lättviktsutrustningar, särskilt lämpade för allmänflyget. Programmet innefattar mottagare med VHF, MV och LV samt lättviktsmottagare med fast eller kontinuerlig avstämning och transeivers.

Fairey Firefly Mark I, Svensk Flygtjänsts målflygplan har efter 15 års trogen tjänst tagits ur bruk. Arlanda blivande flygmuseum och Malmö Tekniska Museum har fått var sitt exemplar som gåva.

Cessna 310 I, som publicerades med bild i KSAK:s Affärsflygutredning, innan Cessnas Stockholms-kontor kände till versionen, har inrymt det 2.000:e flygplanet i 210-serien.

INFO, är namnet på ett litet trevligt medlemsblad, utgivet av Stockholms Flygsällskap. Aktuella råd för piloterna illustreras med festliga Kronvall-teckningar, som garanterar uppmärksam läsning.

Propellerbladet, heter klubbtidningen i Nyköpings fk, där man just utlyst pristävling om nytt medlemsmärke. Vinnaren får flygtid i premie.

God PR innebär att man tar sig an åskådare som kommer till fältet för att titta på flygningarna. De har kommit dit på grund av sitt intresse. Värva dem bums som medlemmar!

Stig Kernell roade sig nyligen med att traska runt en hel dag på ett fält, där ingen kände honom. Han fick gå ostörd. Inte en enda av segelflygarna gav sig tid att kontakta den nyfikne främlingen. Detta var dålig PR!

GAUERS NYA VHF - PROGRAM

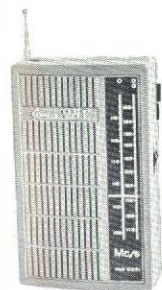


Modell 6220

Frekvensband: VHF 108-136 Mc/s
MV 550-1600 kc/s
LV 150-280 kc/s

9 transistorer, 0,25 W uteffekt, 4" högtalare. Ferritantenn för MV och LV. Uttag för extra-antenn och hörlurar. Vikt 1,3 kg. Dimensioner: 20x12x7 cm.

SAMT DEN BERÖMDA LÄTTVIKTSSERIEN



Modell 6301

Frekvensband: VHF band 0108-118 Mc/s band 0118-136 Mc/s
12 transistorer. Autom. volymkontroll. 100 mW uteffekt, 2 1/4" högtalare. Uttag för extraantenn och hörlurar. Ca 50 tim batteritid. Vikt 490 g. Dimensioner: 9x15x4 cm.

Modell 6410

Frekvenser: 3 fasta frekvenser inom bandet 108-136 Mc/s. Kristallstyr-

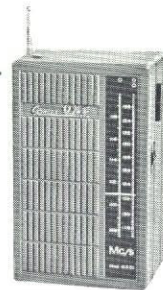


ning med 50 kc/s frekvensseparation. Iövrigt lika Modell 6301.

Modell 6430/6301 TRANSEIVER

Sändardelen:
Frekvens: 1 fast kristallstyrd frekvens, väljbar inom bandet 108-136 Mc/s. Sändareffekt omkopplingsbar mellan 100 och 500 mW. Frekvensseparation: 50 kc/s.

Mottagardelen:
Valfritt antingen Modell 6301 eller Modell 6410.



Representant i Sverige



MEDICINSKA & TEKNISKA INSTRUMENT

Ankdammsgatan 33, Solna, Sverige • Tel. 08/27 35 36