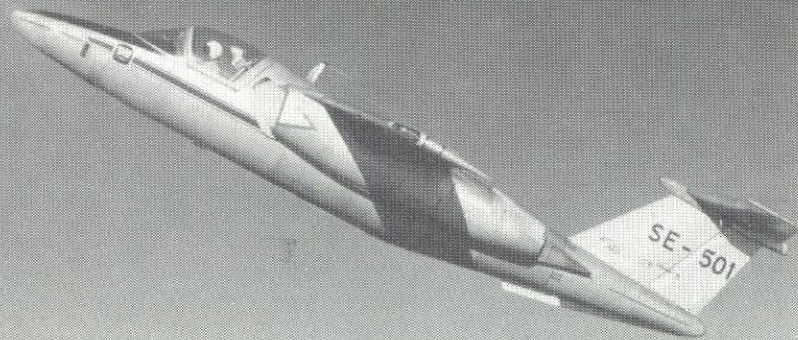


HENNINGSEN OTTO
BOX 125
TABERG

04254



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

Strängnäs Tryckeri AB

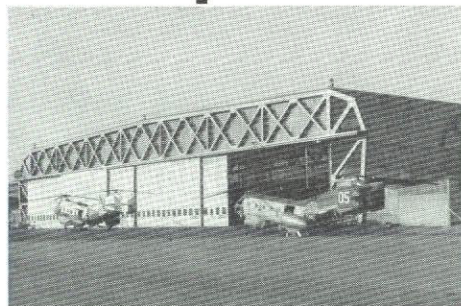


NUMMER 6 ÅRGÅNG 7 • SEPTEMBER 1964

SM och NMT sid 220



6000 m² VERKSTÄDER på BROMMA flygplats



Närmare 200.000 arbetstimmar per år utföres på

TEKNISK SERVICE

ÖVERSYNER

TILLSYNER

REPARATIONER

Dessutom FÖRSÄLJNING av

HELIKOPTRAR

FLYGPLAN och

RESERVDELAR

OSTERMANS AERO AB

BROMMA FLYGPLATS, BROMMA 10

GODSADRESS: SUNDBYBERG - TELEFON 08/28 28 40



FFK civilförsvarsövar

Som framgått av ett tidigare nummer av KSAK-NYTT hade statsmakterna välvilligt ställt medel till förfogande för — som det hette — försöksvisa samverkansövningar mellan FFK-grupperna och den civilförsvarspersonal som i de olika länen har utsetts att leda viss civilförsvarsverksamhet från luften.

Kärledningen hade planlagt sådan verksamhet i sju län och det länders våra länsflygchefer och inte minst civilförsvarsmyndigheterna i de berörda länen till stor heder att övningarna planenligt kunde genomföras. Det är väl ingen hemlighet för våra läsare att vårt civilförsvar — ett av världens mest välorganiserade och framstående — för närvarande har ett organisationsprogram och en utbildningsverksamhet som helt tager befattningshavarnas tjänste- och i många fall även fritid helt i anspråk.

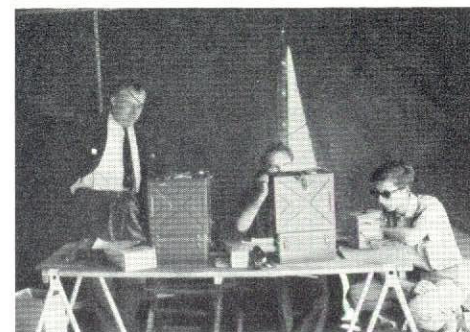
Trots denna belastning hade man i alla fall intresse över för våra framställningar om medverkan och som sagt i sju län har nu övningar ägt rum. De berörda länen var: Stockholms stad och län (med två grupper), Södermanlands län, Östergötlands län, Malmöhus län. Göteborgs- och Bohus län, Älvsborgs län och Gävleborgs län.

De länsflygchefer som var i elden var alltså: Nils Lundgren i Stockholm (tj), Göte Johansson i Södermanland, Sixten Johansson i Östergötland, (Blomstedt var i Amerika) Carl Ahlbom i Malmöhus, Sven Liljhagen i Göteborg, Folke Lindhoff i Älvsborgs och Stig Kernell i Gävleborgs län.

Överallt hade man ställt upp beredvilligt och i stort sett var grupperna fyllda. Flygplan med goda prestanda stod överallt på startlinjen när våra uppdragsgivare från civilförsvarssidan ställde upp. Naturligtvis hade förberedelserna beträffande personalens förkunskaper brister här och var men eftersom den goda viljan fanns med i hög grad så reparerades dessa brister med en förvånansvärd snabbhet. Under övningarna togs ut en sammanlagd flygtid av cirka 550 timmar och trots övningarnas höga svårighetsgrad skedde inga som helst missöden.

Och i en del fall nåddes förvånansvärt goda resultat. Man kan exempelvis inte klaga på att några befattningshavare ur civilförsvaret utan några större förberedelser per radio kunde leda undsättningskårer mot bombade delar av det

Forts. sid. 226



Länsflygchefen (identisk med körchefen Nils Lundgren) planlägger med civilförsvarsinspektören Nils Thorsén under Stockholms-övningen.

Fältmässig tankning under övningen. FFK markradio med SUF-21 (civilförsvarets radiostation) stod i ständig kontakt med flygplanen.



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 Strängnäs 1964

Slopa carnetsystemet ECE-rekommendation till regeringarna

Under många år har KSAK kämpat för att förenkla tullformaliteter vid gränspassager med lätta flygplan. Avskaffandet av hela carnetsystemet är ett av målen.

Detta ärende har i dagarna förts betydligt närmare sin slutgiltiga lösning. Frågan behandlades vid ett sammanträde med landtransportkommittén inom ECE:s tullexpertgrupp i Geneve den 23-26 juni.

Härifrån rapporteras till UD:
"Förenklade formaliteter för turistflygplan

Enligt ingångna upplysningar ha många länder avstått från kravet på särskilda tulldokument och på säkerhet för tull och andra införselavgifter beträffande tillfälligt införda turistflygplan.

Expertgruppen beslöt antaga en resolution, vari alla regeringar rekommenderas att icke fordra något tulldokument eller någon säkerhet för införselavgifter i samband med temporär införsel av turistflygplan."

Ärtmiddag

till självkostnadspris

KSAK:s medlemmar inbjudes till trivsam samvaro i KSAK-huset, Skeppsbron 40, 2 tr, torsdagen den 8 oktober med samling kl 17.30.

Vid kaffet berättar segelflygkommitténs v ordf Rolf Algotson om

SEGELFLYGSEMESTER BAKOM JÄRNRIDÅN

Utrymmet är begränsat!

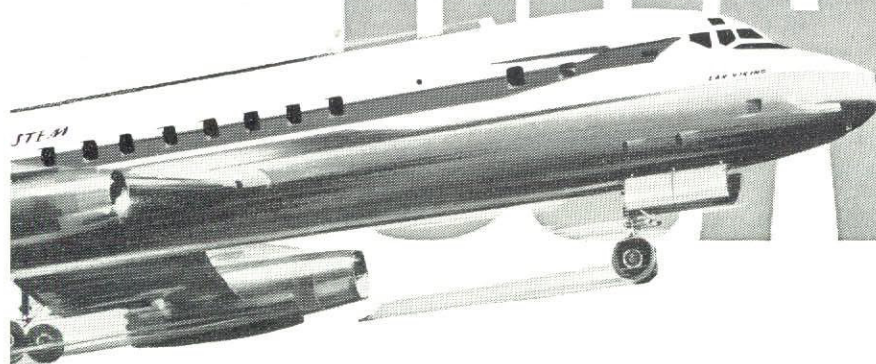
Bindande anmälningar senast den 6 oktober kl 16.30 till KSAK:s klubbmästare, tel. 23 23 65.

Omslaget:

En av de segelflygbilder som Rolf Algotson medfört från sin polska semesterresa.

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 Chicago, 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 utställning som pågår t.o.m. 18/10 1964 samt 21/4-17/10 1965.



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



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

SAS

— på hemmaplan till 5 kontinenter

SM I MOTORFLYG

Lidköping 15–16 augusti

Svenska motorflygmästerskapen genom tiderna

Mästerskapstävlingar har av KSAK anordnats sedan 1949. 1949–1957 har tävlingarna gått under namnet Riksmotorflygtävlingen. 1958 inställdes tävlingarna. Sedan 1959 användes namnet SM i Motorflyg.

Överstelöjtnant Nils Lundgren har fungerat som tävlingsledare vid samtliga femton tävlingar.

Tävlingsplatser, individuella segrare och lagsegrare

- 1949 (Västerås)
A Abrahamsson, Sv Flygtjänsts FK/Linköpings FK.
1950 (Linköping)
John Jönsson, Ö Sörmlands FK/Linköpings FK.
1951 (Lidköping — Säware)
Hans Ahlgren, Arboga FK/Arboga FK.
1952 (Arboga)
Nils Mattson, Arboga FK/Arboga FK.
1953 (Höganäs)
Bo Tuvevsson, Linköpings FK/Linköpings FK.
1954 (Vängsö)
S O Holmström, Arboga FK/Aeroklubben i Göteborg.
1955 (Linköping)
Nils Mattson, Arboga FK/Arboga FK.
1956 (Örebro)
Nils Mattson, Arboga FK/Arboga FK.
1957 (Eskilstuna)
Nils Mattson, Arboga FK/Arboga FK.
1958 (Norrköping)
Inställt.
1959 (Västerås)
Lennart Petersén, Linköpings FK/Linköpings FK.
1960 (Hultsfred)
Carl Danielsson, Linköpings FK/Linköpings FK.
1961 (Karlskoga)
Lennart Petersén, Linköpings FK/Linköpings FK.
1962 (Varberg)
Ove Dahlén, Aeroklubben i Malmö/Linköpings FK.
1963 (Norrälje)
Björn Åhblom, SAS FK/Linköpings FK.
1964 (Lidköping—Hovby)
Nils Åke Nilsson, Linköpings FK/Linköpings FK.

Årets motorflyg-SM med 54 anmälda deltagare föranledde KSAK:s motorflygkommitté att besluta om en utslagstävling för att väldiga tävlingsapparater skulle hinna slutföras under den weekend som reserverats. Sålunda fick de trettio bästa i lördagens navigeringsprov fortsätta med special- och landningsprov på söndagen. Arrangemanget godtogs reservationslöst av de tävlande och resultatet visade sig efter tävlingen fullt tillfredsställande.

Navigeringsprovet

Första SM-etappen ställde deltagarna på svåra prov. En 150 km lång bana med fem delsträckor och sex fotomål samt dukmål och hemliga tidskontroller gick från Hovby över Fyrunga, Råberg, Fåglavik, Bjurum och åter till Hovby. Vädrret var på lördagen bitvis ganska disigt. Det var sannerligen inte lätt att orientera bland det gyttar av gårdar och byar som täcker slätten och att behålla fattningen inför en alldeles nybyggd väg, som inte hunnit komma in på kartan.

Etappvinnare blev SAAB-ingenjören Nils Åke Nilsson med den oslagbara prickbelastningen 1,51. Nästa man blev Karl Evert Hedman, även han från Linköpings Fk, med 16,52.

Nilsson har motorflugit sedan 1957 och redovisar 300 motorflygtimmar. Men på hans kavaj satt ett silver-C och det är tydligt att hans erfarenheter från sträckflygningar med segelflygplan gett honom kunskaper om flygorientering som kom väl till pass längs SM-banan.

Rapportkastningen

En del av specialproven ingick i lördagens navigeringsflygning, nämligen foto- och dukmålen. På söndagen avverkades rapportkastningen inför en liten men intresserad publik. Anmärkas bör att tävlingen inte var upplagd som ett publikt evenemang, även om alla besökande givetvis kunde känna sig hjärtligt välkomna.

Uppgiften gällde att över ett 2 m dukmål fälla lätta rapporthylsor från 50 m höjd, först en och efter ett vänstervarv ytterligare en.

Björn Åhblom, fjolårets svenske mästare, ville kompensera de missar han gjort under navigeringsprovet, studerade noga hur de första hylsorna föll, samtidigt som han gav akt på vinden i kastningsögonblicket. KSAK-flaggan och de två svenska flaggorna strax intill målplatsen gav en god indikering.

Åhblom flög och fällde, när hans tur kom, efter flaggorna — och se, den första rapporthyl-

san lade sig till ro på märket. Vänstervarv och ny anflygning. Nu blåste andra vindar, men Åhblom fällde som flaggorna visade. Det blev en ny fullträff. Det som inträffade är statistiskt omöjligt — rapporthysan stannade nämligen i kors över den första. Det blev sannerligen ett fotomål för de pressfotografer som stod i närheten.

Björn Åhblom blev därmed bäste man i specialproven med 8,62 prickar. Även Nils Åke Nilsson höll sig väl framme och noterade 9,36.

Landningsprovet

Sista SM-provet var uppdelat på tre etapper, motorlandning, "nöddandning" (utan motor) och stillandning. Här liksom överhuvudtaget under hela tävlingen visade det sig att en markant standardhöjning över lag kunde noteras.

Etappvinnare blev Olof Uppman, Västerås Fk, med 31,41. Klubbkamraten Dan Hedström blev tvåa med 32,26.

Organisationen

Tävlingsledaren firade 15-årsjubileum med sin tävling. Det var kårchefen i Frivilliga Flygkåren, Nils Lundgren, KSAK, som med biträde av Bengt C:son Bergman, KSAK och ordföranden i Lidköpings motorflygklubb Arne Nyholm kan ta åt sig äran av att programmet kunde hållas perfekt.

Jurymän var KSAK:s generalsekreterare Björn Lindskog, motorflygchefen Gösta Eriksson, KSAK och trafikledaren på F 7 Kjell Åhrén.

Resultatberäkningen, en synnerligen tidsödande procedur, gick snabbt och säkert. Så var det också motorflygkommitténs ordförande KTH-professorn Bengt Joel Andersson och fyra flygande civilingenjörer som tillbringade tävlingen över räknemaskinerna.

Skall man anmärka på något så var det utspisningen. Den som svarade för den detaljen hade fått låna ett verkstadsstäl från F 7 och behövde inte ens betala något arrende till flygklubben. Men vederbörande tillämpade en prisättning som skulle passa bättre på en restaurang än på ett fältmässigt marketenteri.

Pressen

Rikspressen såväl som lokalpressen och populärteknisk fackpress var väl representerade och såväl TV som radio fanns på plats.

I referaten behandlades tävlingarna med stor sakkunskap. Sålunda poängterades allmänt tävlingarnas karaktär av övning för den samhällsgagneliga flygning, som deltagarna inom sina klubbar utför för FFK (Frivilliga Flygkåren) och inom Hjälpflyget (skogsbrandbevakning mm).

Forts. sid. 224

ADF-T-12 B M-450 NAV/COM



*Bendixutrustningar
för affärs- och allmänflyg*

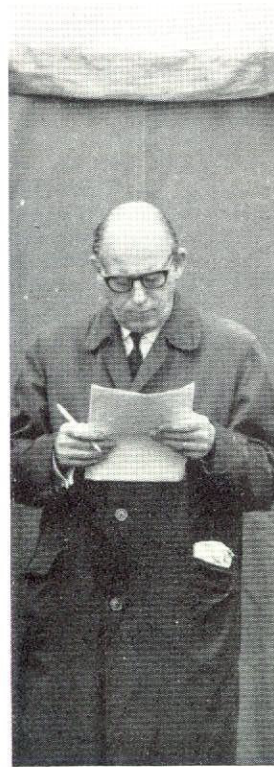
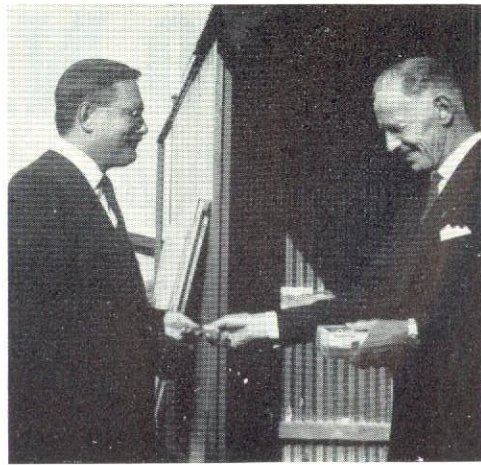
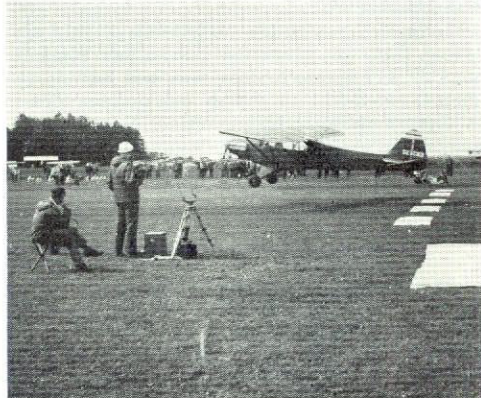
HESSELMAN BIL-AERO AB
Box 42046 - Stockholm 42 - Tel. 08/190480

Generalagent för: The Bendix Corporation
Bendix International Operations

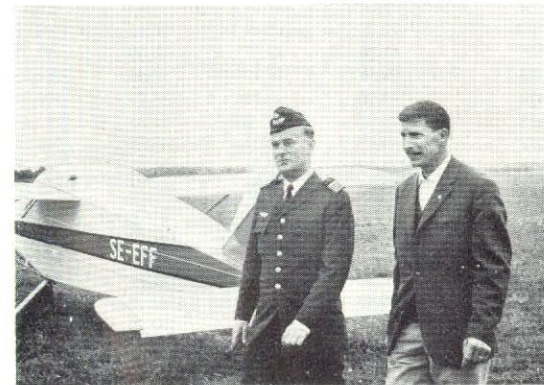


SM I BILD

Briefing – Nils Åke Nilsson bland segerpokaler – Landningstävling – Bäste "nybörjare", Björn Svensson får pris av generalsekreteraren.



Nils Lundgren ger briefing – Flaggparad – Ch F7 Folke Barkman visas runt av Paul Pettersson (han med flyghandboken) – Civiling. Ulla du Rietz, Master of Science, och P Halvarsson, Karlstad.



KSAK är Pressen stort tack skyldig för den insats som gjordes i samband med SM-tävlingarna.

Resultaten

Linköpings flygklubb vann sin sjätte lagseger i följd. Tre Linköpingsflygare toppade den individuella prislistan. Nils Åke Nilsson, Karl Evert Hedman och Lars Andersson.

Tävlingens nestor, jägmästare Claes af Ugglas (med eget flygstråk i Kungängen) började navigeringsprovet på fel delsträcka och kom bort sig redan på lördagen. Han visade emellertid prov på god sportsmananda när han efter de övriga SM-kämparna fullföljde navigeringsflygningen — utom tävlan.

Populära var också de båda kvinnliga piloterna, polarflygerskan Ingrid Pedersen och Ingrid Halvarsson, Sveriges enda kvinnliga flyglärare.

Björn Åhblom, Lennart Petersén och Carl Danielsson, tidigare SM-vinnare kom på 13:e, 21:a och 22:a plats. Alla fick sålunda se sig slagna av tävlingens bästa nykomling, 10:an Björn Svensson, Stockholms fk, som belönades med Nils Söderbergs vandringspris.

Prissamlingen

Man tävlade som vanligt om Carl Cederströms ärevärdiga Öresundspokalen, om Albin Ahrenbergs Vänners Vandringspris, om Gösta Åhléns och Nils Söderbergs vandringspriser samt om en lång rad KSAK-priser. Förmåliga hederspriser hade därjämte ställts till förfogande av Aero Materiel AB, Flygcentrum AB, Flygverkstäderna Norrtälje AB, Lidköpings Mekaniska Verkstad, Lidköpings Motorflygklubb, Malmö Flyg-Industri, Nyge-Aero, Ostermans Aero, AB, Rörstrand, SAAB och Sverigeflyg AB.

Dtz

Generalprotokoll SM i motorflyg 1964

Place-ring	Namn	Flygklubb	Flygplan	Nav prov	Spec prov	Landn prov	Summa
1	Nilsson N Å	Link II	Pa-18	1,51	9,36	52,22	63,09
2	Hedman K E	Link I	Pa-18	16,52	16,30	34,27	67,09
3	Andersson L	Link II	MS 885	22,34	24,67	40,07	87,08
4	Lundblad P	Gävleb	Cub L-4	19,30	23,73	86,44	129,47
5	Magnusson E	Gävleb	Pa-18	30,90	41,66	61,46	134,02
6	Domås R	V-ås FK I	Pa-18	28,20	33,64	72,81	134,65
7	Rosenberg T	THF I	Auster 6A	71,47	11,70	62,92	146,09
8	Antvik G	SAS II	MFI 9	90,74	24,64	37,12	152,50
9	Hedström D	V-ås FK I	Pa-18	89,12	32,43	32,16	153,71
10	Svensson B	Sthlm FK	Auster 6A	45,40	45,64	70,37	161,41
11	Alkfors E	SAS I	MFI 9	60,40	42,68	62,16	165,24
12	Jonasson J	Spf K I	Cub L-4	61,40	44,50	71,34	177,24
13	Åhblom B	SAS I	Pa-18	105,35	8,62	78,25	192,22
14	Karlmark H	Jönk FK	MFI 9	116,13	40,97	38,15	195,25
15	Uppgren O	V-ås FK II	Pa-18	123,60	42,42	31,41	197,43
16	Hult S	Jönk FK	MFI 9	73,00	42,44	82,16	197,60
17	Svensson Botv	V-ås FK I	Pa-18	81,60	43,61	73,00	198,21
18	Häggqvist S-O	THF II	Pa-18	94,50	16,17	97,66	208,33
19	Helmersson A	Spf K I	Pa-18	114,20	41,32	53,85	209,37
20	Abrahamsson U	THF I	Pa-18	128,60	32,70	51,33	212,63
21	Petersén L	Link I	Pa-18	165,32	18,04	35,15	218,51
22	Danielsson C	Link I	Pa-18	176,09	10,06	57,11	243,26
23	Forss R	THF II	Pa-20	156,80	28,09	60,77	245,66
24	Persson Å	THF I	Pa-18	157,15	40,37	53,85	251,37
25	Gabrielsson T	Link II	Pa-18	111,42	39,54	101,40	252,36
26	Peitersson P	Jönk FK	MFI 9	145,32	31,64	83,56	260,52
27	Andersson L I	Skövde	Cub L-4	111,40	38,95	111,37	261,72
28	Halvarsson P	Spf K II	Pa-18	162,52	39,92	64,59	267,03
29	Dahlén K	Eksh FK	Colt	158,20	41,34	100,22	299,76
30	Hjelm A	Link FK	MS 885	150,20	46,50	111,14	307,84

→

Hedman Nordisk Mästare 2 tim

Under två ynkliga timmar fick Evert Hedman gå omkring och mottaga de gratulationer som med rätta bör tillkomma en Nordisk Mästare.

Men, så började den finska lagledningen granska uträkningarna och då upptäckte man att Saavalainen, som ju låg hotande nära — hade belastas med handicapsiffror för Super Cub i stället för de som rätteligen hör till Piper Colt och detta medförde att Hedman detroniserades. Att förlusten inskränkte sig till 0,4 prickar är en tröst, men kanske inte tillräckligt för ett tigerhjärta. Hedman har i år kämpat synnerligen väl — tvåa i SM till exempel — och hans prestationer över den svåra och höjdsiftande Telemarksterrängen vittnade om en pålitlig form. Dessutom är han ju en god looser, alltid glad och framåt även om smärre motgångar möter. Nå ja, tillsammans med klubbkamraten Calle Danielson hemförde han nu lagpriset, den vackra och åtråvärda S A S-kannen, till Sverige och Linköping, så han förde verkligen de svenska färgerna med den äran. Den tredje svensken Per Lundblad, Gävlebygdens flygklubb — fyra i årets SM — hade en mycket lyckad första dag och vann navigeringstävlingen men kom sedan i otakt med segelflygartermiken vid Notodden och misslyckades med både special- och landningsproven. Han hamnade därför på åttonde plats

En god idé

I samband med NMT i Notodden landade en dansk privatflygare, plockade fram ett kompakt metallpaket ur bagagefacket. Vek upp paketet med ett enda handgrepp till en miniatyr-scooter, som någon minut efter landningen puttade iväg med piloten i sadeln.

Scootern, som var av amerikanskt ursprung, borde kunna göra nytta för sig även i Sverige.

Lag

I	Linköpings FK lag II (Nilsson o. Andersson)	150,17
II	Gävlebygdens Fk (Lundblad o. Magnusson)	263,49
III	Linköpings FK lag I (Hedman o. Petersén)	285,60
IV	Västerås FK lag I (Domås o. Hedström)	288,36
V	SAS FK lag I (Alkfors o. Åhblom)	357,46
VI	THF lag I (Rosenberg o. Abrahamsson)	358,72
VII	Sportflygklubben i Karlstad lag I (Jonasson o. Helmersson)	386,61
VIII	Jönköpings FK lag I (Karlmark o. Hult)	392,85
IX	THF lag II (Häggqvist o. Forss)	453,99

i den slutliga prislistan men Per Lundblad är känd för att "komma igen" så nu kommer det nog att hårdtränas i Gävlebygden.

Tävlingen som i år arrangerades av Norska aeroklubben med hjälp av Drammens flygklubb, var förlagd till Notoddens flygplats där man ordnat ett mycket trevligt flygarcentrum, i första hand avsett för segelflygarna. Trevliga förläggningslokaler och bra ordnat med utspisningen, två viktiga lockelser för dem som vill prova Notoddens termik. Termiken ja, det var den som förstörde flera väl planlagda landningar men som skapade den spänning under landningsmomenten som var den piffigaste kryddan på en välordnad och lyckad tävling.

Och ramen kring tävlingarna? Notoddens stad stod som värd för en trevlig bankett där stadsfullmäktiges ordförande presiderade och där man vid kaffet tävlade i att berätta roliga historier. Här tog de norska värdarna både individuella och lagpriser i massor. Prisutdelningen ägde rum vid Løvheim värdshus ett par mil från Notodden och priserna delades ut av Norska aeroklubbens generalsekreterare G Schjöll.

Och prislistan. Ja Saavalainen vann och det var ingen dålig prestation särskilt som det finska laget hade en mycket besvärlig flygning till Notodden före tävlingen. De hindrades av dåligt väder att komma under fredagen och fun-

Generalprotokoll NMT 1964

Place-ring	Namn	Nation	Nav. prov	Spec. prov	Landn. prov	Summa
1	Ilmari Saavalainen	F	23,1	6,7	7,2	37,0
2	Evert Hedman	S	19,2	3,9	14,3	37,4
3	Heide Andersen	D	23,8	7,9	13,0	44,7
4	Carl M Danielsson	S	22,2	7,9	15,6	45,7
5	Juhani Heinonen	F	33,4	7,7	9,0	50,1
6	Heino Nieminen	F	22,6	9,8	19,6	52,0
7	Erik Rudström	N	36,4	8,0	8,0	52,4
8	Per Lundblad	S	13,6	8,8	31,6	54,0
9	Arve Caspersen	N	39,6	3,8	19,3	62,7
10	Per Krog	D	55,2	10,2	29,5	94,9
11	Harald Thyregod	D	111,8	7,2	40,1	159,1
12	Per Åsvestad	N	422,2	10,2	20,1	452,5

Lag

1	Sverige (Hedman och Danielsson)	83,1
2	Finland (Saavalainen och Heinonen)	87,1
3	Norge (Rudström och Caspersen)	120,1
4	Danmark (Andersen och Krog)	139,6

Hedman Nordisk Mästare ...

Forts. fr. föreg. sida

nos kvar vid Mariehamn klockan fem tävlingsdagens morgon. Startade men hade sedan diverse tullbekymmer som gjorde att landningen vid Notodden skedde just som de övriga tävlade, väl förberedda och utsövdade, startade för de första uppdragen. Men man visade från finskt håll inga sura miner utan gav sig i kast med uppgifterna lugnt och målmedvetet som vanligt.

Hedman blev som ovan framgått tvåa och tredje platsen belades av Heide Andersen Danmark. Detta gladdede hans nordiska vänner och det är tydligt att han är på väg mot en riktig topplacering. Han har trappat upp sig på prislstan under de senaste åren och det skulle inte förvåna om hans namn kommer att återfinnas på Nordiska Flygarpokalens sida redan efter nästa års tävling som går i Danmark, alltså på hans hemmaplan.

Så återstår att berätta att det svenska laget Hedman, Danielsson och Lundblad tävlade på Super Cub, att den svenska delegationen ledades av Björn Lindskog, att lagledare var Gösta Eriksson och jurymedlem var Nils Lundgren. Och som sagt, nu är det Danmark som laddar upp för nästa år, både som tävlande och som arrangör.

Lu

FFK civilförsvarsövning

Forts. fr. sid. 217

centrala Stockholm trots att övningsledningen på allt sätt försökte skapa svårigheter i form av krångliga kringgångsvägar.

Övningarna pågick överallt i två dagar med inryckning på fredagskvällen. På en del håll hade arrangörerna, eller det heter väl korrektare — övningsledningen —, haft god hjälp av de militära myndigheterna, kanske i första hand flygvapnet. Stämningen bland deltagarna var hela tiden på toppen och det var lätt att konstatera att det första och kanske i detta läge största och viktigaste övningsändamålet — att skapa samhörighetskänsla mellan flyggruppernas personal och civilförsvarets befattningshavare — nåddes redan från första stunden.

Naturligtvis är det mycket som återstår innan den riktiga formen för dessa övningar är funnen. Men detta blir saker som får närmare utredas i samarbete mellan civilförsvarsstyrelsen och kärledningen.

Och sedan nu försöksstadiet väl är över så kommer övningarna att fortsätta och det är i skrivande stund ytterst troligt att cirka tio län kommer att få sådana övningar under budgetåret 1964/65. Kärledningen återkommer med mera detaljerade rapporter när dessa övningar ägt rum.

Lu.

SUNAIR

ELECTRONICS, INC.

UTVIDGAR

sitt tillverkningsprogram av VHF-anläggningar
OCH PRESENTERAR NU ÄVEN

SA-1036 Kombinerad kommunikations- och navigationsradio med 360 kanaler VHF för kommunikation, 100 kanaler VOR/LOC för navigering och med inbyggd glidstrålemottagare.

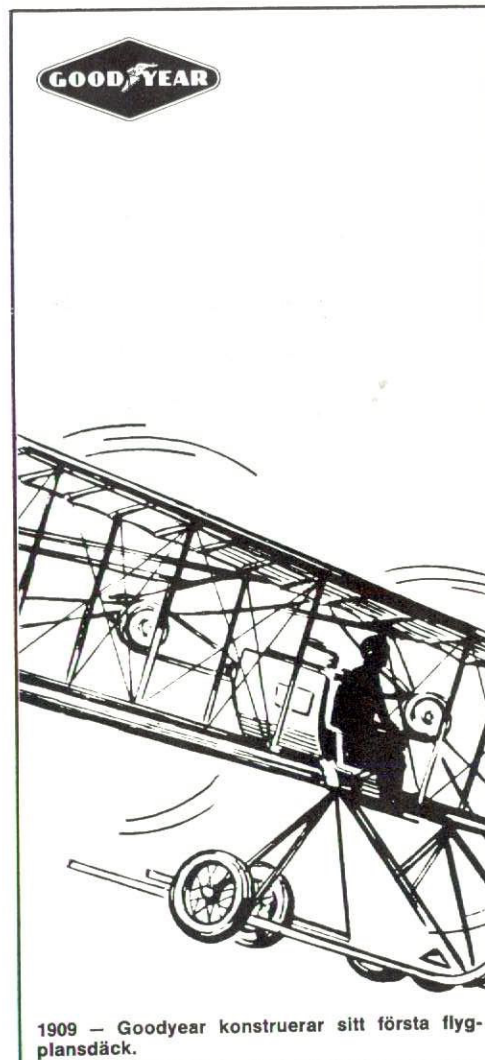
SUNAIR nu klassad i klass I enligt Luftfartsstyrelsens bestämmelser.

Representant

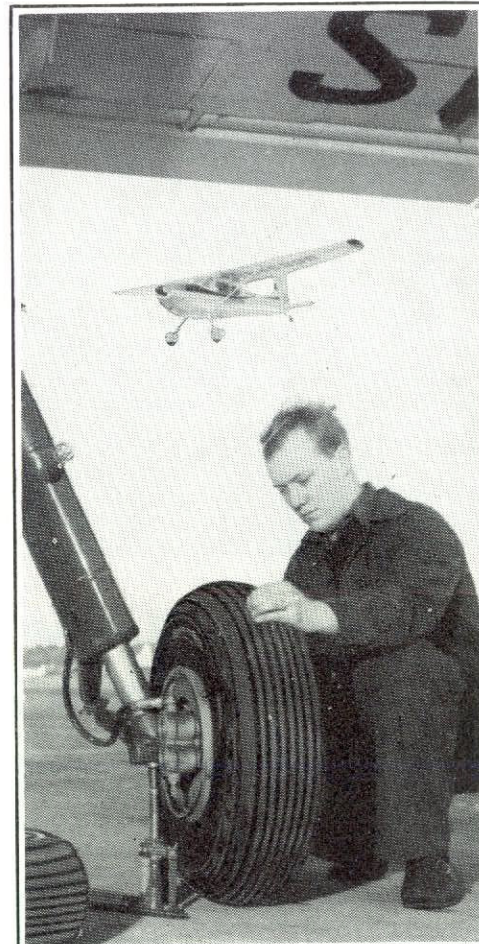
OSTERMANS AERO AB
STOCKHOLM-BROMMA 10 • TELEFON 08/28 28 40



FÖRSÄLJNING • INSTALLATION • SERVICE • GARANTI



1909 - Goodyear konstruerar sitt första flygplansdäck.



1964 - Aircraft Rib - rätt däck för modernt sportflyg. Kontakta oss för sakkunnig service och montering.

Med Goodyear genom flygets historia

För dagens sportflyg har Goodyear rätt sortiment av däck och slangar, testade för säkerhet och lång livslängd på alla typer av sportflygplan under de mest skiftande förutsättningar.

DUELLES AERO

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



Instrumentflygutbildningen förbereds inom privatflyget

24/6—30/6 anordnade KSAK en kompletterande flyglärarkurs vid Krigsflygskolan, Ljungbyhed. Till kursen inställdes sig elva förhoppningsfulla flyglärare för att repetera och diskutera flygutbildning bland annat de nya utbildningsbestämmelserna, och kanske främst för att genomgå instruktionsutbildning i grundläggande instrumentflygning.

Större delen av programmet omfattade flyginstruktion, psykologi och flygtjänst. Flygtjänsten bedrevs på tre Sk 50 (Saab Safir), två Piper Pa-28 och en Cessna 172. Dessutom ställde Malmö Flygindustri en MFI-10 Vippan till kursens förfogande, vilket mycket uppskattades av såväl lärare som elever. Stationstjänsten på flygplatsen sköttes på ett mycket förtjänstfullt sätt av Ljungbyheds flygklubb. Varje deltagare fick ca sex flygtimmar. Särskilt uttryckte deltagarna sin belåtenhet med den avancerade flygningen, instrumentflygningen och bekantskapen med Vippan. Överhuvudtaget tyckte deltagarna att kursen var mycket givande och att dylik utbildning bör återkomma med jämna mellanrum.

För kursavgiften, 200 kronor, fick deltagarna fria resor, föreläsning och förplånad sju dagar, sex flygtimmar i högvärdiga flygplan samt undervisning av högt kvalificerade lärare.

22/8—23/8 anordnade SPAF på Västerås flygfält en kurs i begränsad instrumentflygning efter amerikanskt mönster där 14 privatflygare deltog.

Som synes är instrumentflygningen på väg inom privatflyget. Men kom ihåg att utbildningen ej berättigar till IFR-flygning utan endast är avsedd att ge privatflygaren någon kännedom om hur instrumenten kan utnyttjas för att klara ett nödläge.

Fr v: Lars Nilsson Linjeflygs Fk, Ingvar Thurén Skövde Fk, Bertil Brunnerup Ak i Göteborg, Sven-Erik Pettersson Varbergs Fk, Olle Vossman Sundsvalls Flygskola, Björn Lindskog KSAK, Ingrid Halvarsson Spfk i Karlstad, Gösta Eriksson KSAK, Bengt C:son Bergman KSAK, Göran Kronvall Lfs, Anders Berg Sundsvalls Flygskola, Bertil Kronström Växjö, Hans Thelin Sundsvalls Fs, Karl-Erik Nilsson Borås Fk och Pontus Hedén Ljungbyheds Fk.

Nils Lundgren har ordet

Glad och tacksam över att så många flygvänner på olika sätt kom i håg mig på min 60 årsdag men ledsen över att jag inte personligen kan tacka alla ber jag att genom KSAK-NYTT få framföra mitt varmaste tack.
Nils Lundgren

Ovanstående "insändare" har föranlett KSAK-NYTT att fråga motorflyg- och kårchefen Nils Lundgren vad som nu under hans jubileumsår har varit och är mest glädjande. Svaret blev följande:

1. Det intresse som från alla håll visas Frivilliga Flygkåren och dess verksamhet och då i första hand att anslag i år beviljats till länsvisa

Amerika väntar fördubblat affärsflyg 1970

USA har idag 93.000 allmänflygplan, av vilka 35.000 används för affärsflyg.

1963 redovisades 14.300.000 flygtimmar inom allmänflyget. 5.700.000 av dessa gällde affärsflyg.

De 35.000 affärsflygplanen ägs av 18.000 affärsföretag. Prognosen antyder en fördubbling till 1970.

Fjällen lockar segel- och motorflygare

Henry Österlund, Saxnäsgården, förbereder ett läger för segelflygare. Skövde Fk avser att förlägga en del av sin verksamhet dit upp dels i samband med vintersportslovet i slutet av februari och dels ett par veckor omkring påsk. Eskilstuna Fk har planer på att delta och det finns utrymme för flera klubbar. Intresserade kan ta kontakt med Henry Österlund, som träffas på telefon Saxnäs 36. Det går också bra att tala med Skövde Fk.

Henry Österlund meddelar vidare att de motorflygare som har flygplan försedda med hjul under hösten kan landa på en bana 300x30 m, som är iordningställd på Stalonberget. Det finns en stor och kraftig vindstrut som flaggar var fältet ligger, vid västra änden av Malmomaj nära Stalons kraftstation. Fria in- och utflygningar i båda riktningarna. Banan är belagd med olje-grus.

Förnamälan är i högsta grad önskvärd och Henry Österlund lovar att hämta Bensin (80 okt) och olja finns och vid Kultsjön ligger en sjöflygstation med tankanläggning.



övningar och att dessa på försök genomförts så planenligt att vi har all anledning att vänta oss att de nu kommer att bli permanenta.

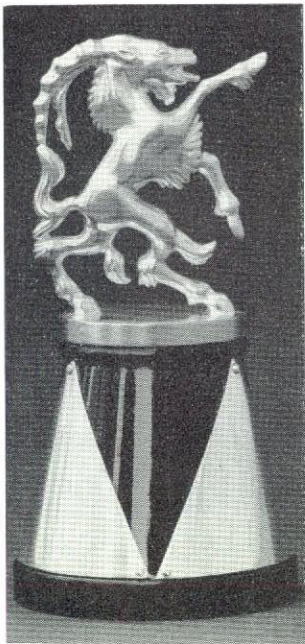
2. Det intresse som visats Frivilliga Flygkåren och KSAK under utställningarna MILA och NU och att en civil uppvisningsdivision på 9 flygplan i vacker V-formering för första gången i svensk flyghistoria kunde visas upp för stor och sakkunnig publik. Detta hände på Totalförsvarets Dag i Malmö den 9 juni och länder bl a våra klubbkamrater i Malmö till stor heder.

3. Den skrivelse till Kungl. Maj:t där Statens Brandinspektion hemställer att brandtornen för skogsbrandbevakningen överlämnas till försvarsväsendet och att övertaliga torn raseras. Detta innebär att flygbevakningen nu har helt slagit ut brandtornen. I skrivelsen fäster inspektionen Kungl. Maj:t uppmärksamhet på att flygbevakningen är effektivare och att den även är 400.000 kronor billigare per år.

4. Deltagandet i årets SM i Lidköping med 54 anmälda och 48 som ställde upp, samt den imponerande flygplanparken på 35 flygplan av vilka många var nya och välutrustade. Och att detta var den 15 SM-tävlingen och att även den kunde genomföras utan minsta missöde.

5. Och så till sist men det kanske inte minst roliga var ett hedersnämmande till svensk flygarungdom från helt civilt och utomstående håll enligt nedan:

Hotelldirektören Arne Ernemalm på hotell Centrum i Lidköping som var värd för över 50 deltagare och supporters under SM dagarna uttryckte helt spontant sin förvåning och sin glädje över att så många ungdomar kunde vara så tysta, hänsynsfulla, nyktra och skötsamma.



Silverbock drar flygare till Mohed

Nybildade Söderhamns Flygklubb anordnade mässan "Flyg och Fritid" med ankomst och landningstävling vid Moheds flygfält 6—7 juni.

Mässan bestod av en utställning av flygplan, fritidsutrustning, basaranordningar karuseller m.m. Programmet i övrigt omfattade ballongjakt med flygplan, fallskärmshopp, modellflyguppvisning och rundflyg. I samband med mässan hade också anordnats en flygtävling. Vid planeringen väcktes tanken, att Moheds centrala läge geografiskt sett, samt fältets storlek (3 stråk om 800 m vardera) väl lämpade sig för att bli den plats, där sportflygare från hela landet kunde samlas en gång varje år till flygträff med flygtävling.

De närliggande kommunerna d v s Söderala, Norrala och Söderhamn visade sitt intresse för flygklubbens verksamhet genom att gemensamt bekosta tillverkningen av ett vandringpris vars utformning ordföranden Olof Knutsson, tillika flottiljchef vid F 15, givit idén till. Bocken är ju landskapsvapnet och vad är naturligare än att vandringpriset bestod av en "silverbock" på svart sockel.

Flygtävlingen om "Silverbocken" kommer att gå varje år och till vinnaren utdelas dessutom en miniatyr av priset att behålla samt namnet textat i det album som tillhör priset.

Om verksamheten inom flygklubben berättar motorflygchefen:

Moheds flygfält som vi numera kallar för vårt även om det ägs utav kronan, används liksom tidigare som bas för skogsbrandflyget samt för en kortare segelflygkurs utöver vår egen verksamhet.

Fältytan är idag inte den bästa men det är vårt mål att i de nydragna stråken kunna åstadkomma en jämnare yta. Den väg, som nu går över fältet kommer om några år att sträckas utanför, och dessutom finns planer på en förlängning av två stråk, varav ett till drygt 1 000 m längd.

Avtal har träffats med ett bensinbolag om nedläggning av en tankanläggning under jord vilket beräknas ske så snart tillstånd erhållits från kommunen. Detta kommer att underlätta upptankningarna och ge även våra tillfälliga gäster en bättre service.

Under hösten uppför Söderhamns Flygklubb även en klubblokal vid fältet inrymmande bl a två övernattningsrum.

Att starta en flygklubb och bygga upp en verksamhet som skapar trivsel och flygarglädje är ingen lätt sak speciellt i början när allt skall inköpas med lånade medel, det känner säkert alla till. Att problemen är större här uppe i det mera glesbefolkade Norrland, är väl ett känt faktum, men med det stora flygintresse som finns här uppe är vi förhoppningsfulla och ser fram emot ett snabbt växande antal privatflygare i detta de stora avståndens landsända. Som exempel kan nämnas att vid vår flygskola har under de senaste 14 mån avlagts 17 prov för A-cert.

Vi hälsar alla flygburna kamrater med ett varmt välkommen till Mohed och vi hoppas också få se ett allt större antal sportflygare begagna tillfället till mellanlandning vid flygfärder i Norrland.

Resultat vid 1964 års flygtävling om "Silverbocken".

1. Erik Magnusson, Gävle Flygklubb.
2. Nils Andersson, Edsbyns Flygklubb.
3. Tage Nilsson, Gävle Flygklubb.
4. Per Lundblad, Gävle Flygklubb.
5. Sivert Norell, Arbrå Flygklubb.

Stjärntävlingen

13—14 juni gick Jönköpings Flygklubbs traditionella Stjärntävling av stapeln med deltagare från Stockholm, Ljungbyhed, Linköping och naturligtvis Jönköping.

De bästa resultaten:

- 1 Björn Ahlbom, SAS FK, MFI Junior, 280 prickar.
- 2 Torsten Sahlen, Jönköpings FK, MFI Junior, 446 prickar.
- 3 Hans-G. Karlmark, Jönköpings FK, MFI Junior, 457 prickar.
- 4 Paul Pettersson, Jönköpings FK, MFI Junior, 458 prickar.
- 5 C M Danielsson, Linköpings FK, Piper PA 18, 512 prickar.

Svenska Flygverkstäder IV



Som så många andra storstäders flygplatser börjar också Bulltofta i Malmö genom utvecklingens gång bli underdimensionerat för den nya tidens flyg och dessutom trångbott. I varje fall det sistnämnda kan komma att bli kännbart åtminstone för en av de många hyresgästerna på Bulltofta, nämligen AB Svenska Flygverkstäderna. Men ännu så länge räcker utrymmena tack vare effektiv lokalplanering.

I KSAK-utredningen om affärsflyg och dess utveckling heter det b. a att affärsflyget liksom allmänflyget över huvud taget kommer att gå en snabb utveckling till mötes, en ökning som kommer att ställa stora krav på ökande resurser, bl a när det gäller flygfält, teknisk utrustning och service. Går den "spådomen" i uppfyllelse får AB Svenska Flygverkstäderna i framtiden tänka sig en utvidgning av verksamheten av hittills oanad omfattning.

Men om framtiden i luften vill knappast ens de mest inbitna flygentusiasterna göra några definitiva uttalanden. Vi får säga som engelsmännen "wait and see".

Vad dagsläget och den närmast överskådliga framtiden beträffar så står emellertid nu AB Svenska Flygverkstäderna (ASF) i Malmö rustade till tänderna för att som en av Nordens främsta flygverkstäder på den civila sidan genomföra tillsyner, översyner och modifieringar på såväl små som stora flygplan.

ASF har gjort något av en rekordexpansion. 1935, då Svensk Flygtjänst AB, vårt äldsta aktiva flygföretag startades, var verkstadsavdelningen närmast avsedd att ge service åt den egna flygplanparken. Men med åren tilltog behoven av flygplanunderhåll utanför det egna företaget och verkstadsrörelsen växte kraftigt.

I början var lokalproblemen mycket besvär-

liga. Man höll till i Stockholm och sedermera i Norrtälje. 1953 fick Svensk Flygtjänst AB chansen att överta ett flertal av lokalerna i ABA:s gamla huvudstation på Bulltofta.

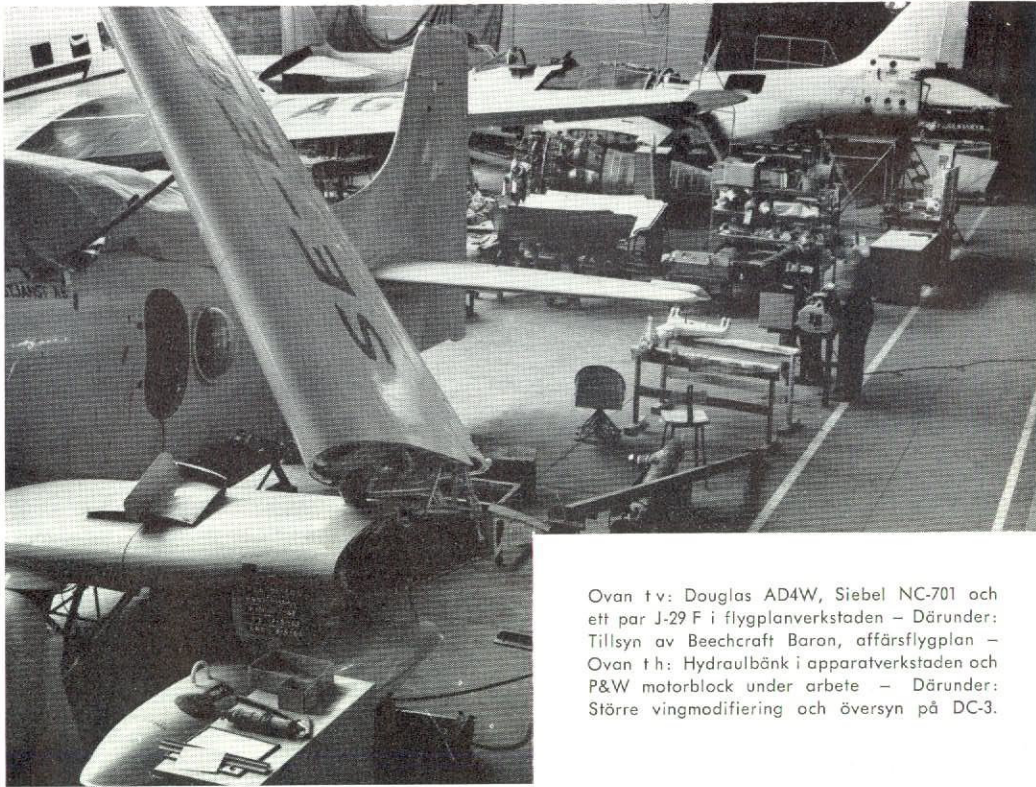
Det blev inledningen till något helt nytt. Då uppgick arbetsstyrkan till ca 30 man. I dag är man uppe i över 200! Den snabba utvecklingen medförde att man 1960 bröt ut verkstadsrörelsen ur Svensk Flygtjänst AB och bildade dotterbolaget AB Svenska Flygverkstäderna (ASF) med uteslutande uppgift att utföra underhåll, reparationer och modifieringar på flygmateriel.

Hittills och fortfarande sysselsätts ASF kontinuerligt främst med flygplanöversyner och modifieringar av Douglas DC-3, Percival Pembroke (flygvapnets Tp 83), olika typer av Beechcraft och Lockheed, Siebel NC-701 (kartverkets plan), Svensk Flygtjänsts Douglas AD-4W Skyraider och Meteor Mk VII samt TT20. Dessutom har man gjort en hel del specialjobb — för att nämna ett: Översynen av de J 29 F Flygande Tunnan som av SAAB levererats till det österrikiska flygvapnet.

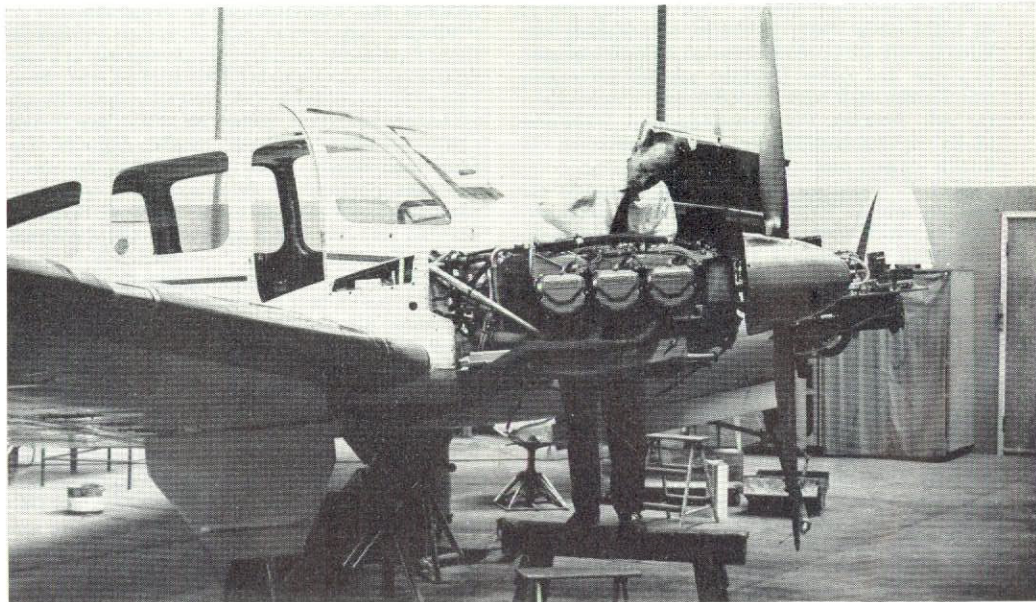
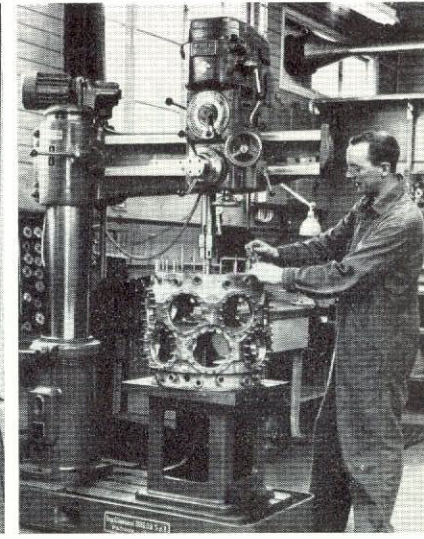
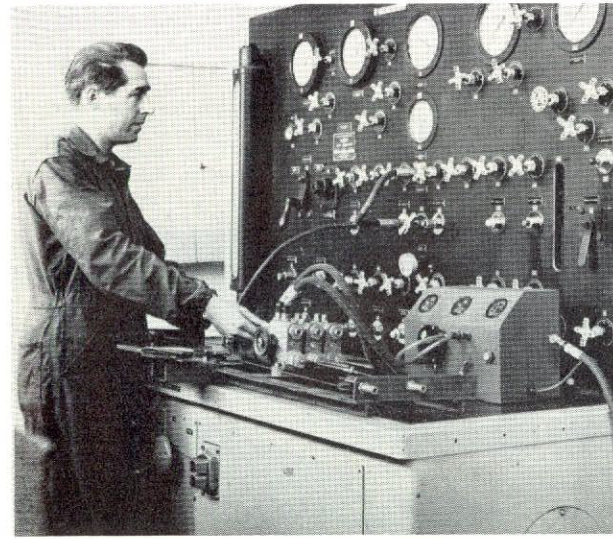
På motorsidan har man gjort översyner av skilda typer som tex Pratt & Whitney R-985 och upp till R-1830-92, Wright-motorer och Renault 12S och 12T. Även Rolls Royce Griffon XII har översetts. Till detta kommer också fullständig översyn och reparation av diverse komponenter och apparater för ovan nämnda flygplan och motorer.

Kunderna är många och varierande. Ofta återfinns de inom flygvapnet eller marinen, men lika ofta på den civila sidan. Översyn av DC-3:or för Austrian Airlines (AUA) kan gälla som exempel för det sistnämnda. Denna omfattande och synnerligen differentierade verksamhet har

Forts. sid. 235



Ovan tv: Douglas AD4W, Siebel NC-701 och ett par J-29 F i flygplanverkstaden – Därunder: Tillsyn av Beechcraft Baron, affärsflygplan – Ovan th: Hydraulbänk i apparatverkstaden och P&W motorblock under arbete – Därunder: Större vingmodifisering och översyn på DC-3.



Beechcraft - nytt



Musketeer II

kommer till Sverige i oktober

med 165 hk Continental 4-cyl insprutningsmotor

och en rad nyheter och förbättringar. Ännu bättre sikt med tre fönster på vardera sidan av kabinen, ännu bättre utrymme för 4 storväxta personer, ytterligare höjd standard på stolar, kabininredning och ljudisolation. Ny typ av oljefilter medger längre intervall mellan oljebytten. 52 amp växelströmgenerator. Individuella hjulbromsar med tåpedaler, noshjulsstyrning som standard, ny högeffektiv jazzdämpare. Extra stora hjul och extra korrosionsskyddsbehandling på begäran. Radio med 100 kanalers kommunikation, 100 kanalers VOR och Localizer. Ny dekor ger slankare linjer. Pris \$14.250.

AB FLYGLEVERANSER

BROMMA FLYGSTATION, BROMMA 10

TELEFON 08/28 91 90

BEECHRAFT SERVICE PÅ BROMMA, TORSLANDA, BULLTOFTA, KUNGSÄNGEN

AB Svenska ... Forts. fr. sid. 231

naturligtvis medfört organisatoriska påfrestningar, men den har också framtingat en teknisk kapacitet, ett kunnande och en erfarenhet utöver det vanliga.

För drygt ett år sedan då verkstadsledningen bedömt det genomförbart att inom ramen för möjligheterna på Bulltofta rationalisera och väsentligt utöka lokalerna, bestämde man sig för att satsa på en ny gren inom civilflyget, nämligen affärsflyget.

— Vi kan utöka lokalerna, vi kan skapa resurserna och vi har erfarenhet, resonerade man och även om affärsflyget ännu bara är i sin linda, så kommer södra Sverige och kanske framför allt örestadsområdet i allt ökande omfattning få behov av en fullgod serviceinrättning.

ASF är i dag inrymt i lokaler som omfattar ca 5.000 kvm golvyta. Verksamheten bedrivs huvudsakligen inom tre verkstäder: flygplan-, motor- och apparatverkstad. Lokalerna finns inom två hangarer, sidoverkstäder, motorprovsningsanläggning, förrådsbyggnader och en kontorsbyggnad. Hangarerna uppfördes redan på 1920/30-talen, men de fyller fortfarande väl sin uppgift för flygplan upp till den medelstora transportflygplan-klass, som är aktuell för ASF.

Flygplan- och motorverkstäderna har under senare halvåret i och med en utökning på 30 procent av den totala verkstadsytan flyttats om och samtidigt rustats upp för att ge möjlighet till en ökad och mera rationell produktion. I anslutning till flygplanhallen finns en sidoverkstadsbyggnad, som ursprungligen på 20-talet byggdes för ABA:s motorverkstad. Som sådan fungerade den också tills helt nyligen i ASF:s regi, men nu inrymmer i den en väl tilltagen plåtslagarverkstad och dessutom svetsverkstad, reservdelsförråd för flygplanverkstaden och detaljverkstäder.

I motorverkstaden, som under de senaste månaderna fått en rationellare och mera praktisk uppläggning, har också iordningställt en tillsynsverkstad. I anslutning till motorverkstaden

ligger en mekanisk verkstad med supportsvarvar, radialbormaskiner m.m. Den är i första hand avsedd för reparationer av motordetaljer, men är samtidigt en central reparationsavdelning för flygplan- och apparatverkstäderna.

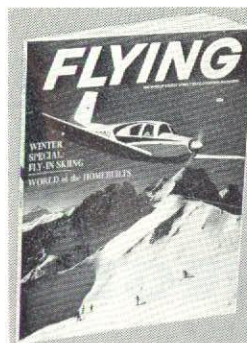
Motorapparater, såsom magneter, bränslepumpar, förgasare, regulatorer m.m., ses över i en särskild avdelning ansluten till motorverkstaden. Hit har också förlagts översyner av hydraulapparater, dvs pumpar, ventiler m.m. En omfattande provutrustning hör hit vilken ur ventilations- och brandskyddssynpunkt installerats i särskilda provrum.

Men det är inte bara motorer och hydraulapparater i flygplan som måste ses över. Det finns även en instrumentverkstad i en sidobyggnad till den ena hangaren, men väl avskild från den övriga verkstaden, samt en elapparatverkstad för översyn och provning av startapparater, generatorer m.m.

Att kunna betjäna en mångfald olika typer av flygplan och motorer med tillhörande apparater och utrustning ställer mycket höga krav på verkstadsdriften, planeringen, reservdelsförsörjningen och inte minst den tekniska sidan. Denna svarar för allt tekniskt underlag som fordras för verkstadsarbetet och tjänstgör också som teknisk konsult för verkstad och kontor i frågor som gäller översyns- och reparationsarbeten. Dessutom tas dess tjänster i anspråk för att utarbeta nya installationer och modifieringar. Den tekniska avdelningen består av specialister inom flygplan-, motor-, tele- och apparatområdet och har stor kapacitet.

Reservdels- och materielförsörjningen är ordnad dels genom reservdelsförråd i anslutning till varje verkstadsavdelning och dels genom ett centralt förråd som också svarar för godsmottagning och ankomstkontroll.

ASF är givetvis auktoriserat av luftfartsstyrelsen, vilket som bekant borgar för verkstadsens standard, utbildningsnivå och organisation. Det sistnämnda innebär bl.a. att man har en särskild kontrollavdelning, skild från produktionen, med uppgift att övervaka den löpande verksamheten och utföra slutkontroller.



FLYING

the world's
most widely read
aviation publication

AT YOUR KIOSK EACH MONTH



NY ORGANISATION I FNA GER FÖRETAGET NYA RESURSER

*Erkänt skickliga tekniker
till allmänflygets tjänst*



Verkst. direktör
B. Nilsson

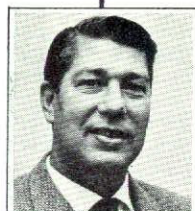


Driftchef
Tekn. chef
N. Hallberg

Sekreterare



Ekon. o. Pers.
avd.
Kamrer
B. Tapper

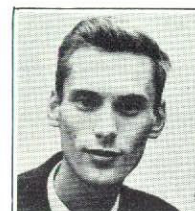


Kontrollavd. o.
Tekniskt kontor
Kontrollchef
R. Olofsson



Verkstadsavd.
Verkstadschef
B. Jönsson

Transporter o.
fastighetsservice



Kundmottagn. o.
Arbetsplanering
G. Granander

Produktions-
kontroll

Ankomst-
kontroll

Tekniskt
kontor

Flygplan-
verkstad

Motor- o.
apparat-
verkstad

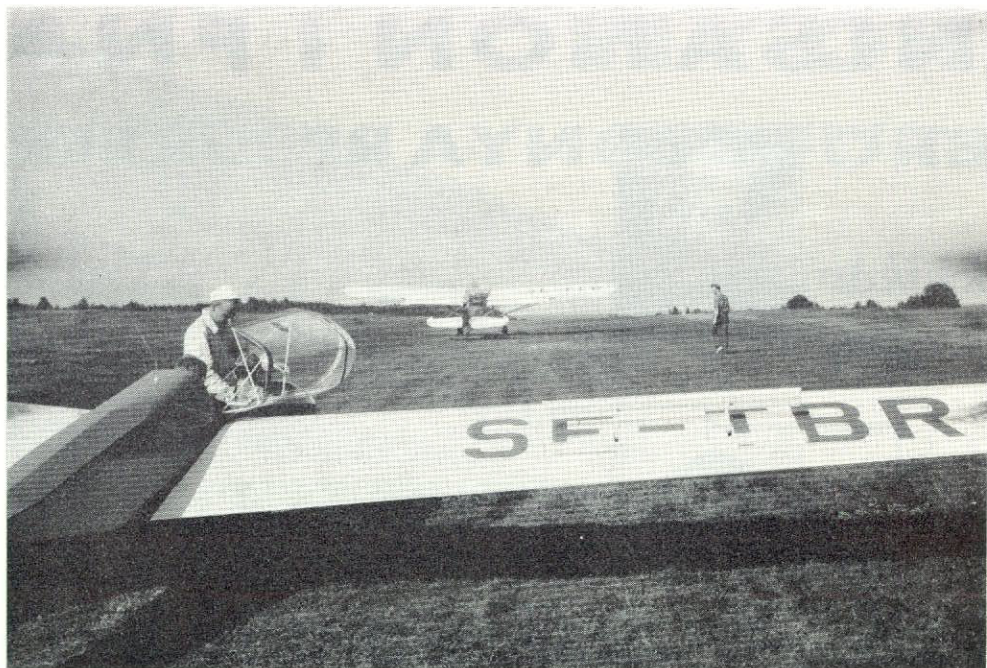
Plåt-
maskin-
o. svets-
verkstad

Målning-
o. tapet-
serar-
verkstad

Förråd

FLYGVERKSTÄDERNA NORRTÄLJE AB

TEL: 0176 / 134 25, 134 80, 134 84 - TGA: AIRNO



Ällebergsfacit 1964



GS inspekterar

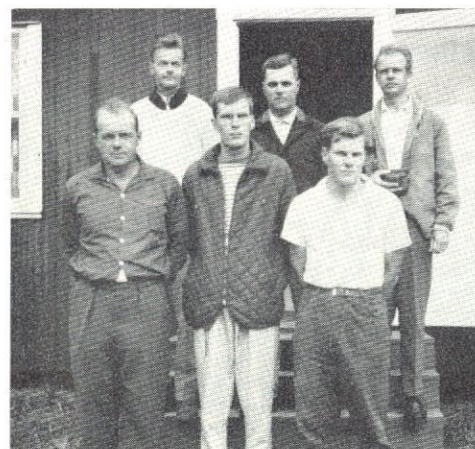
KSAK:s generalsekreterare Björn Lindskog besökte Älleberg 17 augusti i sällskap med intendenten Tore Lundberg.

På bilden fr v: Intendent Tore Lundberg, Inger Söderberg och Maj Lindeberg från KSAK:s segelflygavdelning, generalsekreterare Björn Lindskog med sonen Martin.

238 – September 1964

Bygglärore kursen 31 maj–20 juni

Övre raden fr v: Bo Ahlsvik (AK i Göteborg), Bengt Ekstrand (Feringe Fk), Lennart Frisk (Östersund Fk), Bo Holmblad (Västerbergslagens FK), Jan Johansson (Segelflygskolan Älleberg), Lars Krüger (Linköpings FK), Lennart Jensen (Lärare). Undre raden fr v: Kenneth Neikter (Kronobergs FK), Göte Strandgård (Flygklubben Nordvingen), Björn Sundby (Stockholms SFK), Anders Östlund (Ovan Siljans FK).



Förberedande segelflyglärore kurs 12–25 juli

Övre raden fr v: Inge Asplund (Östersunds FK), Sigvard Ahlstedt (Uppsala FK), Nils Andrell (N Ö Smålands FK). Undre raden fr v: Horst Theelke (Västbergslagens FK), Sten Eskengren (Jönköpings FK), Per Öbrink (Gävlebygdens FK).

Segelflyglärore kurs I 24 maj–20 juni

Se KSAK-NYTT 5/64 sid. 192.



Bertil Florman på Älleberg

VU-ordföranden Bertil Florman besökte Ällebergsskolan 19 juli. På bilden ses F. i samtal med Tage Hörkeby från Ö Sörmlands Fk.

Segelflyglärore kurs II 26 juli–22 augusti

Övre raden fr v: Christer Borg (AK i Göteborg), Torbjörn Carlsson (Ovan Siljans FK), Roger Eriksson (Katrneholms FK), Rolf Lundberg (Arboga FK), Kennert Nero (Blekinge FK), Per-Olof Olsson (Eskilstuna FK). Undre raden fr v: Ragnar Runholm (Hoforsbygdens Flygsällskap), Björn Sundby (Stockholms SFK), Stefano Suvero (Västerås FK), Lars Thörnblad (Nyköpings FK).



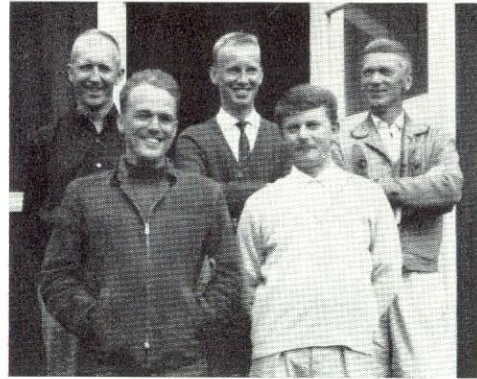
Flygscouter från England till Älleberg

Segelflygskolan Älleberg gästades 9–11 augusti av några engelska flygscouter, som på bilden samlats framför Nya Vingar. Från v: Michael R Seal, Alex J Gibbon, Laurente J Bittlestone (ledare), Richard W Kettle och Gerald W Spencer.



Segelflyglärarkurs III 12–25 juli (Blindflygkursen)

Övre raden fr v: Tage Hörkeby (Östra Sörmlands FK), Rolf Andersson (Halle-Hunnebergs FK), Kurt Svensson (Ljungbyheds FK). Undre raden fr v: Nisse Nässén (Östersunds FK), Lars Hedenbergh (Kronobergs FK).



Air Cadet Exchange på Älleberg

Årets cadet-uppbåd på Älleberg blev 15 pojkar från USA, Canada, Frankrike, Västtyskland, Israel och Sverige samt två amerikanska och två svenska eskortofficerare.

Falköpings stad, Rotary och Ällebergsskolan bjöd på förnämliga program, som uppskattades syn- och hörbart.

På bilden ses ledarna under segelflygningarna på Älleberg: fr v värden Georg H Dérantz KSAK, kapten Carl E Åsell Flygvapnet, captain Keith L Rowland USAF, Colonel William W Kight Civil Air Patrol och fänrik Tomas Warming Flygvapnet.



Antalet utklarade lätta flygplan ökar kraftigt. Enligt uppgifter från flygtullavdelningarna i Stockholm, Göteborg, Malmö, Karlstad och Sundsvall utklarades 1 800 flygplan 1963 mot 700 flygplan 1961 och 1 100 flygplan 1962.

Aderton modellflyglärare på Norrköpingskurs

Årets modellflyginstruktörskurs anordnades av SMFF i Norrköping 5–12 juli. Kursen har möjliggjorts genom att Studieförbundet Medborgarskolan i likhet med föregående år ställt erforderliga medel till förfogande på framställning från KSAK.

Carl-Göran Sundstedt, Uppsala, har varit kursledare. Som modellflyglärare har Gunnar Kalén och Carl-Erik Aunér, båda från Gameln, Norrköping, tjänstgjort. Därjämte har Georg H Dérantz, KSAK, Kapten Björn Holmbäck, Flygvapnet, Ralph Nordlund, Studieförbundet Medborgarskolan och Sune Persson, SMFF, medverkat som föreläsare i specialämnen.

Elever: Åke Almkvist, Sandviken, Claes-Elis Andersson, Höganäs, Christer Axelsson, Norrköping, Arne Friberg, Linköping, Göran Hedrén, Linköping, Bo Jansson, Björsäter, Svante Jansson, Munktorp, Kenneth Johansson, Vidsel, Agarz Jozsef, Hälsingborg, Hans Kalén, Norrköping, Per Larsen, Hälsingborg, Dan Magnusson, Älvsbyn, Tommy Persson, Höganäs, Gösta Svensson, Höganäs, Ambjörn Wahlund, Uppsala, Hans Wassén, Uppsala, Kjell Wilhelmsson, Köping och Lars Åhman, Norrköping.



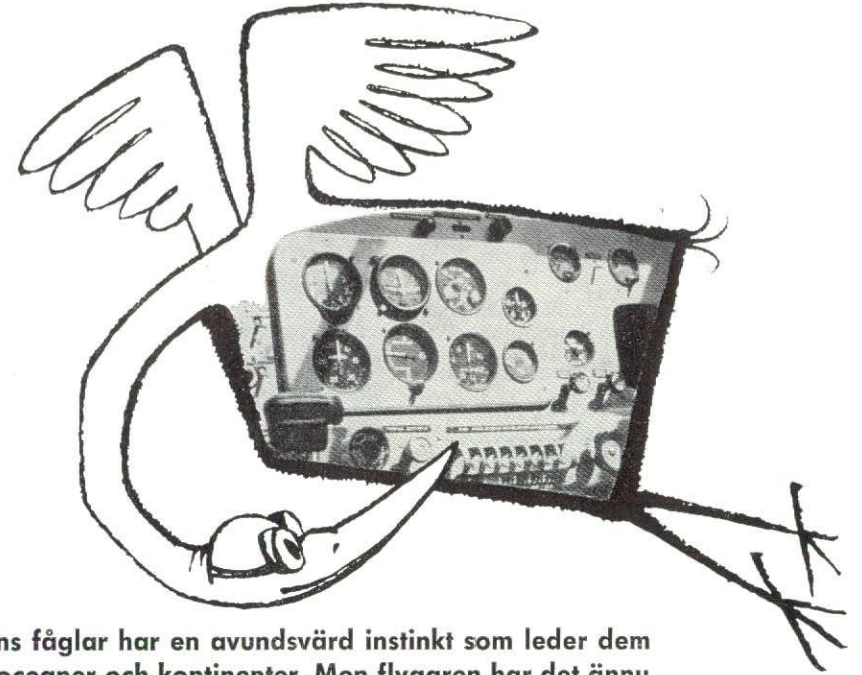
Kapten Björn Holmbäck med kursdeltagarna efter en genomgång av flygvapnets rekryteringsvägar.

Rättelse

K J Kristiansens artikel *Flygsäkerhet och indisposition* i KSAK-NYTT juni-numret har tydligen väckt stor uppmärksamhet. Ett par felaktigheter i bildtexterna har påpekats, vilka red härmed önskar korrigeras:

Sid 172 bildtexten står: 160 g whisky, skall vara: 160 g etylalkohol i form av whisky.

Sid 174 bildtexten b) står: när blodet är mättat med CO, skall vara: när blodet innehåller CO med 5 % mättnings.



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

Navigeringsinstrument

Hastighetsmätare
Höjdmätare
Stigmätare
Längdlutningsmätare
Artificiella horisonter
Kompasser
Pitotrör
Venturirör

Kontrollinstrument

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

jämte många andra instrument för flygplan, helikoptrar och glidflygplan

Export på förmånliga villkor



MOTOIMPORT

Import- och exportföretag för bilindustrin

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

Telegram: MOTORIM-WARSZAWA

Modellflygsommar

Visst blommar modellflygeriet sommartid upp på det lokala planet, där man utnyttjar önskevädret till flygning både enskilt och i form av småtävlingar, men nu skulle vi egentligen se, vad de mest kvalificerade haft för sig under den ljusa årstiden.

Sommaren används ju gärna till internationella stortävlingar och till inhemska evenemang av sådan storleksordning att de både av arrangörer och tävlande kräver semester- eller feriedagar.

Sommaren 1964 har bjudit på Nordiska landskamper i friflyg, radio och linstyrning, SM i samma huvudgrupper, VM i linstyrning och en hel del andra utlandstävlingar.

Rekorddeltagande i RST/NIKE

Antalet noteringar som hittills inlämnats till Rikssegelflygtävlingen överträffar alla förväntningar. Särskilt värt att notera är att inte mindre än 20 30-milaflygningar, därav 5 på triangelbana, inrapporterats.

Ännu är tävlingen inte avgjord, men Bo Sjödin Jönköpings Fk ligger vid månadsskiftet augusti/september bäst till med platsiffrorna 16 i höjd, 1 i distans och 5 i hastighet.

Lars Gunnar Johansson Örebro Bil- och Fk leder överlägset i höjdmomentet, 3 000 m över tvåan. Hans klubb ligger för mycket bra till för en slutlig lagseger.

Men än kan mycket hända!

NYTT FLYGLOTTERI

Kungl. Majt har beviljat KSAK tillstånd att under hösten 1964 anordna ett nytt flyglotteri efter samma grunder som fjolårets.

Det blir sålunda ett varulotteri om 100 000 lotter à 3:—. Dragning av vinsterna, som bl a utgöres av bilar, äger rum 6 februari 1965.

Anslutna flygklubbar får alltså en ny chans att skaffa tillskott till klubbkassorna!

Vägen till VM

Låt oss för dagen följa svenska laget till VM i Ungern:

Ätta tävlande och sju supporters hade anmälts till VM. Man hann med en del tävlingar på vägen. Började i DDR-mästerskapen i Rostock (Östtyskland) 10—12 juli, där man ordnade till en svensk dubbelseger i Team Racing. Måns Hagberg/Göran Alseby vann, Bengt-Eric Olsson/Christer Söderberg blev tvåa. Christer Söderberg placerade sig också i Stunt, där han blev trea. Tävlingen ingick i Östersjöveckan, ett östtyskt PR-arrangemang. Christer Söderberg uppvisningsflög med sin stuntmodell på Stadion men tog liksom övriga svenskar bestämt avstånd från medverkan i Berliner International Senders kommunistiska reklamprogram. Vad beträffar deltagandet i modellflygtävlingen hade FAI i förväg rådfrågats.

Svenskarna, som reste i Volkswagenbuss, fortsatte till tjeckernas träningsläger i Brno och till modellinstitutet MVVS. Semesterresan förde svenskarna så småningom till Varazdin i Jugoslavien, där man tävlade om Vartek Cup. Sverige deltog endast i Team Racing. Göran Alseby/Måns Hagberg vann med bästa tid 4 min 18 sek (nytt inofficiellt rekord!) Bengt-Eric Olsson/Christer Söderberg blev trea.

Med stora förväntningar ställde man upp i VM i Budapest 28/7—3/8. Bästa svenska TR-team Kjell Rosenlund/Nils Björk blev nia, Christer Söderberg kraschade i stunt och blev sist. Samma olyckliga protokollplats fick också Rolf Hagel i Speed, där Ove Kjellberg med 197 km/t hamnade på 29:e plats.

Nordisk radiolandskamp – förövning till VM

Ytterligare en tävling bör omnämnas i detta nummer av KSAK-NYTT Radio-NL på Ljungbyhed 21—23 augusti.

Tävlingsledaren Gunnar Hofmann och tävlingssekreteraren Lennart Hansson (med rutinerade funktionärer inom familjen) gjorde en perfekt tävling. Även om denna tävling har helt andra dimensioner än VM, som går i Sverige får man nog säga att den som en förövning var mycket lyckad.

Lilla klassen vanns av Niilo Thulander Sverige med Hans Nordahl-Rasmussen Danmark på andra och Lennart Olsson Sverige på tredje plats.

Multiklassen gick till Poju Stephansen Norge, med Hans Nordahl-Rasmussen Danmark även här på andra och Ulf Tønnessen Norge på tredje plats.

Lagtävlingen vann Sverige före Norge och Danmark. Ende finländske deltagaren ställde aldrig upp.

Min syn på saken

Gästavgift

Under de senaste åren har det blivit brukligt, att flygklubbar avkräver en gästavgift av besökande flygare som tar deras flygplan i anspråk. I princip kan detta inte sägas vara oskäligt, men då beloppet i vissa klubbar stiger upp till femtontal kronor vaknar lusten att protestera.

Ponera att en privatflygare under sin semester

befinner sig på resande fot inom Sverige. Lusten att flyga vaknar vanligtvis alltid då han kommer till en plats där det finns flygfält med flygklubb. Men då vår privatflygare utöver flygavgiften får betala en ofta grovt tilltagen gästavgift blir flygningen onödigt dyr.

Då en gäst infinner sig till en KSAK-ansluten klubb, medförande medlemskort till en annan ansluten flygklubb, borde han kunna "åka" på sitt eget kort. Om alla klubbar införde denna princip, skulle ingen förlora på det och klubbkassören skulle slippa den ofta pinsamma plikten, att avkräva gästavgift.

Högaktningfullt
Sven Lindström
studerande

Kommentarer till boken "Du kan lära dig flyga"

I KSAK-NYTT nr 6/1963 recenserades i uppskattande ordalag den i rubriken nämnda boken och bedömningen underströks genom en upprepad rekommendation i nr 4/1964. Bokens innehåll är dock behäftat med en del fel, vilka kan ha direkt inflytande på flygsäkerheten och därför motiverar ett påpekande. Det gäller framför allt förklaringen av överstegringsförloppet.

Det grundläggande felet i framställningen är, att de på flygplanet verkande luftkrafterna anses vara beroende av flygplanets läge i förhållande till marken. Så definieras på sid 26 anfallsvinkeln som vinkeln mellan *vågplanet* och en referensriktning i vingen. Vinkeln förklaras vara noll i horisontalflykt och ökas vid stigning. Vid ett visst största värde på vinkeln, den kritiska anfallsvinkeln, går stigningsförmågan förlorad och följden blir en överstegring (sid 25).

Lars D. Sellberg

KSAK svarar:

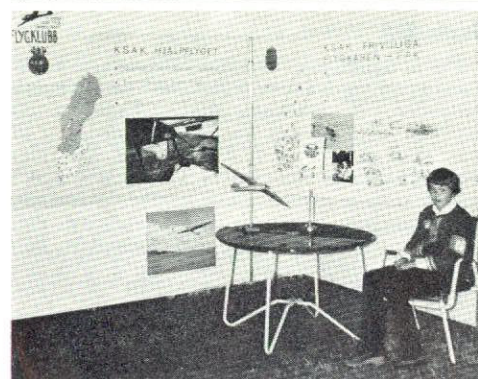
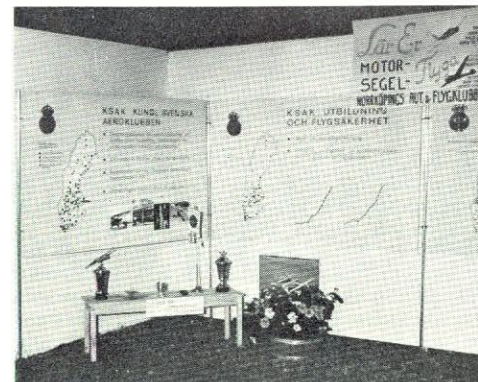
Anmärkningen beträffande *vågplanet* är naturligtvis fullt berättigad. Vi har inte tillgång till originalupplagan men förmodar att felet uppstått i samband med översättningen.

I övrigt innehåller Sellbergs insändare en lång rad petitesseer, som vi tyvärr inte har plats med.

Överstlöjtnant Gösta Eriksson, KSAK:s utbildningsexpert, har emellertid granskat *bela* insändaren och ger följande svar:

"KSAK anser, oavsett de små anmärkningar som Sellberg framfört, att boken DU KAN LÄRA DIG FLYGA är av stort värde för en privatflygare. Det inflytande på flygsäkerheten som ett studium av boken ger är enbart av positiv natur.

Vi har tyvärr ingen modernare litteratur på detta område. Boken är för övrigt ej avsedd att användas som lärobok utan som verkligt underhållande och otvetydigt nyttigt lektyr för den flygbitne."



Utställningar

De fyra skärmar som ingår i KSAK/FFK-utställningen fick en förnämlig placering bland övriga frivilligorganisationer på NU-64 i Norrköping. Norrköpings Automobil- och Flygklubb hade kompletterat med eget material och gjort hemtrevligt med bord och stolar samt blommor.

29—30 augusti hade Borås Flygklubb lånat skärmarna för en utställning, där 50-årsjubilerande I 15 lämnat utrymme för frivilligorganisationerna.

Studieförbundet Medborgarskolan ger KSAK AV-resurser

KSAK:s tillgång till audiovisuella hjälpmedel har hittills varit mycket begränsad. En 16 mm projektor och ett stativblock med flanellograf-skiva har utgjort hela vårt bestånd.

Nu har Studieförbundet Medborgarskolan ställt två moderna apparater till KSAK:s förfogande, en Grundig bandspelare och en halvautomatisk Agfa 5×5 projektor.

Meningen är att våra flygstuderande stockholmscirklar i mån av tillgång skall kunna låna apparaturen.

För detta förnämliga bidrag till flygstudieverksamheten uttalar KSAK ett varmt TACK!

Vänner emellan

Många av våra medlemmar har undrat hur vi fått den vackra matta som så väl smälter in i miljön i Kùselska kabinettet i Skeppsbrohuset.

Mattan är en donation från givare som önskar vara okänd.

Vårt senkomna men varma tack!

Vågsegelflygning över Östgötaslätten

Söndagen den 31/5 1964 startade Egon Lundberg i sin Vasama från Saabfältet för en övningsflygning, som blev både ovanlig och intressant. Han berättar följande:

"Efter urkoppling på 500 m höjd fick jag ganska snart termikanslutning, 5 m/s, och steg upp till ca 1 900 m. Jag flög sedan på rakkurs åt sydväst. Vid norra spetsen av sjön Stora Rängen, 7—8 km söder om Linköping, hade jag ca 1 400 m höjd och fann då en lugn, jämn uppvind på 1—1,5 m/s. Jag nådde 2 600 m och såg ett mandelformat moln rakt ovanför mig. Ytterligare tre liknande moln syntes västerut mot Omberg. Då vindstyrkan var ganska måttlig hade jag tvingats att flyga hang på vågen, som visade sig ha en utsträckning på ca 5 km i nord-sydlig riktning. Efter uppnådd topphöjd styrde jag västerut mot nästa våg/moln och sjönk då med 2 m/s vid en fart av 100 km/h. Ungefär 15 km från den första våguppvinden fick jag på 1 500 m över Vikingstad ny anslutning, även denna gång med 1—1,5 m/s stighastighet. På 2 200 m höjd hade jag fortfarande 1 m/s men avbröt där flygningen. Förutom de mandelformade molnen fanns 1—2/8 cumulus med bas på ca 1 400 m och toppar upp till 2 200 m. De cumulus, som låg inom vågsystemets område, hade tydlig karaktär av rotormoln. Enligt min egen bedömning var vindriktningen rakt västlig, vilket tyder på att vägrörelsen initierades av Omberg. Denna uppfattning stämmer dock ej med väderuppgifterna från F 3, vilka lydte: Markvind 340°, 6 knop, marktemp. +15,4°, gällande kl 16.00. Min starttid var 15.26 och landningstid 17.10."

Svensk Flyghistorisk Förening

MÄRKLIGA FLYGPLAN

bevarade vid Östgöta flygflottilj (F 3)

Forts. fr. föreg. nr sid. 203

Junkers Ju 86K-5

År 1936 beställdes från Tyskland 40 st Ju 86 bombplan. Senare beställdes licenstillverkning av lika många hos Saab. Av de tyska planen havererade ett vid leveransen medan av de svenska endast 16 kom att tillverkas. Leveransen skedde till Flygvapnet 1939—40. Beteckningen var B 3, B 3A, B 3B samt B 3C-2 för de tysktillverkade och B 3C och B 3D för de Saabbyggda. Med sin spännvidd på 22,6 m var B3 flygvapnets största flygplan. Bevapningen utgjordes av 3 st rörliga ksp och motorn på den B 3B som finns uppställd på F 3 är Mercury XII på 880 hk. Under sina sista år i Flygvapnet var de flesta B 3-planen ombyggda för transportupdrag. År 1956 kasserades det sista planet.

Saab-21A

Det förmodligen i särklass originellaste svenska militärflygplanet är J 21A med sin skjutande propeller och tvestjärt. Planet hade en DB 605B på 1475 hk och var försedd med 1 st 20 mm akan samt 4 st 13,2 mm akan. Det plan som förvaras på Malmen är av typen J 21A-3 och sålunda en attackversion. J 21A levererades till flygvapnet under perioden december 1945 till januari 1949 i totalt 300 exemplar. Förutom Malmentjugoettan finns en J 21A vid Tekniska Museet (se KSAK-NYTT nr.2/1964) och ett plan lär finnas hos Saab.

De Havilland Vampire F.1

Levererad under tiden juni 1946 till augusti 1947 är J 28A det första jetjaktplanet i tjänst i Sverige. Planet baserades vid F 13 och var

Bengt Söderholm testutbildas

Segelflygläraren Bengt Söderholm kommer att delta i Ostiv-kursen i Varese, för att där utbilda sig till testpilot för segelflygets standardflygplan.

försedd med en RM 1 på 1360 kp. Bevapningen utgjordes av 4 st 20 mm akan. Planet inköptes i 70 exemplar och var i tjänst till år 1955 då ett 25-tal plan försålades till Fuerza Area Dominicana (=Dominikanska flygvapnet).

Saab-210

Det modernast planet som ingår i Linköpings-samlingen är Saab-210 eller "Lill-draken" som planet också populärt kallas. Saab-210 flögs första gången i januari 1952 och utgjorde en direkt föregångare till den mer fullvuxna J 35 Draken. Planet hade en Armstrong-Siddeley Adder jetmotor på ca 500 kp. Efter hundratal provflygningar har Saab-210 nu blivit ett museiföremål.

Som synes av ovanstående sammanställning är det en mycket varierande provkarta över svenskt militärflyg som kan uppvisas i Linköping. Skulle man nu slutligen komma med en from önskan är det att man i Linköping omedelbart söker spåra upp en Saab-18 som lär finnas nedpackad i lådor någonstans icke allt för avlägset Saab-L. Att dessutom en J 29B i FN-märkning och camouflagage skulle kunna hamna i ett kommande flygmuseum i Linköping borde väl ligga inom möjligheternas ram.

Regimskifte i FNA

Bo Nilsson, verkställande direktör i Sverige-flyg AB, har övertagit samtliga aktier i Flygvärkstäderna i Norrtälje (FNA) och är numera dess verkställande direktör.

Ingenjören Nils Hallberg inträdde 1 augusti som driftschef i företaget med Bertil Jönsson som verkstadsingenjör. Båda dessa tekniker kommer närmast från Linjeflyg, där Hallberg var verkstadschef och Jönsson stationsingenjör.

FNA kommer under sin nya ledning att utvecklas till en helt neutral serviceanläggning, beredd att ta hand om alla förekommande motor- och flygplantyper. Vid sidan om tillsyns- och översynstjänsten avser FNA att utveckla sitt tillverkningsprogram och även en del för företaget nya produkter kommer att tillverkas.

Ingenjören John Magnusson har helt lämnat FNA och övergått till annan verksamhet.

Sverigeflyg har etablerat en bruksflygavdelning, vilken under sommaren, enl avtal med Kungl. Domänstyrelsen utfört besprutning av styrelsens Norrlands-skogar. Företaget har även etablerat internationell bruksflygverksamhet.

Nytt från LFS

HAVERIER

Under sommarmånaderna har fem INFO utgivits, vilka handlar om flyghaverier inom privatflyget.

Kollision i luften

I INFO 54/64 redogöres för en kollision mellan två segelflygplan som inträffade under övningsflygning över Ekeby-fältet vid Eskilstuna den 8 september 1963. Av utredningen framgår att brott mot luftfartsbestämmelserna och föreskrifterna i segelflyghandboken förekommit. Luftfartsstyrelsen uppmanar alla ansvariga funktionärer inom segelflygklubbarna att med all nit verka för att kunskap om bestämmelsernas innehåll sprides och övervaka att bestämmelserna efterföljas.

Bogserflygplan havererar

I INFO 63/64 redogöres för ett flyghaveri som inträffade i samband med nedgång efter avslutad bogsering av ett segelflygplan vid Kronobergsheds flygfält den 13 juni 1964. Flygplan typ Tiger Moth.

"Vittnen ha uppgivit att nedgång för losskoppling av bogserlinan till en början utförts under brant högersväng, vilken sedan övergick i en okontrollerad spiralliknande rörelse mot marken. Föraren synes ha gjort vissa försök att häva det okontrollerade tillståndet. Flygplanet kolliderade emellertid med marken varvid flygplanet totalhavererade och föraren omkom. Utredning av haveriet pågår. I samband med utredningen har dock framkommit sådana omständigheter att luftfartsstyrelsen funnit skäl erinra om följande.

Enligt bestämmelserna i KSAK:s segelflyghandbok skall bogserflygplanet efter verkställd bogsering losskoppla linan över en på förhand bestämd plats och på 150 m höjd. Det har framkommit att många bogserförare vid nedgång till nämnda höjd utför nedgången på ett sätt, som måste klassificeras såsom avancerad flygning. Enligt gällande bestämmelser får avancerad flygning endast utföras med flygplan, som enligt luftvärdighetsbeviset är godkänt härför samt av förare med härför godkänd utbildning. Därtill kommer vissa begränsningar beträffande minimiflyghöjder m m /Jfr SB 121A/. Med hän-

visning till dessa bestämmelser får luftfartsstyrelsen erinra samtliga förare av motorflygplan för bogsering av segelflygplan om kravet på en noggrant genomförd normal flygning i samband med ifrågavarande verksamhet.

Skolchefer vid segelflygskolor och övriga för motor- och segelflygverksamhet ansvariga anmodas kontrollera att flygning med bogserflygplan i samband med bogsering av segelflygplan utföres i enlighet med gällande bestämmelser."

Bogserflygplan nr 2

Den 9 augusti 1964 inträffade ett liknande haveri vid Rommeheds flygfält. I haveriannmälan uppgavs att sedan föraren släppt bogserlinan och därefter gjort normal bedömning $2 \times 90^\circ$ vek sig flygplanet i sista 90° -svängen över vänster vinge. En upptagning hann påbörjas men inte fullföljas utan flygplanet gick i marken. Svängens bedömes ha skett på ca: 50 m höjd. Som sannolik haveriorsak angives vinkning, möjligen orsakad av kraftig turbulens. Föraren omkom. Haveriet är under utredning.

Studera Årsboken

INFO 66/64 innehåller utdrag ur luftfartsstyrelsens "Årsbok 1963" angående översikt över sådana luftfartsolyckor under 1963, som föranlett särskild utredning. Haverierna inom privatflyget som upptagits i dessa INFO har tidigare redogjorts för i KSAK-NYTT nr 3/64 sid 95.

Såväl INFO som årsboken rekommenderas för studium. Där berikas man med många exempel på situationer och åtgärder som kan förorsaka haverier. Av andras fel lär man sig mycket.

Fellast haveriorsak

Den 27 november 1963 havererade ett brittiskt flygplan av typ Piper PA-30 under start från Gander International Airport på Newfoundland i Kanada. Av den brittiska luftfartsmyndighetens rapport framgår bland annat följande.

Avsikten med flygningen var att överföra flygplanet från Gander till Shannon Airport i Irland. Ombord befann sig två förare. Den enes totala flygtid uppgick till 4700 timmar; den andres till 627 timmar.

Flygplanet lättade efter en rullsträcka av ungefär 400 meter och fortsatte i planflykt. Efter att ha flugit i planflykt i ungefär 300 meter började flygplanet stiga mycket brant. Un-

der stigningen råkade flygplanet slutligen i överstegring, dök mot marken och havererade.

Flygplanet var försett med en i kabinen installerad, provisorisk extratankinstallation för långflygning. Enligt utredningen har vederbörande myndighet sannolikt aldrig lämnats tillfälle att besiktiga installationen. Vidare framgår att den installerade extratankens egen vikt och bränslekapacitet var avsevärt större och momentarmen längre än vad som framgick av de medförda fartygshandlingarna. Utförda beräkningar utvisar att flygvikten vid starten på grund härav varit 4311 pounds. Flygplanets högsta tillåtna flygvikt vid flygningar av detta slag är 3960 pounds. Vidare har tyngdpunkten med landstället utfällt legat 3.94 tum bakom tyngdpunktens bakre gräns och med stället infällt 4.10 tum bakom nämnda gräns.

Vid provflygningar med flygplantypen konstaterades att typen, *fellastad såsom vid haveritillfället*, är svårkontrollerad under start och stigning. Detta resulterar i att nosen reser sig utan möjlighet för föraren att kontrollera nosläget medelst höjdroder eller höjdrodrets trimanordning. Förarna torde icke ha varit medvetna om dessa förhållanden.

Såsom sannolik anledning till haveriet angives i rapporten i huvudsak att vederbörande förare förlorade kontrollen över flygplanet under stigning efter start på grund av att flygplanets tyngdpunkt befann sig bakom den bakre gränsen för tyngdpunktens område.

Luftfartsstyrelsen erinrar om att också i Sverige under senare år ett flertal allvarliga haverier inträffat under privatflygningar på grund av att flygplanen varit felaktigt lastade. Förarna uppmanas därför att alltid före start noga kontrollera att flygvikt och tyngdpunktens läge befinner sig inom tillåtna gränser.

DK-spakens montering

Av de under föregående år inträffade haverierna under privatflygning orsakades två av att flygplanens höjdstyrverk på grund av fel av annan person än föraren råkade ur funktion. Haverierna inträffade i samband med start och vållade i båda fallen allvarliga personskador. Flygplanen totalhavererade.

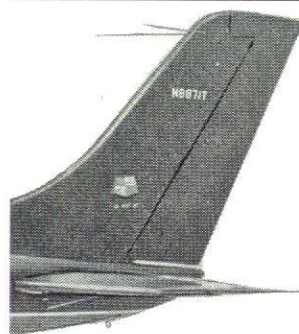
Det första av de ifrågavarande haverierna hände i juli vid Arboga flygfält under bogsering av ett segelflygplan. Bogseringen utfördes med ett flygplan av typ DH 82A Tiger Moth. I början av bogseringen lossnade motorflygplanets styrspak vid förarens plats — det bakre sätet — från sitt fäste, varefter flygplanet snabbt förlorade höjd, kolliderade med marken och fatade eld.

På denna flygplantyp är spakens infästning till styrverket dold under en skinnbälge, som har till uppgift att hindra främmande föremål att

falla ned i styrverket och blockera detta. På grund härav kunde föraren inte avgöra på vilket sätt spaken lossnat och inte heller under den korta tid, som stod till buds, vidtaga åtgärder för att avhjälpa felet.

Spaken hade vid ett tidigare tillfälle demonterats. När den åter monterades fixerades enligt uppgift spaken i spakfästet medelst en genomgående stålbulv, varefter denna säkrades med en sk fockernål. Med anledning av vad som konstaterats utgav luftfartsstyrelsen omedelbart efter haveriet en luftvärdighetsanvisning (LVA 121/1963), av vilken framgår att förarens spak på denna flygplantyp i originalutförande skall fixeras i fästet med två genomgående bultar, var och en försedd med kronmutter och saxpinne.

För alla flygplantyper gäller, att den ordinarie förareplatsens manöveranordningar ständigt skall vara monterade på det sätt, som flygplantillverkaren angiver. Anledning saknas att på denna plats använda annan form av montering, eftersom dessa anordningar skall demonteras och monteras endast vid vissa tillsyner och översyner. För spak eller ratt i ett dubbelkommando, som ofta tagas ur och sättes i flygplanet, förekommer en enklare form av låsning. Även därvid måste man — särskilt före skolflygning — dock övertyga sig om att risk inte kan föreligga för att anordningen plötsligt lossnar.



A/S COMMERTAS
AIRCRAFT & SPARE PARTS DEPT.
FREDERIKSBERG ALLE 6 · KØBENHAVN V.
TELEFON: HILDA · 1616

Medan Ni väntar

Alcor mixture control installation 2-3 timmar

Brittains autopilot installeras på en dag

Rolls Royce Continental utbytesmotorer

- | | |
|--------------------------------|---|
| CESSNA SKYHAWK (1962) | 1-mot, 210 km/t, 4 vuxna+2 barn, tot.tid 600 t, korrosionsbehandlat. Detta flygplan är I.F.R. |
| CESSNA 175 (1959) | 1-mot, Continental Go-300 A, 230 km/t, 4-sits. Tot. gångt. 1200 t. 250 t. sed. motoröversyn. |
| CESSNA SKYMASTER (1964) | 2-mot, Continental JO-360 A, 280 km/t, 6-sits. Tot. gångt. 70 t. fullst. I.F.R. - Korrosionsbehandlat. |
| CESSNA 310 G (1962) | 2-mot, 360 km/t. Fullst. I.F.R. tot. gångt. 550 t. Uppfyller charterbolagets och storföretagets krav på snabb och bekväm transport i alla väder. Korrosionsbehandlat. |

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

Årsboken tillhandahålls av KSAK för 5:— (Ordinarie pris 10:—).

tillhörde ett segelflygplan och liknar vid ett första påseende den DK-spak han letade efter. Segelflygspakens diameter är emellertid mindre än den ordinarie styrspakens, varjämte dess nedre ände är utformad på sådant sätt att den på den aktuella flygplantypen kan tränga ned i spakfästets botten och blockera höjdstyrverket. Det är sannolikt att passageraren, när han anbringade spaken, endast till en del fört ned spaken i spakfästet. Vibrationerna i flygplanet under markrullningen före lättningen har där-efter förändrat spakens läge på sådant sätt att höjdstyrverket blockerats.

För att undvika en upprepning av ett fall som det sistnämnda bör exempelvis den åtgärden kunna vidtagas, att alla DK-spakar eller -rattar tydligt märkas med flygplanets registreringsbe- teckning. I sammanhanget kan i övrigt hänvisas till bestämmelserna i BCL D 1.7, mom 3.2, i vilken föreskrives att en förare skall vara be- fälhavare. Denne åligger att tillse bland annat att rätt DK-spak monteras.

*

Brott mot luftfartsförfattningarna inom privatflyget

Enligt Kgl Maj:ts instruktion för luftfarts- verket är luftfartsstyrelsen central statsmyndig- het för ärenden rörande den civila luftfarten. På grund härav åligger det luftfartsstyrelsen att särskilt övervaka efterlevnaden av de författ- ningar, vilkas tillämpning ankommer på styrel- sen. Detta sker fortlöpande och luftfartsstyrelsen handlägger varje år ett stort antal ärenden om brott mot luftfartsförfattningarna. I de fall där överträdelse av gällande författningar kommer till luftfartsstyrelsens kännedom brukar styrelsen med eget yttrande i ärendet överlämna detsam- ma till allmän åklagare med begäran om åtal. Åklagarna bruka i övrigt som regel begära luftfartsstyrelsens yttrande i mål beträffande brott mot luftfartsförfattningarna. Styrelsen av- giver även på begäran yttrande till domstolarna i dylika mål.

Under senare år har — troligen på grund av den ökade civila privata luftfarten — antalet luftfarten berörande brottmål visat en stigande tendens. Som exempel på dylika brott, av vilka de flesta hänföra sig till privatflyget, kan näm- nas underskridande av tillåten minimiflyghöjd, luftfart i förvärvssyfte utan tillstånd och flyg- ning i mörker utan föreskrivet tillstånd till så- dan flygning. På senare tid har även förekom- mit flera fall där föraren framfört flygplan, som icke varit luftvärdigt på grund av att giltig- hetstiden för dess luftvärdighetsbevis utgått. Vi- dare finnas fall, där privatflygare framfört flygplan trots att deras certifikat icke har varit

gällande. Ur några av de domar, som under den senare tiden antecknats i styrelsens rättegångs- diarium, kan följande återgivas:

Luftfart i förvärvssyfte utan tillstånd m m

En privatflygare, som vid tre tillfällen med- tagit flera personer än flygplanet var godkänt för samt erhållit ersättning för flygningar i fjällvärlden, fastän han ej innehade tillstånd till luftfart i förvärvssyfte, dömdes av Åsele och Vilhelmina häradsrätt till femtio dagsböter. Pri- vatflygaren hade inför domstolen hävdat att den betalning han erhållit icke kunde medföra att flygningarna skulle anses vara utförda i förvärvssyfte. Han hade icke tagit emot högre ersättning än som motsvarade hans egna utlägg för bränsle, underhåll, försäkringar och amor- teringar. Domstolen fann emellertid, att privat- flygaren genom att få betalt även för de fasta kostnaderna, gjort flygningarna i förvärvssyfte.

Västerbergs lags häradsrätt har dömt två föra- re till vardera fyrtio dagsböter för det de bedri- vit olaga rundflygningar i trakten av Smedje- backen.

Mörkerflygning

För en flygning delvis under mörker Stock- holm—Karlstad i ett mindre flygplan har råd- husrätten i Karlstad dömt en privatflygare till trettio dagsböter.

Olovlig tillverkning och montering av flygmateriel

En privatflygare i Skåne lät annan än av luftfartsstyrelsen godkänd flygverkstad tillverka två sporrhjulsfjädrar till ett mindre flygplan. Montering av den ena fjädern utförde han själv, fastän han icke var behörig utföra sådant arbete. Han dömdes här för samt för några mindre förseelser mot luftfartsförfattningarna av Luggude häradsrätt till fyrtio dagsböter.

Luftfartsstyrelsen vill härmed erinra innehä- vare av luftfarts-certifikat om angelägenheten av att noggrant iakttaga gällande bestämmelser för civil luftfart. Överträdelse av luftfartslagens krav på att vid flygning luftvärdighetsbevis och certifikat skall vara gällande borde lätt kunna undvikas genom att vederbörande genom kon- troll av flygplanets luftvärdighetsbevis och av sitt certifikat övertygar sig om att giltighets- tiden ej utgått. I båda handlingarna finns näm- ligen giltighetstiden tydligt angiven.

Det bör slutligen även erinras om att brott mot luftfartsförfattningarna kan medföra att vederbörande av luftfartsstyrelsen meddelas varning eller — i svårare fall — får sitt certi- fikat återkallat.

Forts. sid. 250



Cherokee 235, lämpligt även för minsta flygstråk. Toppfart 265 km/tim. Lastar mer än sin egen vikt.

VARFÖR ha fast landningsställ och fast propeller på ett 235 hästkrafters flygplan?

DÄRFÖR att många flygplanägare önskat sig ett enkelt, robust flygplan med goda prestanda.

Piper tillverkade från början en utomordentlig Cherokee men med mindre motor. Dess lättflug- enhet kom oss alla att framstå som skickliga piloter. Nu har man utvecklat detta flygplan, gjort det större och sälunda skapat Cherokee 235. Alltså med samma goda flygegenskaper, samma enkelhet i konstruktionen men med en marschfart upp till 250 km/tim. Cherokee 235 har dessutom en nyttig last motsvarande vikten av ett större piano — 675 kg — och kan flyga från Stockholm till Milano utan påfyllning! Mycket bra för ett plan med fast landningsställ och fast propeller, eller hur?

Önskar Du ännu större marschfart rekommende- rer vi en Comanche 260 eller den nya, sensatio- nella Comanche 400. Hos oss kan Du få exakt

det sorts flygplan Du önskar flyga — det finns ett dussintal Piper-modeller att välja på. Önskar Du ett snabbt, tvåmotorigt flygplan till ett populärt pris så har vi Twin Comanche med linjer och prestandasiffror, som gör Dig andlös. Och priset, ja, Du tror det knappast! Föredrar Du ett ekonomiskt tvärsigt plan, som ser ut som en Cherokee och är lättmanövrerat som en Cherokee, då har vi Cherokee 140. Skulle Du vilja ha ett privat rese-flygplan med "airline"-komfort så har Piper även ett sådant: Aztec C, 6-sitsigt med över 320 km marschfart och en aktionsradie upp till 2.000 km. Dess- utom massor av bagageutrymme! Som Du ser finns det alltid en Piper-modell som motsvarar Dina önskemål. Gör ett besök hos oss och låt oss bjuda på en demonstration!

Generalagent för Piper i Skandinavien:

NYGE-AERO / AB NYGEVERKEN

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

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

Box 31, Göteborg-Flyg - Tel. 031/62 00 89

Nya INFO och NOTAM

Bevakning och avspärrning av start- och landningsplatser

I Bestämmelser för Civil Luftfart (BCL) D 1.2 angives i mom 3.1 följande.

Vid start och landning på annat område än allmän flygplats samt av luftfartsstyrelsen godkänd enskild flygplats eller på sådan flygplats, då den saknar permanenta avstängningsanordningar, skall i samråd med vederbörande *polismyndighet* bevakning eller avspärrningsanordningar anordnas i sådan utsträckning, att de områden som användas för luftfartygets start, landning, förflyttning och uppställning hållas fria från obehöriga.

(Se vidare INFO 56/1964)

Rekognoscering av start- och landningsplatser

Med anledning av haverier, som inträffat i samband med landning på främmande fält, får luftfartsstyrelsen meddela följande informationer rörande nödvändigheten av noggrann rekognoscering av start- och landningsplatser.

1 I Bestämmelser för Civil Luftfart (BCL) D 1.2 angives i mom 2.1 följande: "Luftfartygs förare skall tillsä tillse att såsom start- och landningsplats avsett område, med hänsyn till luftfartygets prestanda, besitter under förhandenvarande omständigheter betryggande dimensioner och hinderfrihet samt tillfredsställande ytbeskaffenhet (sjöhövning)."

2 Det åligger flygplanförare att före flygning införskaffa informationer om planerat landningsområde, innefattande bl a områdets längd och bredd, ytbeskaffenhet samt förekomst av hinder, ledningar o dyl.

3 I samband med skolflygning förekommer övning i rekognoscering av såväl främmande fält som nödlandningsövningar. Vid den förstnämnda typen av övning skall givetvis de fält, där denna övning bedrivs vara detaljrekognoscerade i förväg av vederbörande flygskola. Vidare skall det för eleverna klargöras att den metod för rekognoscering av främmande fält, som ingår i utbildningsprogrammet, skall användas i nödsituationer, exempelvis vid desorientering, dåligt väder, bränslebrist o d. Om föraren där emot planerar att företaga en flygning till ett icke godkänt fält, skall han dessförinnan förutom inhämtande av markägarens tillstånd också införskaffa alla de upplysningar, som är erforderliga för bedömning av platsens lämplighet som landningsfält. Vid ankomsten till fältet bör han dessutom följa det förfaringsätt för rekognoscering av främmande fält, som han fått lära sig under utbildningen.

Vid nödlandningsövningar kan av praktiska skäl icke detaljrekognoscering ske av alla de fält, som härvid kommer till användning. Flyglärarna bör emellertid med avseende på ledningar och övriga hinder vara väl förtrogna med det område, över vilket skolflygning normalt bedrivs, samt vid nödlandningsövningar på okända fält avbryta övningen i så god tid att risk för kollision med ledningar icke föreligger. Vid denna övning bör det inpräntas i eleverna att den endast får utföras under utbildning tillsammans med lärare och att i övrigt de generella bestämmelserna om minimiflyghöjd äro tillämpliga.

4 För landning på flygplats, som angives i AIP-AGA meddelas informationer rörande fältbeskaffenhet i NOTAM-SVERIGE samt i NOTAM distribuerade på luftfartens fasta förbindelser. Informationer rörande flygplatser utan trafikledning kunna dock i vissa fall vara inaktuella. Föraren bör sålunda före flygning genom kontakt med omdömesgilla personer på den avsedda landningsplatsen själv göra sig underkunnig om aktuella förhållanden.

Formligt förbud för start och/eller landning för samtliga eller vissa flygplantyper utfärdas i regel icke p g a flygplatsers fältbeskaffenhet. På grund härav åligger det sålunda vederbörande förare eller företagare att på grundval av föreliggande informationer själv avgöra om start eller landning kan ske på betryggande sätt.

(INFO 57/1964)

Ny utgåva av bestämmelser för civil luftfart (BCL) serierna D, L och U

De bestämmelser för Civil Luftfart (BCL), som omfatta luftfartsinspektionens arbetsområde — serierna D (driftsbestämmelser), L (luftvärdighetsbestämmelser) och U (utbildningsbestämmelser) — kommer successivt att utges i ny form. De skilda serierna, vilka var och en utgör en enhet, kommer att sammanföras i var sin pärm. Genom ett prenumerationsystem kommer nya bestämmelser ävensom ändringar i utfärdade bestämmelser att kunna erhållas utan särskild rekvisition i varje enskilt fall. I de skilda serierna ingående enstaka bestämmelser kommer även att kunna rekvireras, dock utan ändringstjänst.

(Se vidare INFO 58/1964)

Publikationer för den civila luftfarten

En aktuell katalog med prisuppgifter och rekvisitionsblankett har utgivits 1 juli.

(Se vidare INFO 59/1964)

Gällande informationscirkulär

Komplett förteckning över aktuella INFO per den 1 juli har utgivits.

(Se vidare INFO 60—61/1964)

Forts. sid. 252

GARDAN
Horizon
— EN SUD AVIATIONPRODUKT —



FYRSITSIGT ENHETSFLYGPLAN för SKOLNING - SPORT - RESOR

ROBUST

Nitat, kraftigt lättmetallskal förstärkt med kabinskelett av svetsade stålror.

SÄKERT

Kraftig struktur och trehjuligt landställ medger säker landning även på gropiga fält.

STABILT

Kombinerat stabilisator-höjdroder och stora fena ger exceptionellt god stabilitet.

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

Avgifter för vissa förrättningar

Reviderad prislista utkom 15 juli.
(Se vidare INFO 64/1964)

Faran av turbulens orsakad av större flygplan och helikoptrar

Luftfartsstyrelsen utgav den 12 februari 1963 ett informationscirkulär (INFO nr 13/1963) i rubricerade ämne. I detsamma, som är grundat på ett meddelande från den amerikanska luftfartsmyndigheten, fästes uppmärksamheten på att det icke endast är propellrar och jetstrålar från större flygplan, som orsakar turbulens och därigenom skapar allvarliga risker för bakomflygande flygplan. Kraftiga luftvirvlar ("vortex") uppstår nämligen också bakom vingpetsar, då luft passerar över och runt dessa. Styrkan hos de på detta sätt uppkomna luftvirvlarna är direkt proportionell mot vingbelastningen och omvänt proportionell mot fart och spännvidd. Ett tungt jetflygplan orsakar således den svåraste turbulensen, när det flyger med låg fart omedelbart efter start eller just före landning.

Den brittiska luftfarsmyndigheten har i Civil Aviation Information Circular den 6 juli 1964 (nr 58) också varnat för de risker, som på grund av turbulens föreligger genom dessa luftvirvlar, om man i synnerhet vid start och landning flyger strax bakom ett annat flygplan. I cirkuläret anges bland annat följande:

Ett flertal faktorer påverkar luftvirvlarnas rörelser bakom flygplanet. Förutom att de följer den omgivande luftmassans rörelse, riktas virvlarna, när de uppstår bakom vingpetsarna, nedåt. På låg höjd får detta på grund av mark-effekten till resultat att luftvirvlarna också breder ut sig åt sidorna.

För att vid start och landning undvika turbulensområdet bakom ett framförvarande, större flygplan bör föraren tänka på nyss angivna omständigheter i synnerhet om väderet ger förutsättningar för kvarliggande luftvirvlar. Detta är förhållandet vid svaga vindar i markskiktet och i övrigt lugn luft. Förarna uppmanas att särskilt iakttaga följande vid start och landning:

Drag fördel av luftvirvlarnas nedåtriktade rörelse genom att framföra flygplanet på eller ovanför den stig eller planébana, som följes av det framförvarande flygplanet. Således innebär det särskild risk att påbörja start på annat ställe längs banan än vid dess början, om ett större flygplan just innan utnyttjat hela banan för start eller gått om efter ett landningsförsök;

Vid vindstilla eller då vinden ligger i banans riktning bör beaktas, att luftvirvlarna vid marken spridas åt sidorna. Styr därför flygplanet

så rakt över banans centrumlinje eller centrumlinjens förlängning som möjligt.

Vid sidvind utför den första delen av inflygningen för landning utanför vindsidan av banans förlängning — lovartsidan — men var förberedd på att träffas av luftvirvlar, när flygplanet före sättningen nalkas banan. Vid start måste man alltid vara beredd att parera luftvirvlar från framförvarande flygplan;

Se till att avståndet till ett framförvarande, startande eller landande tyngre flygplan hålles så stort som omständigheterna medger. Därigenom förorsakas man minst obehag eftersom luftvirvlarna efter hand försvagas.

För att tillgodose skevroderverkan, vilken ökar med flygplanets fart, bör man, när luftvirvlar kan bedömas förekomma, hålla högre fart vid plané och stigning, i överensstämmelse med vad som allmänt gäller för landning eller start i turbulent luft.

Slutligen bör observeras att bakom helikoptrar, som hovrar eller flyger med låg fart i planflykt, förekommer starka nedåtriktade luftströmmar, som särskilt på låg höjd utgöra ett riskmoment för flygplan i närheten.

(INFO 68/1964)

Råd och anvisningar angående radio-utrustning i lätta luftfartyg (flygvikt högst 5.700 kg)

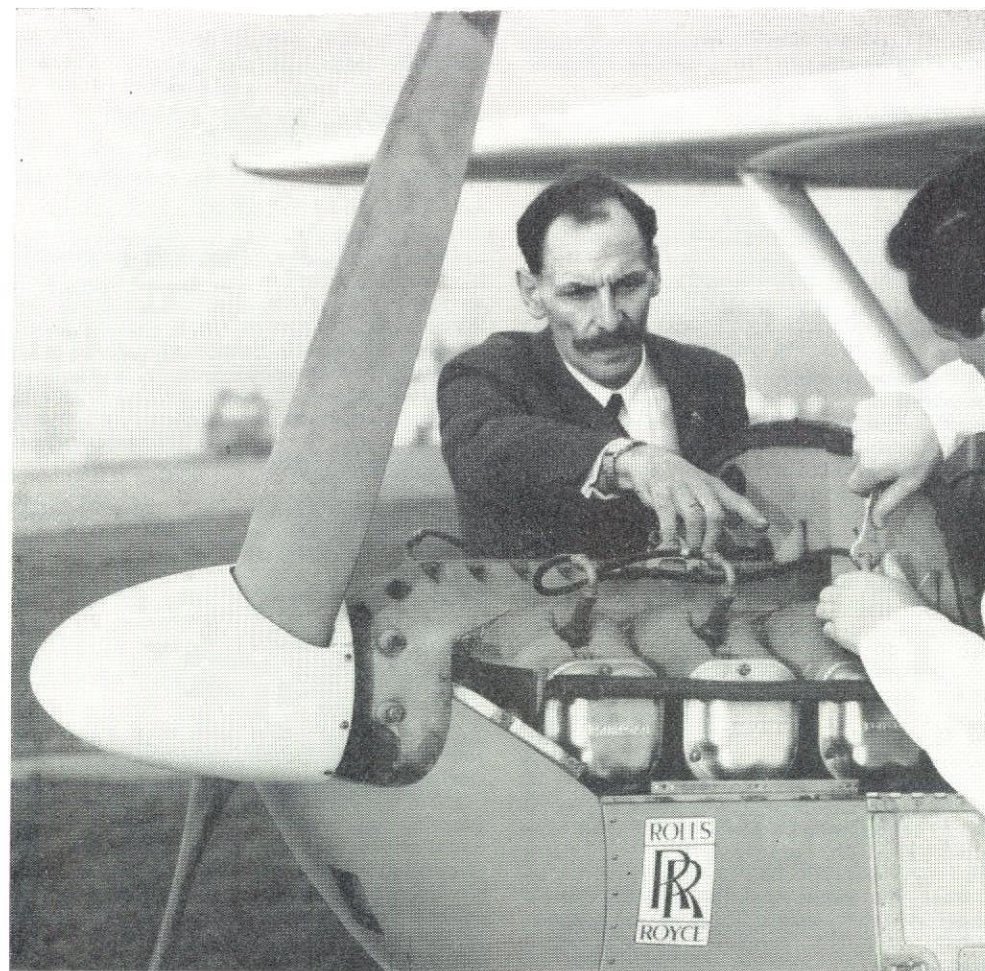
Följande avser att tjäna ägare och brukare av luftfartyg m fl till ledning vid val av radioutrustning. Val bör ske med hänsyn till den verksamhet, som avses bedrivas med luftfartyget i fråga och till skärpta tekniska krav, bl a på grund av den övergång från 100 KC till 50 KC kanalavstånd, som skedde den 16 januari 1964.

1. ALLMÄNT

1.1 Kraven på utrustningen varierar, beroende på om flygning avses utföras enligt VFR eller IFR, om den sker lokalt vid en viss flygplats, inom vissa delar av landet eller utom Sverige. Generellt gäller, att utrustningen skall vara driftsäker och ej störa annan trafik.

1.2 Utrustningens ljudkvalitet bör vid sändning och mottagning vara fullgod, varvid hänsyn måste tagas även till elektriska och akustiska störningar i luftfartygen.

1.3 I och med övergången till 50 KC kanalavstånd inom VHF-bandet ställes större krav bl a på sändarens frekvensstabilitet och mottagarens selektivitet för att störningar ej skall uppstå. Enligt gällande internationella radioreglemente är till den 1 januari 1966 frekvens-toleransen 0,01 % för sändarutrustningar, som installerats före den 1 januari 1964. Från den 1 januari 1964 är toleransen 0,005 % för nyinstallerade utrustningar och från den 1 januari



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 översyn 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

1966 krävs denna tolerans för alla utrustningar.

För frekvensuppgifter m m hänvisas till svenska och utländska AIP.

1.4 Skärpta villkor gäller enligt radioreglementet även beträffande falsk strålning (övertoner och parasitvängningar) från den 1 januari 1964. För VHF-sändare under 25 watts effekt, som installerats fr o m den 1 januari 1964, får effekten av sådan falsk strålning uppgå till högst 25 mikrowatt. Från den 1 januari 1970 gäller denna gräns för alla sändare.

1.5 Under 1.3 och 1.4 nämnda villkor skall vara uppfyllda under alla förekommande driftförhållanden i fråga om temperatur, fuktighet, vibration m m.

1.6 I detta sammanhang fästes uppmärksamheten på av en studiegrupp inom European Civil Aviation Conference (ECAC) föreslagna rekommendationer angående föräldrad kommunikationsutrustning. Brukare av dylik utrustning (tex med mottagare konstruerade för 200 KC delning) skall göra sig förtrogna med utrustningens begränsningar och de störningar, som direkt eller indirekt kan förorsakas för annan trafik samt iakttaga därav följande nödvändig försiktighet vid begagnandet. Det bör observeras, att i vissa stater inom Europa får sådan utrustning icke användas.

1.7 För utrustning som är godkänd, tex enligt FAA's Technical Standard Order (TSO), föreligger i regel inga operativa restriktioner, under förutsättning att antalet kanaler resp frekvensområde samt selektivitet och bandbredd är tillräckliga.

1.8 För ADF-utrustningar skall selektiviteten inom frekvensområdet 200—400 KC svara mot minst TSO C41b, category A (RTCA dokument 158—61/DO-111). ADF som inom detta frekvensområde endast uppfyller villkoren för category B enligt samma TSO, blir ej generellt godtagda för IFR-flygning inom kontrollerat luftrum.

1.9 Utrustningen skall vara installerad av godkänd verkstad (se gällande INFO) samt instyckad och underhållen enligt leverantörens föreskrifter. Det bör tilläggas, att utrustningen under drift ej kan antaga onormal hög temperatur. Speciellt transistorer är känsliga för värme. — Ändring av utrustning, som företagits utöver fabrikantens modifieringsanvisningar eller ej godkänts av svenska myndigheter, medför automatiskt att utrustningens klassning upphör. Detsamma är förhållandet om underhållet är bristfälligt. — Vid klassning beaktas, utöver utrustningens prestanda, även kvaliteten hos den underhållsorganisation, som byggts upp för resp fabrikat.

1.10 Beträffande noggrannheten hos navigeringsutrustning för IFR-flygning och löpande kontroll av densamma hänvisas till gällande FAA-bestämmelser, CAM 43, par 43.31.

1.11. Intill dess internationella bestämmelser på

området utarbetats, har gällande brittiska bestämmelser bedömts i princip kunna användas med vissa ändringar. Luftfartsstyrelsen har sålunda i samråd med telestyrelsen utarbetat följande provisoriska anvisningar.

2. KLASSIFICERING OCH ANVÄNDNING AV RADIOURUSTNING

2.1 Tills vidare gäller vid flygning inom svenskt territorium följande minimifordringar i fråga om luftfartyg med tillåten flygvikt av högst 5 700 kg.

2.2 Radiourustningar hänföres tills vidare till tre olika klasser. Uppgifter angående klassning framgår av bifogad förteckning, och ytterligare uppgifter kan på förfrågan erhållas från telestyrelsens radiobyrå, avdelningen för kommersiell radio, tfn 44 97 40 eller luftfartsinspektionen, luftvärdighetssektionen, tfn 83 06 10.

2.3 VFR-flygning

2.3.1 För VFR-flygning inom sådant område, där radioförbindelse icke fordras, är radiourustning av lägst klass III till vidare tillåten i hela landet.

2.3.2. För VFR-flygning inom områden, där dubbelriktad radioförbindelse fordras, får radiokommunikationsutrustning av lägst klass II användas. Till den 1 januari 1966 får dock även utrustning av klass III användas.

2.4 IFR-flygning

2.4.1 För IFR-flygning inom kontrollerat luftrum fordras radiokommunikations- och radionavigeringsutrustning av lägst klass I.

Anm. Utrustningen skall medgiva, att ständig passning upprätthålles på föreskriven radiofrekvens och att tillgänglig radionavigeringsutrustning samtidigt kan användas.

2.4.2 För IFR-flygning utanför kontrollerat luftrum fordras till vidare endast radionavigeringsutrustning av lägst klass III.

2.5 Reservutrustning

2.5.1 Reservutrustning — utöver minimiutrustning — må tillhöra lägre klass än som föreskrivits för minimiutrustningen. Reservutrustningen får i så fall användas för sändning endast när den ordinarie utrustningen under pågående flygning gått ur funktion.

3. FÖRTECKNING ÖVER RADIOURUSTNINGAR

En omarbetad förteckning kommer att utges under hösten 1964.

(INFO 70/1964)

Syrgasutrustning vid höjdflygning

Fysisk och psykisk funktionsnedsättning på grund av syrebrist vid flygning över 4 000 m höjd utgör en allvarlig havererisk som ökar med ökande flyghöjd.

(Se vidare INFO 71/1964)

T I L L S A L U

DFS Olympia och Baby Falk

Olympians vingar försedda med nya förstärkta bakkantlistor. Flygplanen i gott skick. Norrköpings Automobil- & Flygklubb, J. Ahlström, Sandg. 28. Tel. 665 30.

Märkning av flygplan

Kgl luftfartsstyrelsen har — i enlighet med internationella överenskommelser — ändrat föreskrifterna enligt BCL-L 1.5 beträffande nationalitets- och registreringsmärken å luftfartyg.

(Se vidare INFO 75/1964)

Nya skjutområden, farliga områden

Från och med den 24 september 1964 kommer ett antal förändringar beträffande för luftfart inskränkta och farliga områden att införas.

Mindre ändringar av utsträckningen i sidled för vissa av restriktionsområdena (skjutområden) kommer att företagas.

Ett antal farliga områden, där skjutning från marken företages, kommer att införas i AIP — SVERIGE. Dessa områden är ej nya, men informationer beträffande dem har tidigare varit tillgängliga endast vid de civila trafikledningarna, i enlighet med punkt 3.1, sidan RAC 4—1 i AIP — SVERIGE.

Dessa förändringar kommer ej att påverka civilt kontrollerat luftrum.

(NOTAM A 1095/64)

Nyheter i luftrummet

Fr o m den 24 september träder vissa nyheter i kraft beträffande svenskt luftrum. I och med att man för vissa luftleder övergår till navigering med VOR i stället för de gamla NDB-fyrarna, ändras vissa luftleder i sidled. I luftled Röd 1 blir sålunda VOR Snappa och VOR Boda nya brytpunkter i stället för NDB-Herråkra och NDB-Överum.

Grön 3 ändras vid Karlstad och Hallsberg så att de går över vederbörande VOR i stället för NDB-Trummen och NDB-Hallsberg. Samma gäller luftleden Röd 4 vid Skara. I övrigt ändras vissa luftleder till förmån för den okontrollerade trafiken genom att den undre gränsen nästan genomgående höjes till minst 900 meter eller 3 000 ft ö h. Detta gäller exempelvis Blå 7 till Visby samt Röd 1 och Röd 1 N till Helsingfors och Mariehamn. Detta är en förbättring som KSAK har begärt av Luftfartsstyrelsen. Samtidigt kräves fr o m den 24 september att alla luftfartyg som flyger enligt IFR inom kontrollerat luftrum skall ha minst en VOR-mottagare och en radiokompass.

Ytterligare förbättringar för Allmänflyget vilka KSAK begärt är en höjning av undre

Klemm 35 D

SE-AKN. Nedmonterad men i gott skick med nyöversedd motor, H M 504.

Ett större antal reservdelar

för motor LY 108 HKR

J.S. Weihe

SE-SCK nybesiktigad.

Flygplansvagn

flygplansmodell, med kapell.

Nordvästra Skånes Flygklubb, Kullagatan 134, Höganäs. Tel: 042/412 54 efter kl 17.00.

STINSON RELIANT

säljes under sept. mån. till högstbjudande. Lev. nybesiktigad på flottörer eller senare på hjul eller skidor. Mycket reservdelar. Upplysningar genom H. Tammert, Kiruna C, tel. 0980/126 40.

"Handbok i radiotelegrafering och navigering"

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

Pa-22-160, 1961

4-sits, mörkerutr, radiokomp. Gt 280 tim. Sven Andersson 08/27 08 65.

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

1 par metallskidor

av fabrikat Federal, typ Ski A2500.
ARBOGA FLYGKLUBB ARBOGA

Flygmotor Continental C 90

passande Cub 95 ell. likn. 200 tim. kvar till stor översyn.
Nyköpings Fk. Box 190, Nyköping Tel 0155/143 08.

Piper Tri Pacer 160 hkr

PA-22-1961 m ca 900 tim gångtid säljes för sv. kr. 65.000:— . Flygplanet är mycket välvårdat och välutrustat. Flottörer m dubbelt roder, kombinerat skid- och hydrauliskt indragbart hjulställ, reservtank m elpump, gyrokompass, gir- och lutningsindikator, vakuummeter, konstgjord horisont, rostfria wires, King KY 90 E radio.

Bolvid Ohlsson j:r, Tollbugt 25, Oslo 1.
Tel: 41.58.50/69.68.00.

Piper Pa-16 Clipper

4-sitsig i prima skick. Total gångtid 950 tim.
Tel: Lidköping 0510/216 23.

Super Cub PA-18-95

SE-CUG, ny 1960, alternativ utrustning kan diskuteras.

Klemm KI 35 B

nybesiktigad, SE-BPN, motorn körd 130 tim.
Västerås Fk, Mariaberget, Västerås.

Tel: hangaren 021/35 612, ordf. 021/055.

Cessna 172

1962, radio, gyro m m. Låg gångtid. Även avbetalning.
Tel. Angelholm 0431/135 65 (disp. Jacobson, kontorstid).

Auster Mk 5

Lycoming motor, 500 tim kvar, radio, skidor, metallpropeller, besiktigad till den 30/6 1965. Flygplanet snyggt och välvårdat. Lätt att förse med bogseranordning.

Pris 12.000:— kr.

Tel. 47 Älvsred, Sven Sjöhedde.

Lfs-service

Snabbkopieringsapparater har av luftfartsstyrelsen installerats på briefingkontoren Arlanda, Bromma, Torslanda och Bulltofta. Numera kan sålunda privatflygare på nolltid få kopior av landningskartor och andra handlingar mot en mindre avgift — KSAK förmedlar gärna.

gränsen för vissa delar av Stockholms terminalområde. I de nordligaste och sydvästligaste delarna höjes undre gränsen från 400 m över marken till 600 m (2 000 ft) ö h. För nordligaste delen av Malmö TMA höjes undre gränsen till 900 m (3 000 ft) ö h.

(NOTAM A 1093/64 och A 1054/64)

Ö N S K A S K Ö P A

Ett År i Luften 1953

med omslag eller enbart omslaget önskas köpa snarast.
"Omslag", KSAK-NYTT f.v.b.

Skidor

pass. o. godk. för Cub L-4. Åke Wallén, Box 24, Ånge.

Rhönsegler eller Ka-8 köpes

Prisuppgift med utförliga uppgifter
sändes till VEJLE SVÆVEFLYVEKLUB

Sven Adersen, Vestergade 2
Grindsted - Danmark

Ny upplaga av WAC-kartorna (World Aeronautical Charts)

Samtidigt med dessa ändringar i lufrummet utkommer nya upplagor av WAC-kartorna, Kiruna, Sundsvall och Stockholm, i skala 1:1 000 000 som Luftfartsstyrelsen ger ut. I dessa upplagor finns de förändrade luftlederna inlagda och dessutom de "nya" farliga områdena som redan har funnits förut men ej syns på kartan.

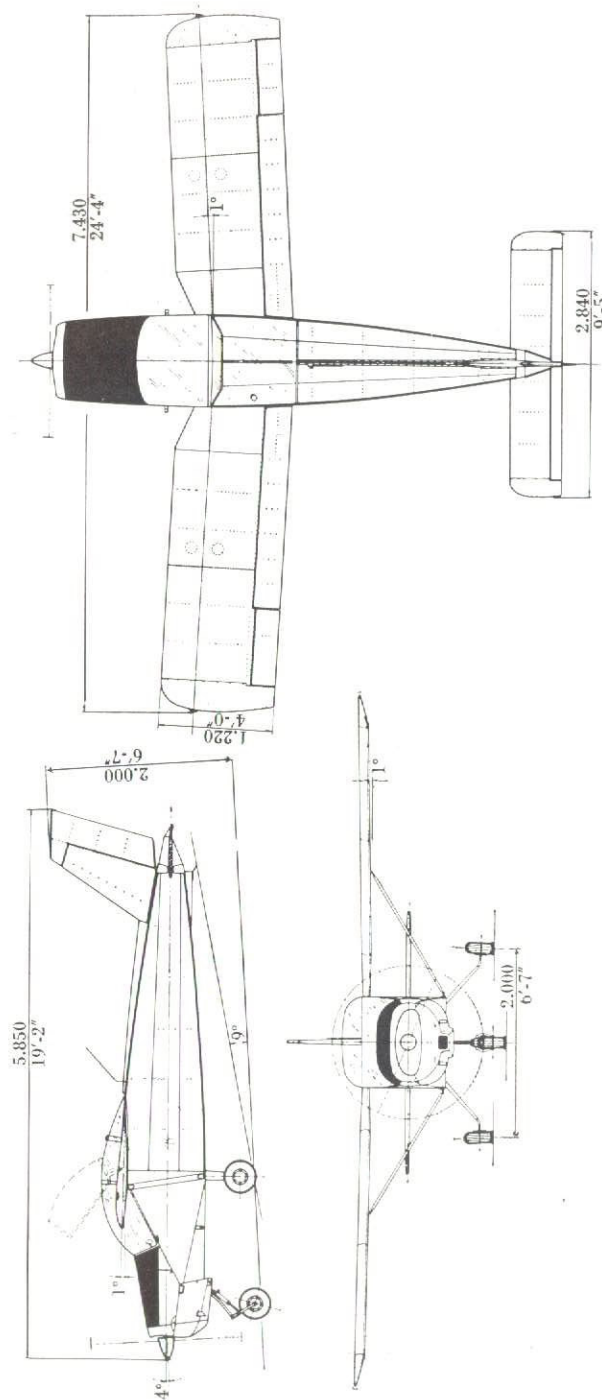
Statligt flygprov med privatflygare

Luftfartsstyrelsen kommer fr o m den 1 oktober 1964 att införa statlig praktisk examinering för sökande av privatflygarecertifikat. Det avslutande flygprovet för erhållande av privatflygarecertifikat skall således fr o m nämnda datum äga rum inför av luftfartsstyrelsen förordnad kontrollant. Likaså skall, då flygprov erfordras för förnyelse av privatflygarecertifikat, d v s då vederbörande icke uppfyller fastställda flygtidskrav, flygprovet utföras inför sådan kontrollant.

Luftfartsstyrelsen har för detta ändamål utsett ett antal kontrollanter, vilka fördelats på de olika flygskolorna. Skolcheferna i respektive flygskolor skall därför, då flygprov för privatflygare enligt ovan är aktuellt, i god tid innan provet beräknas äga rum, träffa överenskommelse om tidpunkt härför direkt med anvisad kontrollant.

Närmare upplysningar om flygprovets omfattning och utförande samt uppgift om vilka kontrollanter flygskolan tilldelats jämte instruktion för dessa kommer snarast att tillställas flygskolorna.
(INFO 77/1964)

MFI Trainer — tvåsitsigt allmänflygplan



MAX FART: 240 KM/T
MARSCHFART: 210 KM/T
STIGHASTIGHET: 4,5 M/S
LASTFAKTOR: 4,4 G.

AB Malmö Flygindustri

Bulltofta Flygplats, Malmö Ö. Tel. 040/93 47 10
Avdelningskontor: Skeppsbron 40, Stockholm C. Tel. 08/23 23 69