

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 flygplanstypers.

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 7 ARGANG 7 • OKTOBER 1964

Luftens frihet... sid. 261



6000 m² VERKSTÄDER på BROMMA flygplats



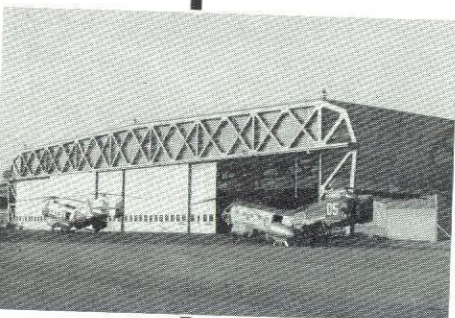
Närmare 200.000 arbetstimmar per år
utföres på

TEKNISK SERVICE

ÖVERSYNER

TILLSYNER

REPARATIONER



Dessutom FÖRSÄLJNING av

HELIKOPTRAR

FLYGPLAN och

RESERVDELAR



OSTERMANNS AERO AB

BROMMA FLYGPLATS, BROMMA 10

GODSADRESS: SUNDBYBERG - TELEFON 08/28 28 40

Luftens frihet och vårt ansvar

Under senaste tiden har i Sverige aktiverats en debatt om luftens frihet och då främst de begränsningar av rörelsefriheten i luftrummet, som gäller för allmänflyget. Ur samhällelig synpunkt är detta naturligtvis ett mikroskopiskt problem och man har anledning fråga sig, om den valda rekvisitan av argument är avpassad till problemens storleksordning och till önskemålet om största möjliga gehör hos berörda myndigheter och hos intressekonkurrenter.

Otvivelaktigt har restriktionerna för luftrummet utnyttjande medfört intressekonflikter, men fråga är om någon part med fog kan påstå att situationen är "grotesk".

Ingen kan i nuvarande tekniska utvecklingskede på fullt allvar påstå, att en helt oreglerad frihet vid framförande av luftfartyg är en realistisk tanke. Målet för all frihetssträvan är att individens frihet att följa egna val skall lämnas så oinskränkt som möjligt, en grundprincip som förutsätter att man i varje särskilt fall klargör vad som skall anses vara möjligt. Frihetsinskränkande lagar och regleringar bör ha sin grund däri, att olika intressegrupper har kontroversiella intressen av frihet och att *den möjliga friheten* måste tillgodose andra värderingar än frihet såsom säkerhet, trygghet, jämlikhet. Dessa lagar och förordningar är resultat av vägningar mellan sinsemellan inkommensurabla värderingar av icke kvantitativ natur. I den mån

värderingarna påverkas av omständigheter som kan bli föremål för objektiv analys — exempelvis tidsekonomi, trafikledarekapacitet, pilotkvalitet — så bör man förutsätta att besluten är underbyggda i dessa avseenden.

Mot denna bakgrund blir "luftens frihet" en delikat gränsdragningsfråga. Av primär och dominerande betydelse är härvid avvägningen mellan frihet och säkerhet. Vi vet att med nuvarande restriktioner frekvensen av olyckstillbud inom den kontrollerade civila lufttrafiken i Sverige är mycket låg. Vi vet även att olycksfrekvensen inom den icke kontrollerade VFR-trafiken icke är tillfredsställande. Kan vi då tillåta svagare separation mellan IFR-trafik och VFR-trafik, i exempelvis luftleder utan en i och för sig frihetsinskränkande skärpning av kraven på flygare och flygplan?

Det har framför allt anförts kritik mot trafikledningen på större flygplatser som icke skulle fullt utnyttja de moderna tekniska resurser som faktiskt redan finns för kontroll av flygplans position, exempelvis radar. Det kan vara så att trafikledningen nu erhåller en informationsmängd, som är övertalig med hänsyn till nuvarande sätt att utvärdera information och att övertaligheten endast hinner utnyttjas för extra kontroll av de primära positionsdata, som trafikledningen hinner bearbeta. Mängden av flygplan som trafikledningen hinner följa upp bestäms då icke av den tekniska utrustningens myckenhet.

Såväl trafikflyg som militärflyg bör ha stort intresse av ett expanderande allmänflyg, trafikflyget bli för rekrytering av piloter och militärflyget för att slippa avgång av piloter till trafikflyget. Det bör därför finnas goda möjligheter att lösa för allmänflyget kontroversiella frågor förhandlingsvägen med *alla* berörda parter representerade på utredningsplanet. Och ännu saknar vi en tillfredsställande utredning, som skulle kunna visa att nuvarande restriktioner i lufttrafiken grundas på orimligt högt ställda säkerhetskrav med hänsyn till nuvarande efterlevnad av luftfartsbestämmelser och trafikledningens möjligheter att övervaka och leda lufttrafiken. Först när vi vet mer om detta, så vet vi om privat- och affärsflyget kan göra anspråk på väsentligt ökad frihet i luften.

HJÄLPFONDEN UTDELAR

Ansökan om bidrag ur Svenska Flygares Riksförbunds Hjälppond, vilken förvaltas av KSAK, skall vara KSAK tillhanda *senast den 20 november*. Ansökan skall åtföljas av åldersbetyg och intyg som styrker behovet av understöd.

Bidrag kan utgå till:

a) flygare som blivit berövad sina existensmöjligheter eller fått sin arbetsförmåga väsentligt nedsatt under i första hand yrkesutövning såsom flygare (medlem i flygplansbesättning, flygmekaniker), samt

b) änka, minderåriga barn (intill fyllda 16 år) och föräldrar till omkommen flygare enligt mom. a) ovan, vilka till sin försörjning varit beroende av den avlidne.

Bengt Joel Andersson



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. 08/2323 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 (130x 90 mm) 230: -
- 1/2-sida (62x185 mm) 230: -
- 1/4-sida (130x 45 mm) 125: -
- 1/4-sida (62x 90 mm) 125: -

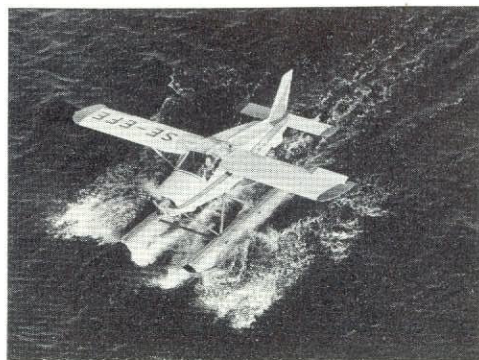
Radannonser (spaltbredd 62 mm) 1: 70 per mm.
(Anslutna flygklubbar, deras medlemmar och KSAK:s direktanslutna medlemmar får 35% rabatt på icke kommersiella radannonser.

Klichéer: raster 120 linjer/tum.

Tryckt hos Strängnäs Tryckeri AB Strängnäs 1964

Omslaget:

MFI Junior på tofflor



Malmö Flygindustri har nyligen avslutat sina flygprov med den sista versionen i MFI-familjen, MFI-9-SJÖ. Luftfartsstyrelsens betyg åt flygplanet i samband med den officiella granskningen får tolkas som ett "med utmärkt beröm godkänd".

Under utprovningen har endast ett par smärre ingrepp på flygplanet behövt utföras som t ex montering av en ventralfena (underfena) för förbättrad kursstabilitet samt en lätt dumpning av flottörernas inbyggnadsvinkel.

Flottörerna, som är av typ PEE-KAY 1500, är egentligen överdimensionerade för den lilla Junioren, men man får i stället en bättre sjövärdighet, vilket gör flygplanet säkrare och lättare att flyga.

MFI tror att sjöflyget kan få en ny knuff framåt genom att erbjuda ett fullt flygklart sjöflygplan för ett pris som understiger 65.000 kr eller lika mycket som ett tvåsitsigt modernt landflygplan kostar. För priset får man också ett fullödigt flygplan, vilket bäst omvittnas av följande prestandauppgifter:

- Marschfart 75 % S.L. 185 KPH
- Stighastighet S.L. 3,6 m/s
- Starttid till lättning 22 sek.

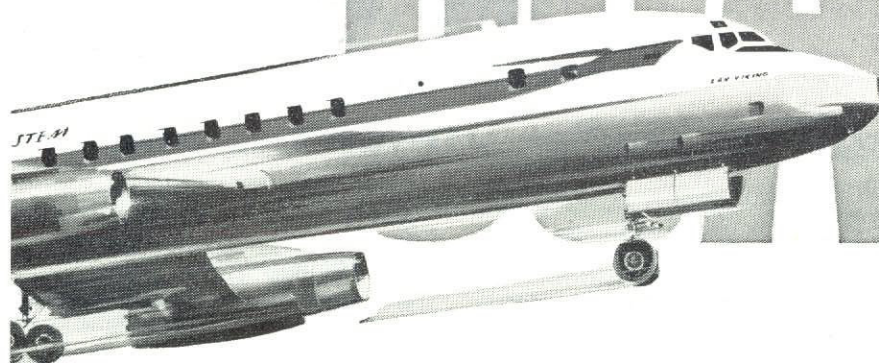
Den höjda flygvikten medger full tank (4 tim utan reserv) samt två personer plus bagage.

KUNGL KLUBBARNAS lilla FEST

KAK (U) med KMK, KSAK och KSSS anordnar en dansafton på Operakällaren 14 november kl 1900 för 18-30-åringarna. Bilj. à 47: -. Ring fru Harding 23 88 00.



HAR RESURSERNA
PÅ



OCHE 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 rundurer, hotell, sightseeing, priser och mycket annat.

VÄRLDSUTSTÄLLNINGEN I NEW YORK

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

DIREKT FRAKTLINJE TILL USA

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



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



— på hemmaplan till 5 kontinenter



Flygning under vinterförhållanden

Genomgång av Info 72/1962 som handlar om flygning under vinterförhållanden (även återgivet i KSAK-NYTT nr 8/1962) är nu på sin plats. En lämplig programpunkt vid klubbträff.

Försök nedbringa de alltför vanliga onödiga haverierna vid vinterns början genom att gå igenom de speciella förhållanden som är utmärkande för flygning vintertid.

- Utrustning**
Är flygplanet och Du själv utrustade för vinterflygning?
- Markförhållanden**
Kontrollera noga snöjocklek, istjocklek och bromsverkan. Räcker utrymmet till för start och landning?
- Väderleksförhållanden**
Var beredd på snabba växlingar i vädet och observera isbildningsrisken.
- Manövrer på marken**
Kör långsamt så att Du alltid har full kontroll på flygplanet.
- Flygning**
Använd förgasarfövärmning vid risk för isbildning. Undvik imbildning i flygplanet. Tänk på att det kan vara svårt att bedöma höjden över snöyta.

Föreskrifter för segelflygning på flygplats med flygtrafikledning

Rubr. INFO, som är av vital betydelse för det femtiotal KSAK-anslutna flygklubbar som bedriver segelflygverksamhet, rekommenderas till ingående studium, särskilt av segelflygchefer och lärarpersonal. (INFO 78/1964)

Informationsområden och informationssträckor

Ett nytt INFO, som ersätter tidigare under året utgivna 30/1964, 47/1964 och 52/1964, gäller från 1 oktober.

Ätgärden att på detta sätt bereda skydd främst för den inrikes linjefarten innebär ett komplement till systemet av kontrollerat luft- rum och trafikzoner och är, anges det av Lfs, av provisorisk art.

Bör särskilt studeras av motorflygarna. (INFO 82/1964)

Tider då informationssträckor är upprättade

Detta INFO utgör ett komplement till närmast föregående. (INFO 83/1964)

Märkning av flygplan

Det är roligt, när det rör sig!
INFO 75/1964, presenterat i KSAK-NYTT:s septembernummer är redan upphävt. Det nya heter: (INFO 84/1964)

Avgift för flygprov

I INFO 64/1964 föreskrives bla att avgifter för certifikat och behörighetsbevis skall inbetalas samtidigt med ansökan, såvida luftfartsstyrelsen icke annorledes bestämmer.

Från 1 oktober 1964 kommer avgift för flygprov att uttagas i samband med att vederbörande certifikat expedieras (postförskott). Avgift för teoriprova skall dock liksom förut inbetalas före provet. (INFO 85/1964)

Anvisning för utbildning vid flygskola för erhållande av certifikat för motorflygare och segelflygare

Karaktärsfordringarna på den som önskar förvärva certifikat preciseras i detta INFO som också innehåller anvisningar för flygskolorna om de åtgärder som skall vidtagas före utbildning av svenska resp. utländska medborgare av olika kategorier.

(INFO 87/1964)

Yrkesmässig luftfart

I KSAK-NYTT, septembernumret 1963, återges under rubriken "Vad är yrkesmässig luftfart" tre fall som då var aktuella. Det tredje fallet gällde en anmälan gjord till Luftfartsstyrelsen att Sundsvalls Flygsällskap utgivit en broschyr med reklam för klubbens verksamhet vari bl a fiskeresor och andra transporter utlovats. I KSAK-NYTT publicerades därefter ett yttrande av KSAK:s juridiska kommitté och ett meddelande att Luftfartsstyrelsen anmält fallet till polismyndigheten i Sundsvall för utredning

och eventuellt åtal. Utdrag ur denna anmälan citerades också.

Sedan den begärda polisutredningen i ifrågavarande ärende slutförts har polischefen/åklagaren i Sköns distrikts landsfiskalskontor meddelat att ärendet icke föranleder någon vidare åtgärd.

KSAK-NYTT har med anledning härav kontaktat luftfartsinspektionen, som bekräftar att målet nedlagts sedan det enligt polisrapporten framkommit att *inga sådana flygningar som avsetts i Sundsvalls Flygsällskaps prospekt hunnit utföras*. Det fanns med andra ord inget brott att bestraffa och Luftfartsstyrelsen har icke ansett det brottsliga uppsåtet var av sådan art att målet behövts fullföljas.

KSAK-NYTT är emellertid angelägen att framhålla för flygklubbarna att flygning av det slag som presenterats i flygklubbens broschyr är av sådan art att det måste klassificeras som luftfart i förvärvssyfte.

Segelflygare kursetta på Ljungbyhed

En hel del segelflygare var som vanligt med bland de senast utexaminerade fältflygarna. I år blev det en trippelseger för KSAK då såväl kurssettan, Jan Lundgren, Stora Blåsjön, som kurs-tvåan, Sven-Bertil Löw, Ronneby, och kurs-trean, Jan Roth, Norrköping, genomgått segelflygutbildning innan de sökte till flygvapnet.



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

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

AUTO-PRODUCTS AB

Linnégatan 18, Stockholm

Generalagent för United Aircraft International, East Hartford 8, Conn

ADF – ett navigeringshjälpmedel med många möjligheter

ADF som navigeringsmedel har många förespråkare. Man värdesätter särskilt den egenkapen att ADF arbetar ända ned till marknivå. – Fyra frågor har uppställts som prov på systemets användbarhet. I denna inledande artikel besvaras den första frågan. I kommande nummer av KSAK-NYTT följer fortsättningen.



ADF (Automatic Direction Finder) är ur många synpunkter det navigeringshjälpmedel som passar allmänflyget bäst både av ekonomiska skäl och med hänsyn till användbarheten. Vilka möjligheter har man nu med t. ex. BENDIX ADF-T-12-B? Ta några av de frågor som man kan få besvarade med hjälp av en ADF:

- Var är jag?
- Var ligger flygplatsen jag ska till?
- Vilken kurs skall jag hålla för att nå den flygplatsen?

Hur kan jag göra en kontrollerad inflygning? Radiokompassens funktion bygger på det faktum att radiovågorna från en sändare utbreder sig i alla riktningar. Radiovågorna mottages i loopantennen och på indikatorn fås den relativa bäringen* till den radiofyr från vilken signalerna kommer. Eftersom radiofyrarnas lägen är kända kan den egna positionen lätt fastställas.

Med en omkopplare kan man välja tre olika arbetssätt, ADF, REC (Receiver) och CW (Continuous Waves). I läge REC arbetar radiokompassen som en vanlig radiomottagare och då används endast referensantennen. CW-läget ger

* I artikeln användes begreppet "relativ bäring". Därmed avses riktningen (0°–360°) från flygplanets längdaxel.

samma funktion, samt en interferenston som underlättar frekvensinställningen.

Då omkopplaren står i läge ADF, matas mottagaren med signaler från både referens- och loopantennen. Mottagarens utsignal styr en motor som driver indikatorn så att den visar den relativa bäringen till sändarstationen (radiofyren).

De i ADF-T-12-B ingående enheterna framgår av figur 1. Det frekvensområde inom vilket radiokompassen arbetar omfattar 190–1750 kHz och är uppdelat i tre band. På mottagarens frontpanel finns fyra kontrollrar. En för inställning av frekvensen (avstämning), en för val av frekvensband, en för reglering av ljudstyrkan i hörlurar eller högtalare och en för till- och frånslag samt omkoppling mellan olika arbetssätt. Dessutom finns en knapp märkt "test", med vilken man kan kontrollera radiokompassens funktion.

Hur skall man få svar på den första frågan "Var är jag"? På kartan väljer man ut de två närmaste radiofyrarna varefter man avstämmer mottagaren till den enas frekvens, med funk-

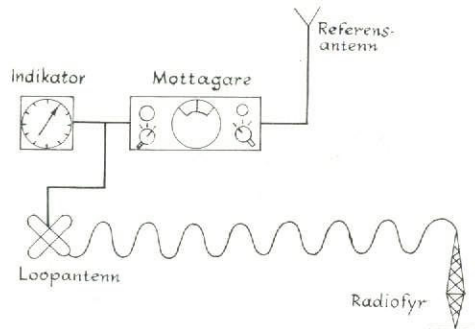


Fig 1

tionsomkopplaren i läget REC. När man identifierat stationens signal (morsetecknen) vrides funktionsomkopplaren till läge ADF och indikatorn visar då den relativa bäringen till radiofyren.

Bäringsuppgiften antecknas varefter man gör samma procedur med den andra utvalda radiofyren. Med hjälp av dessa båda bäringar kan man efter en enkel omräkning fastställa sitt läge på kartan. De bäringsuppgifter man erhåller från ADF-indikatorn är radiofyrarnas relativa bäringar i förhållande till flygplanet, men för

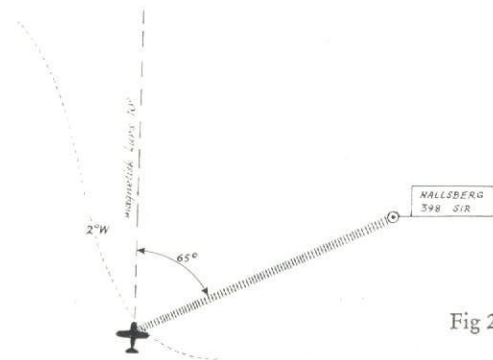


Fig 2

plotning på kartan måste man ha flygplanets bäring från respektive radiofyrar. Omräkningen tillgår så att den relativa bäringen adderas till flygplanets magnetiska kurs och korrigeras med den aktuella missvisningen för orten. Därefter lägger man till eller drar ifrån 180, beroende på det erhållna talets storlek.

Exempel 1. Enligt figur 2 är den relativa bäringen till radiofyren 65° och den magnetiska kursen 10°. Kartan anger missvisning 2° W, vilket ger 65+10–2=73. Genom att addera 180 fås bäringen från fyren till flygplanet, 73+180

=253°. Skärningspunkten mellan två sådana bäringarlinjer från två radiofyrar ger flygplanets exakta position.

Vid omräkning måste man komma ihåg följande:

1. Vid addition av magnetisk kurs och relativ bäring dra 360 från summan om den är större än 360.
2. Vid korrektion av missvisning addera östlig (E) och subtrahera västlig (W) missvisning.

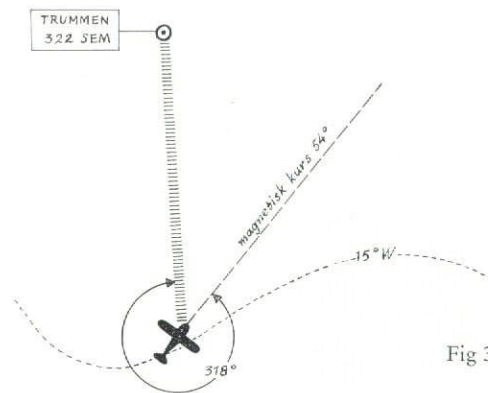


Fig 3

ADF-T-12 B

M-450 NAV/COM



*Bendixutrustningar
för affärs- och allmänflyg*

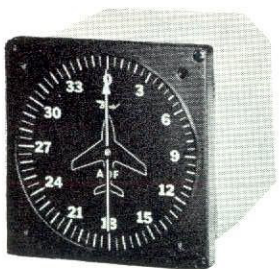
HESSELMAN BIL-AERO AB
Box 42046 - Stockholm 42 - Tel. 08/190480

Generalagent för: **The Bendix Corporation**
Bendix International Operations

- När additionen av östlig missvisning ger en summa större än 360, dra ifrån 360.
- Om subtraktionen av västlig missvisning ger ett negativt resultat drag det negativa talet från 360.

Exempel 2. I figur 3 är den relativa bäringen 318° och den magnetiska kursen 54° . Additionen ger 372 och enligt punkt 1 ovan subtraherar man 360 från detta och får då 12. Nu är den angivna missvisningen 15 W och subtraktionen från 12, enligt punkt 2 ovan, ger -3 . Det negativa talet skall dras ifrån 360, vilket ger 357 och efter subtraktionen av 180 får flygplanets bäring från radiofyren till 177° .

BOB



Kartnytt hos KSAK

Tre nytryck i ICAO-kartan över Sverige 1:1 000 000, daterade 24 september 1964, finns nu i lager. Det är kartbladen Kiruna, Sundsvall och Stockholm. Kartorna kostar som tidigare 6:— per styck.

Minst ett utlandsäventyr per år – parollen för rallybitna Varbergs-flygare

Oscar Andersson, ordförande i Varbergs Fk och Gunnar Förstberg, styrelseledamot har i år deltagit i Internationella Österrike-Rallyt i Wien i juli. Boris Svedberg, ordförande i Halmstads flygklubb och ytterligare en varbergsbo följde med i den fyrsitsiga Cherokeeen, som i växlande väder förde sin besättning från Getterön till Wiener-Aspern.

Man träffade en hel del flygarvänner på resan, inte minst bland dem som deltagit i Västkustrallyna, där Varbergs Fk varit medarrangör.

Hela resan kostade 300 kronor per man eller m a o ungefär samma som en järnvägsbiljett. Men tågresan skulle ha varat flera dygn, krävt extra sovvagnsutlägg och kostnader för måltider under flerdagarsresan. Enkelresan Varberg—Wien tog åtta timmar.

TAXIFLYGNINGAR

UTHYRNING

även utan förare

SKOLNING

MED 2-MOTORIGT STOL-FLYGPLAN

DORNIER Do-28

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



Söndagsskolflyg 1964

var en ny giv i kyrkans PR-verksamhet, lanserad av Svenska Söndagsskolrådet ett par söndagar i september. Ett flygsläp med orden SÖNDAGSSKOLAN EN VÄRLDSRÖRELSE kretsade över sju städer och på flygplatserna anordnades program för tusentals söndagsskolbarn med sång och musik och med både borgmästare och biskopar som talare.

I Stockholm bjöd dessutom segelflygklubben på en uppvisning. Bl a flög klubbordföranden, kyrkoherde Carl-Magnus Magnuson med dagens talare, missionären Per Juliusson som passagerare — båda iförda sina prästerliga ämbetsdräkter till stor förnöjelse för barnen.

KSAK-NYTT ger artikelservice

Många artiklar som kommer redaktionen tillhanda bedöms som mycket värdefulla för vissa begränsade grupper av tidskriftens stora sakkunniga läsekrets. Trots detta kan de inte publiceras på grund av sin längd.

Därför har KSAK-NYTT beslutat framställa dylikt artikelmaterial i separatträck (stencilerat i A-4), vilket i all korthet presenterats i KSAK-NYTT och som kan rekvireras från redaktionen för en billig penning.

För dagen anmäles:

KSAK-NYTT:s SPECIALARTIKEL Nr 1 (Pris 3:--)

Bengt Söderholm

OSTIV-prov med standardsegelflygplan i Varese 5-18 september 1964

OSTIV (Organisation Scientifique et Technique Internationale du Vol à Voile) hade i år två kurser på sitt program, en vågsegelflygkurs och en provflygkurs. Den förstnämnda inställdes dock på grund av för dålig anslutning. Provflygkursen, som varade i två veckor, hade samlat 12 deltagare från olika länder. Från Sverige deltog Bengt Söderholm, Linköping, Flight Test Engineer hos SAAB, närmast sysselsatt med SAAB 105, välkänd för Allebergslever, innehavare av svenskt diaman-C nr 1 och med 1750 flygtimmar och nära 6800 starter på segel- och motorflygplan.

KSAK-NYTT:s SPECIALARTIKEL Nr 2 (Pris 3:--)

H Hartmann/bearbetning E Persson

Acceleration, lastfaktor, säkerhetsfaktor och brottlast

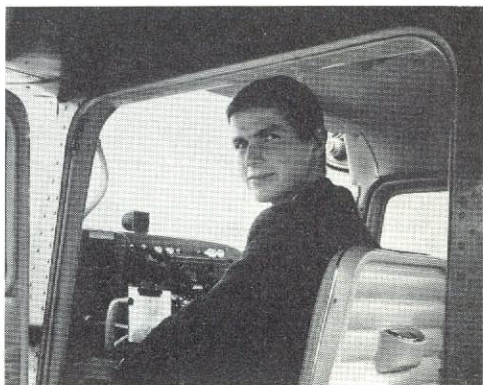
I artikeln berörs en grundläggande fråga för all flygning, nämligen hur högt man får belasta ett flygplan och vilka manövrer som överhuvud taget kan utföras med flygplanet. Vilken nytta har anslagen i förarkabinen på segelflygplan med uppgift om belastningsgrupp, högsta tillåtna hastighet i lugnt väder och i byigt väder etc. — Vad döljer sig bakom begreppet belastningsgrupp och vilken nytta har en hastighetsbegränsning, när flygplanet kan brytas sönder redan vid lägre fart?

KSAK-NYTT:s SPECIALARTIKEL Nr 3 (Pris 3:--)

John Rissler

En vinterflygning Bromma-Djerba (Tunisien) och åter

Annandag jul 1963 startade John Rissler, numera trafikpilot i Stockholm och under inflygning på LIN-chartrade Aero-Commander, med



två passagerare i en Cessna 172. Målet var Tunisien, dit man nådde efter en högtintressant och lärorik flygning i blandat väder. Författaren återvände till Bromma på Trettondagen och nu låter han sina Medelhavs-längtande vinterflygkolleger ta del av erfarenhetsloggaren.

*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

Rikssegelflygtävlingen 1964

Just som KSAK-NYTT skall gå i press lyckas segelflygavdelningen forcera fram vinnarna i de olika moment och klasser som ingår i den omfattande tävlingen, en uppgift som i år varit mera krävande än någonsin, eftersom antalet insända resultat slår alla rekord.

Här nedan publiceras de bästa resultaten:

Höjdmomentet, individuellt klass I

1	Johansson L-G	Örebro BFK	14 015
2	Nordlund Åke	Nyköpings FK	10 830
3	Atmer Johan	Uppsala FK	10 515
4	Widakowich Marius	Stockholms SFK	10 255
5	Svensson Åke	Borl-Domnarv FK	10 135

Höjdmomentet, individuellt klass II

1	Öhbm Lars Ola	Örebro BFK	9 925
2	Svensson Lars-Åke	Kiruna FK	9 750
3	Eriksson Leif	Uppsala FK	9 225
4	Strid Clarence	Norrköpings FK	8 990
5	Wlassics Istvan	Eskilstuna FK	8 825

Höjdmomentet, individuellt, oavsett klass

1	Johansson L G	Örebro FK	14 015
2	Nordlund Åke	Nyköpings FK	10 830
3	Atmer Johan	Uppsala FK	10 515
4	Widakowich Marius	Stockholms SFK	10 255
5	Svensson Åke	Borl-Domnarv FK	10 135

Höjdmomentet, lag

1	Örebro BFK, Lag I	Johansson L G	14 015
		Öhbm L O	9 925
		Karlsson G O	7 375
			31.315
2	Uppsala FK, Lag I	Atmer J	10 515
		Jerstedt S	8 180
		Eriksson L	9 225
			27.920
3	Borlänge-Domnarv FK, Lag I	Svensson Å	10 135
		Holm L	9 605
		Norman S O	8 035
			27.775
4	Eskilstuna FK, Lag I	Runnkvist L	9 330
		Wlassics I	8 825
		Carlsson L	8 690
			26.845
5	Borås FK, Lag I	Karlsson B	9 370
		Bergendahl L O	8 265
		Follin Å	7 775
			25.410

Distanmomentet, individuellt, klass I

1	Sjödin Bo	Jönköpings FK	503,71
2	Ahlström Jan	Norrköpings FK	476,10
3	Ax Göran	Linköpings FK	460,26
4	Holm Leif	Borlänge-Domnarv FK	425,49
4	Mårds Allan	Borlänge-Domnarv FK	425,49

Distanmomentet, individuellt, klass II

1	Wik Torsten	Linköpings FK	470,59
2	Öhbm Lars Ola	Örebro BFK	425,06
3	Olsson Per-Olof	Eskilstuna FK	374,52
4	Wlassics Istvan	Eskilstuna FK	366,77
5	Möller Anders	AK i Malmö	331,64

Distanmomentet, individuellt, oavsett klass

1	Sjödin Bo	Jönköpings FK	503,71
2	Ahlström Jan	Norrköpings FK	476,10
3	Wik Torsten	Linköpings FK	470,59
4	Ax Göran	Linköpings FK	460,26
5	Holm Leif	Borl-Domnarv FK	425,49
5	Mårds Allan	Borl-Domnarv FK	425,49

Distanmomentet, lag

1	Linköpings FK	Wik T	470,59
		Ax G	460,26
		Rodling S	317,40
			1248,25
2	Eskilstuna FK	Broberg L	376,40
		Olsson P-O	374,52
		Wlassics I	366,77
			1117,69
3	Örebro BFK	Öhbm L O	425,06
		Silesmo I	356,58
		Karlsson G O	305,49
			1087,13
4	Borlänge-Domn FK	Holm L	425,49
		Mårds A	425,49
		Svensson Å	235,47
			1086,45
5	Jönköpings FK	Sjödin B	503,70
		Bucht G	275,53
		Axner Y	260,99
			1040,22

Hastighetsmomentet, individuellt, klass I

1	Fredriksson Lars	Eskilstuna FK	90,73
2	Jerstedt Sture	Uppsala FK	86,72
3	Hedenbergh Lars	Kronobergs FK	79,00
4	Andersson Åke	Eskilstuna FK	75,81
5	Persson P A	Ljungbyheds FK	75,26

Forts på nästa sida

Flygvapnets nya ordnings- och säkerhetsföreskrifter (OSF)

Gemensamt yttrande av KSAK och SPAF

Företrädarna för allmänflyget har ånyo fått tillfälle att yttra sig över de av flygvapnet föreslagna Ordnings- och Säkerhetsföreskrifterna (OSF), närmast kapitlet *Flygtrafikledning*.

KSAK och SPAF har gemensamt studerat det reviderade förslaget och gemensamt yttrat sig över detsamma i en skrivelse till Luftfartsstyrelsen.

I den skrivelse till chefen för flygvapnet som luftfartsstyrelsen nu avlätit har styrelsen i allt väsentligt beaktat allmänflygets synpunkter. Styrelsen noterar, att de föreliggande bestämmelserna endast avses gälla för flygverksamhet med militära flygplan.

En mängd detaljfrågor behandlas i luftfartsstyrelsens skrivelse. Beträffande den viktigaste punkten i flygvapnets förslag, den som handlar om kontroll av all flygtrafik inom militära terminalområden, har luftfartsstyrelsen sagt följande:

”Beträffande mom 6.2.3. delar styrelsen CFV uppfattning angående behovet av någon form av reglering jämväl av flygtrafik under VMC inom vissa terminalområden. Emellertid måste formerna och förutsättningarna för en sådan reglering närmare studeras, bl a med avseende på ansvarsfördelning mellan regionala och lokala trafikledningsorgan, det kontrollerade lufrummets utformning, separationsmetoder, och -bestämmelser, tillgänglig radartäckning och tillgängliga telekommunikationer, följdändringar i trafik- och trafikledningsbestämmelser m. m.

Styrelsen får även i detta avseende föreslå att styrelsen i samarbete med CFV undersöker frågan, och eftersom denna så påtagligt berör vissa civila trafikantgrupper är det, som luftfartsstyrelsen ser saken, ett rimligt önskemål att dessa få delta i undersökningen.”

Luftfartsstyrelsen framför slutligen att om flygvapnet önskar genomföra föreliggande bestämmelser med giltighet enbart för militära flygplan, vill styrelsen inte motsätta sig detta.

KDA flyttar

Kongelig Dansk Aeroklubb har fått nytt sekretariat, centralt beläget vid Grønttorvet i Köpenhamn. Den nya adressen är Romersgade 19³, Köbenhavn K. Telefon: 14 46 55 och 14 68 55.

Hastighetsmomentet, individuellt, klass II

1	Gabrielsson Tore	Linköpings FK	76,62
2	Wlassics Istvan	Eskilstuna FK	65,70
3	Svensson Sven-Ewert	Linköpings FK	65,02
4	Öhbm Lars Ola	Örebro BFK	61,23
5	Wik Torsten	Linköpings FK	61,23

Hastighetsmomentet, individuellt, oavsett klass

1	Fredriksson Lars	Eskilstuna FK	90,73
2	Jerstedt Sture	Uppsala FK	86,72
3	Hedenberg Lars	Kronobergs FK	79,00
4	Gabrielsson Tore	Linköpings FK	76,52
5	Andersson Åke	Eskilstuna FK	75,81

Hastighetsmomentet, lag

1	Eskilstuna FK, Lag I	Fredriksson L	90,73
		Andersson Å	75,81
		Ek E	72,29
			238,83
2	Linköpings FK, Lag I	Gabrielsson T	76,52
		Söderholm B	74,20
		Eriksson T	71,66
			222,38

3	Linköpings FK, Lag II	Rodling S	70,14
		Svensson E	65,02
		Persson E	62,56
			197,72

4	Jönköpings FK	Sjödin B	74,35
		Brännström S	56,17
		Bucht B	54,41
			184,93

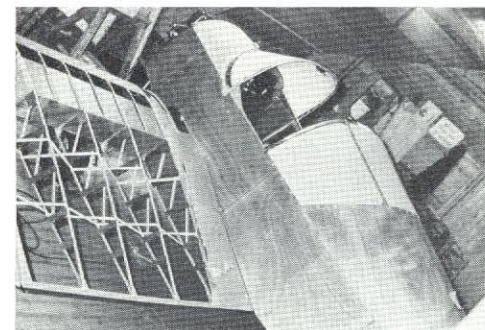
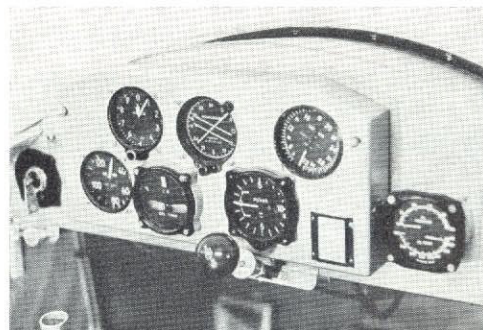
5	Eskilstuna FK, Lag II	Wlassics I	65,70
		Broberg L	64,09
		Arnegård S	52,16
			181,95

Individuell segrare i RST, sammanlagt:

Bo Sjödin, Jönköpings FK

NIKEVINNARE:

Eskilstuna FK



Ännu en KSAK-Jodel flygklar

Olle Gustafsson, Vargön, väntar provflygare

Olle Gustafsson är en av dem som 1957 deltog i KSAK:s första Jodel-byggkurs och som där skaffade sig erforderlig kompetens för att egenhändigt förvandla den KSAK-köpta byggsatsen till ett trevligt tvåsitsigt lätt flygplan.

Tretton flygplan är i dag färdiga, men ett par av dem, däribland Gustafssons, väntar på provflygning. Ytterligare fem flygplan är under arbete och av dessa finns förutsättningar att alla kan bli klara inom ett år.

Det är en krävande uppgift hembyggarna tagit på sig. De sätter till huvudparten av sin fritid, men så blir också de färdiga flygplanen till prov på rena konstantverket.

Ytterligare två byggsatser finns i KSAK:s ägo.

Flygarmonumentet

Chefen för flygvapnet har i en skrivelse till Stockholms stads gatukontor föreslagit, att det av KSAK år 1931 på Karlaplan uppförda flygarmonumentet, skulpterat av Carl Milles, i samband med ombyggnaderna för T-banestationen vid Karlaplan flyttas, antingen till planen framför Kungl. Krigsarkivet eller till kullen i Valhallavägens östra förlängning.

FAI segelflygkommission sammanträder 30-31 oktober

Segelflygarna kommer bl a att diskutera VM-reglerna för 1965 års segelflyg-VM i England samt ev detaljändringar i Code Sportif, det internationella regelverket. Vidare behandlas en del förslag, tex metod för distansberäkningar (Polen), VM-klass för damer (Ryssland) och en blandad VM-klass, innehållande resultaten från öppen och standardklass (USA).





Finland dominerade i dansk linstyrnings-landskamp

Den finska lagsegeren över Sverige, Danmark och Norge i nämnd ordning var välförtjänt, sedan finländarna den 5-6 september bärgat klasssegrarna i Speed (dubbelseger), Stunt och Team-Racing (dubbelseger). Men det var två svenskar som stod för en övertygande dubbelseger i Combat, F Olsson och T Öberg med P Evers på femte plats.

De svenska TR-lagen placerade sig bra, Olsson/Söderberg blev trea, Alseby/Hagberg fyra och Pinotti/Hagel åtta.

I Speed kom R Hagel på fjärde, C-E Enqvist och O Kjellberg på delad sjätte plats.

Stuntflygarna G Aronsson, L Eriksson och P Evers låg väl samlade på sjätte, åttonde och nionde plats.

Segslitet modellflyg-SM äntligen avgjort

Det var väl närmast svårigheten att få tag i en villig tävlingsarrangör som kom SMFF att förlägga årets friflygs-SM till en något sen tidpunkt och en med hänsyn till tidpunkten olämplig plats, F 10 i det höstblåsiga Skåne.

Modellflygarna som ställde upp till SM i slutet av augusti kunde endast konstatera att stormen, som just då rasade över Skåne, gjorde all flygning omöjlig.

En månad senare hade man bättre lycka. Aeroklubben i Malmö hade tur med vädret och SM:et kunde genomföras till full belåtenhet.

Resultaten

Gamen Norrköping, dubbelsegrade i lagtävlingen med Uppsala Fk på tredje och värdeklubben på fjärde och femte plats.

Individuellt vann Gunnar Kalén mästartiteln i segelmodellklassen, en livligt applåderad seger. Kalén är grenchef för friflygande modeller i SMFF och klassspecialist i KSAK:s modellflyg-

kommitté. Han har tävlat i årtionden, gjort utomordentliga insatser men aldrig tidigare tagit SM-titeln.

Pålitlige Jan-Olle "Julle" Åkesson från AKM blev SM i Wakefieldklassen, medan uppsaliensarna Nils-Erik Hollander och Bo Wall ordnade till en fin dubbelseger i kolvmotorklassen.

Ny informationskälla för flygväderlekstjänsten

Ännu en KSAK-rekommendation realiserad

I KSAK:s Affärsflygutredning angavs under rubriken "Åtgärder för att möta utvecklingen" bl a:

att ökade möjligheter gives att erhålla informationer från flygväderlekstjänsten.

Den som efter 1 okt. 1964 ringer 08/28 87 86 får av en automatsvarare en synnerligen uttömmande rapport över väderlekssituationen inom Stockholms flyginformationsregion, d v s området norr om linjen norska gränsen—Säffle—Moholm och österut t o m Gotland. Området begränsas i norr av linjen genom Grövelsjön—Falun—Skutskär.

Rapporten avslutas med en hänvisning för ytterligare informationer till telefon 29 85 90 (d v s Flygväderlekstjänsten på Bromma).

Om försöket slår väl ut, avser man att införa systemet i första hand i Göteborgs- och Malmödistrikten.

Säsongens första torsdagsträff

Lyckad träff med Rolf Algotson i Polen

Den i föregående nummer av KSAK-NYTT annonserade ärtmiddagen med Rolf Algotson som kåsör blev en framgång. Det var inte bara stockholmare som hörsammat kallelsen utan medlemmar från Eskilstuna, Arboga, Uppsala etc. Kåseriet — och de många färgbilderna — gav de närvarande en klarare bild av det framgångsrika polska segelflyget.

Ny ärtmiddag 26 november

Nästa ärtmiddag blir torsdagen den 26 november med kåseri från allmänflygets värld. Anmäl i tid, ty utrymmet är begränsat!



– sjöversionen av MFI-9B TRAINER

MFI-9 JUNIOR och MFI-9B TRAINER kan nu förses med PEE-KAY 1500 flottörer, varvid flottörstället monteras till kroppen i ordinarie landställinfästningar.

Den höjda flygvikten medger att flygplanet fortfarande kan flygas med 2 personer, full tank och bagage.

Data och prestanda för land- resp. sjöversion		
	land	sjö
Tomvikt	340 kg	400 kg
Flygvikt	575 kg	615 kg
Marschfart 75 % S.L.	210 km/t	185 km/t
Stighastighet	4,5 m/sek	3,6 m/sek
Startsträcka resp. tid till lättning	150 m	22 sek
Aktionssträcka vid 65 % S.L. Utan reserv	760 km	680 km

Varför inte beställa en TRAINER omgående med leverans av flottörstället till våren? Hela vinterhalvåret kan därigenom aktiveras med inflygning på typen vilket underlättar sjöutbildningen.

Pris för flygklart flygplan utan radio: MFI-9B TRAINER kr. 48.000:—
MFI-9B Sjö kr. 66.000:—

AB MALMÖ FLYGINDUSTRI

BULLTOFTA FLYGPLATS MALMÖ ☉

TEL. 040/93 47 10



Sven Sandberg
testar:



BEAGLE "HUSKY" *

Billiga STOL-flygplantyper finns det inte särskilt gott om. Men hit hör den fyrsitsiga Beagle Husky som nu lanseras på svenska marknaden. I motsats till vissa andra av Beagles produkter, som under senaste året presenterats i Sverige, är Husky inte en ombyggnad eller modernisering av äldre plan utan en helt ny konstruktion, ehuru uppbyggt efter gamla konventionella principer med stålrör och duk. Detta torde ha skett med tanke på att underhållet skall kunna ske fältmässigt med småreparationer på platsen.

Skilnaden från Huskys närmaste motsvarighet Supercub är att Husky har fyra platser och 180 hk motor med stigpropeller. Marschfarten ligger något högre, men STOL-egenskaperna är inte lika goda. Husky är vidare något billigare.

Kabinen är ingalunda luxuös men ändå relativt ombonad. Sikten är obehindrad tack vare de stora fönstren som även bildar tak ganska långt bakåt, en fördel inte minst vid bogsering. Tyvärr skymmer nosen något under körning på marken. Husky är som väntat lättflugan med mycket godartade vinkningsegenskaper. Vinkningsfarten med full klaff är så låg som 56 km/tim. Högvingade plan med stor spännvidd har sällan god skevroderverkan, men Husky utgör ett positivt undantag.

Vid en av provlandningarna fick vi en liten galopp. Det kan möjligen ha berott på att exemplaret i fråga var försett med extrastora lågtrycksdäck för bruk på fält med lös yta. (Ärminstone vill vi ha något att skylla på.) Dörarna kunde med ett handgrepp avlägsnas, vil-

* Husky betyder Eskimöhund. Namnet understryker flygplanets karaktär av tålig "arbetshäst".

ket ju bl a är en fördel vid fotografering. Dessutom medger konstruktionen installation av flygkamera för lodfotografering.

Husky måste tillerkännas ett brett register. Främst lämpar sig typen för bogsering av segelplan och reklamläp. Det är dessutom en tillgång då marschfarten betyder mindre än möjligheterna att utnyttja begränsade fältytor med gropig eller lös mark. Kabinen är rymlig. En sjukbår jämte pilot och vårdare får rum, bagaget placeras bakom de aktre passagerarplatserna.

Ett rikt sortiment av extra utrustning tillhandahålls. Här ingår bl a flottörer och skidor. Med sin starka motor bör Husky kunna bli ett utmärkt sjöflygplan. Jordbruksversionen kan ta 455 liter bepudringsvätska.

Det skall bli intressant att se om försvaret lägger sig till med detta flygplan. Det har i varje fall vissa förutsättningar att kunna användas för sambandsflygning m. m.

Generalagent är Sverigeflyg, Stockholm, och service och reservdelslager kommer att finnas hos FNA i Norrtälje.

Teknisk beskrivning

Enmotorigt, fyrsitsigt, högvingat, halvt fribärande monoplan i svetsad stålrörskonstruktion med dukklädsel. Tvåhjulsställ med sporrhjulstyrning kopplad till sidroderpedalerna. Individuella skivbromsar manövrerade med täpspetsarna. Effektiva konventionella vingklaffar. Höjdrim. Fast stigpropeller av metall. Motor: Lycoming O-360-A2A, luftkyld, fyrcylindrig med horisontella, motstående cylindrar. Effekt 180 hk.

Pris med standardutrustning fritt England 59.450:—. Vill man ha planet hämtat tillkom-

DATA och PRESTANDA

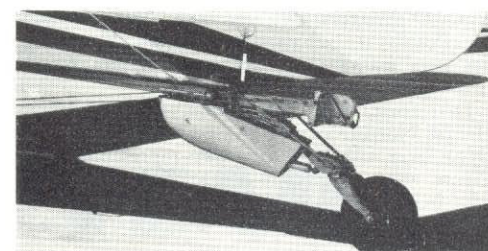
Data

Spännvidd	11,0 m
Längd	7,1 m
Höjd	2,5 m
Vingyta	17,1 m ²
Vingbelastning	69 kg/m ²
Effektbelastning	6,7 kg/hk
Tomvikt, standardversion ..	672 kg
Maxvikt	1.200 kg
Bränslevoly, standard ..	136 liter

Prestanda

Toppfart vid havets nivå ..	201 km/tim
Marschfart	175 km/tim
Stighastighet, landversionen	4,1 m/sek
Startrullsträcka v. maxvikt	152 m
D:o vid 175 kg tillsatsvikt	87 m
Landningsrullsträcka	146 m
Stallfart m. nedfällda vingklaffar	56 km/tim
Max flygsträcka, standardversionen	805 km
D:o, med extratank	1.140 km

Anm. Ovanstående uppgifter har lämnats av generalagenten.



mer ca 750:—. För radio och annan extra utrustning tillkommer 7.000:—.

Inköpspris

Avskrivning under 7 år till 20 %	9.550:—/år
Försäkring (kasko + ansvar)	3.900:—/år
Landningskort för Sverige	200:—/år
Besiktning m. m.	480:—/år
Hangaravgifter	1.500:—/år

Summa fasta kostnader 15.630:—/år

Drivmedel	16:—/tim
Tillsyn och översyn av flygplanet ..	9:—
D:o av motor och propeller	5:—

Summa rörliga kostnader 30:—/tim

Timpriser	300 tim/år	500 tim/år
Fasta kostnader	52:—/tim	31:—/tim
Rörliga kostnader	30:—/tim	30:—/tim
Summa	82:—/tim	61:—/tim

Kilometerpris	50 öre	38 öre
Platspris	13 öre	9 öre



Henrik Nordström till Nyge-Aero

Förre chefen för Västmanlands Flygflottilj i Västerås, överste Henrik Nordström, har från den 1 oktober i år utsetts till direktör i AB Nyge-verken/Nyge-Aero, Nyköping. Uppgiften blir att närmast under företagets verkställande direktör, disponent Göte Johansson, leda verksamheten vid Nyge-Aero. Samtidigt är han verkställande direktör i AB Taxiflyg.

Överste Nordström har därmed återknutit kontakt med den stad, där han under flera år — fram till okt. 1959 — var flottiljchef vid F 11. Tjänsten vid Västerås-flottiljen lämnade han den 1 oktober och det blev en effektiv sorti. Efter en omfattande avskedsceremoni steg han nämligen upp i en Piper Aztec och lyfte till tonerna av två marscher, utförda av F 1:s musikkår. Marscherna var dels Livgrenadjärregementets i Linköping paradmarsch och dels Västmanlands Flygflottiljs marsch, markerande det första resp. det sista militära förband som överste Nordström tjänstgjort vid.

Den första större uppgiften, som direktören Henrik Nordström fick ge sig i kast med, var att flyga över till USA och där representera vid Pipers årliga konferens i Florida med dealers från hela världen. I slutet av månaden är han dock åter för att ta sig an de många väntande uppgifterna på hemmaplan.

278 — Oktober 1964

Säffle nu på den svenska flygkartan

Säffle flygklubb har med välvilligt stöd av företag och enskilda, myndigheter och privatpersoner lyckats fullfölja sitt projekt, flygplatsen vid Nolby. Banan 01/19, 850×50 m som ligger bara en halvmil från Säffle tar nu emot taxi-flyg och privatpiloter och flygklubben ordnar transporter mellan flygplatsen och Säffle.

För närmare information kontakta lämpligen överingenjören Bertil Sandberg, Säffle, telefon 825 00 eller 101 25, efter arbetstid.

Näringslivets Opinionsnämnd har avgjort betydelsefullt reklamål

Med stöd av Grundreglerna för god reklam har Näringslivets Opinionsnämnd den 10 september 1964 avgivit ett offentligt yttrande i ett omfattande mål mellan Nyge Aero/AB Nyge-verken och Travelair/Flygleveranser.

I yttrandet har opinionsnämnden deklarerat, att de sistnämnda företagen i samtliga tio delvistefrågor brutit mot de anvisningar som lämnats i grundreglerna för god reklam och handlat mot god affärsd.

Länsvisa studieledarkonferenser för flygklubbarna

Medborgarskolan och KSAK förbereder flygstudierna

KSAK och Medborgarskolan har sammankallat flygklubbarnas studieledare till studiekonferenser, arrangerade som en förberedelse till de teoristudier som flygklubbarna bedriver, särskilt under vinterhalvåret. Hittills har man genomfört dylika studiedagar i Gävleborgs län, Värmlands län och Gotlands län.

Under hösten kommer studiekonferenser att hållas i Stockholms stad och län den 19 oktober och senare i Kopparbergs län samt i Kalmar, Blekinge och Kronobergs län.

Luftposten

är namnet på Uppsala flygklubbs "sanna, uppriktiga och fruktansvärt fruktansvärda tidning, av vilken nr 168 i den numrerade bibliofilupplagan, daterad nr 4/1964 har hamnat på redaktionsbordet.

Det stencilerade häftet i A4 innehåller studentikost inbäddade sakligheter från motor-, segel- och modellflyget, från Sverige och från utlandet och en hel del helsidesannonser, vilkas upphovsmän gjort utgivningen av detta trevliga lilla klubborgan möjlig.



1909 — Goodyear konstruerar sitt första flygplansdäck.



1964 — Aircraft Rib — rätt däck för modernt sportflyg. Kontakta Er Goodyear-leverantör som lämnar sakkunnig service och utför montering under ansvar.

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 förutsättningarna.

GOODYEAR

Stark svensk modellflyginsats vid Europa-Cupen i Saar

En grupp svenskar ställer varje år upp i de internationella modellflygtävlingar som ordnas av aeroklubben i Saargebiet. Tävlningen går i de tre friflygklasserna och svenskarna placerade sig över hela linjen.

I *segelmodellklassen* blev årets svenske mästare Gunnar Kalén trea, medan två andra svenskar kom på 9:e och 10:e plats. Det räckte till en svensk lagseger.

Kolvmotorklassen vanns av Rolf Hagel med två svenskar som nia och elva. Tredjeplacering i lag.

Wakefieldklassen gav Ragnar Åhman en 5-poängsger och även här hamnade de återstående

de svenskarna på 9:e och 11:e plats. Lagplacering: tvåa.

I *lagtävlingen sammanlagt* kom Sverige på 2:a plats efter Holland. Samtliga klassvinnare stått med maxtid 900 sek.

Reviderad rekordtabell för modellflyget

KSAK:s modellflygkommitté har gått igenom samtliga svenska rekordnoteringar och placerat in dem på sin plats i det internationella rekordsystemet, som enligt beslut av modellflygarna skall följas. Den nya rekordtabellen publiceras här nedan tillsammans med de aktuella internationella FAI-rekorden.

Rekordnummer	Rekordklass	Modelltyp	Svenskt	
			Resultat	Namn
1	tid	Friflyg. gummitot.	47 min	Ragnar Åhman
2	distans	"	35 km	Ragnar Åhman
3	höjd	"		
4	hastighet	"		
5	tid	Friflyg. kolvmot.	1 t 47 min	Nils Blomé
6	distans	"	26,4 km	Lennart Sterner
7	höjd	"		
8	hastighet	"		
9	tid	Friflyg. helik. gummitot.		
10	distans	"		
11	höjd	"		
12	hastighet	"		
13	tid	Friflyg. helik. kolvmotor		
14	distans	"		
15	höjd	"		
16	hastighet	"		
17	tid	Friflyg. segelmod.	1 t 41 min 59 sek	Rune Johansson
18	distans	"	190 km	Ambjörn Wahlund
19	höjd	"	565 m	Lars Persson
20	tid	Radiostyrd motormodell		
21	distans	"		
22	höjd	"	1,530 km	Lennart Olsson
23	hastighet	"		
24	tid	Radiostyrd segelmodell		
25	distans	"		
26	höjd	"		
27	hastighet	Linstyrd 0-2,5 cm ³	188,5 km/t	Olle Ericsson
28	hastighet	" 2,5-5,0 cm ³	222,0 km/t	Olle Ericsson
29	hastighet	" 5,0-10,0 cm ³	220,9 km/t	Olle Ericsson
30	hastighet	" reaktionsmotor		
31	distans			
	i slutet i bana	Radiostyrd motormodell		
32	tid	Inomhusmodell	5 min 3 sek	Roald Olsson



Jesper von Segebaden åter svensk mästare

Vädret försökte sätta krokben även för RadioSM på Rommehed 10-11 oktober, men söndagen bjöd acceptabelt väder, ända fram till sista start, då himlen öppnade sina portar för regnet.

I multiklassen vann suveräne Jesper von Segebaden, Starflyers, Stockholm (8140 p) med Rolf Dilot, Aeroklubben i Malmö (7593 p) på andra och Jan Lewenstam, Starflyers (7550 p) på tredje plats.

I enkanalsklassen blev Per Olof Lekare, Siljansbygden (2437 p) svensk mästare, Stig Hellquist, Oskarshamn (1666 p) blev tvåa och Alf Johansson, Borlänge (1568 p) trea.

rekord		Internationellt rekord			
Klubb	År	Resultat	Namn	Nation	År
Fk Gamen	1957	1 t 41 min 32 sek	V Fiodorov	Ryssland	1964
Fk Gamen	1954	371,189 km	G Tchglitsev	Ryssland	1962
		1,892 km	V Fiodorov	Ryssland	1964
		107,080 km/t	V Davidov	Ryssland	1940
Örebro Sc Mfk AKM	1949	6 t 1 min	I Koulakovsky	Ryssland	1952
	1952	378,756 km	E Boricevitch	Ryssland	1952
		4,152 km	G Lioubouchkine	Ryssland	1947
		129,768 km/t	E Stiles	U.S.A.	1949
		12 min 2 sek	P Matekaitis	Ryssland	1963
		889 m	P Matekaitis	Ryssland	1963
		205,12 m	G Pelegi	Italien	1958
		2 t 53 min 37 sek	S Purice	Rumänien	1963
		91,491 km	V Titlov	Ryssland	1963
		3,750 km	S Purice	Rumänien	1963
Mfk Termik	1946	4 t 58 min 10 sek	M Milutinovic	Jugoslavien	1961
Uppsala Fk	1963	310,33 km	Z Taus	Tjeckoslovakien	1962
Östersunds Fk	1945	2,364 km	G Benedek	Ungern	1948
		8 t 52 min 25 sek	M Hill	U.S.A.	1964
		182,123 km	N Malikov	Ryssland	1962
AKM	1963	4,062 km	M Hill	U.S.A.	1963
		204 km/t	C R Scott o. D Jehlic	U.S.A.	1963
		9 t 4 min	I Barber	Nya Zeeland	1960
		11,503 km	N Malikov	Ryssland	1962
		603 m	N Drojjine	Ryssland	1959
Mfk Star-Flyers	1957	273,660 km/t	B Lauderdale o. T McDonald	U.S.A.	1963
Mfk Star-Flyers	1954	253 km/t	B Shelton o. B-C Harris	U.S.A.	1958
Mfk Star-Flyers	1953	316 km/t	A Kouznetzov	Ryssland	1962
		327 km/t	E Zanin	Italien	1964
		218 km/t	N Malikov	Ryssland	1964
AKG	1953				

System 37 "Viggen"

ökar flygsäkerheten

I system 37 "Viggen" har man haft förutsättningar att beakta flygsäkerhetssynpunkterna mer än i något tidigare svenskt flygplanssystem. Redan i specifikationen, som kräver kort start- och landningssträcka samt låg landningsfart, ingår en betydande flygsäkerhetsfaktor. De begärda egenskaperna uppnår man dels genom nosvingen, dels genom den reversibla jetstrålen. Genom den sistnämnda har föraren fått ett "aktivt" hjälpmedel som vid landning gör honom mindre beroende av med hjulbromsning följande nackdelar i vårt klimat (t ex halka).

De flygsäkerhetsfrämjande åtgärderna har emellertid inte stannat vid detta. Mot bakgrund av att den övervägande delen av haverierna inträffar i samband med landning har man i "Viggen" infört en automatisk fartkontroll. Den fungerar så att den automatiskt håller flygplanet i inställd fart i samband med inflygning före landningen. Detta sker genom att den reglerar motorpådraget så att motorn ger erforderlig dragkraft m h t flygplanets läge och önskad (inställd) fart.

Under inflygningen för landning och i samband med sättningen har föraren sin uppmärksamhet huvudsakligen koncentrerad framåt-utåt. Samtidigt måste han emellertid kontrollera fartmätaren, flyglägesinstrumenten m m på instrumentbrädan (speciellt vid nedsatt sikt). Detta innebär att han måste flytta blicken, ändra ögonens fokusering och eventuellt vrida på huvudet. Varje sådan omställning stjälar tid och minskar uppmärksamheten framåt-utåt. Ju fler sådana omställningar — desto större osäkerhet vid landningen. Tekniken erbjuder nu en metod som avsevärt minskar denna osäkerhetsfaktor. Metoden benämnes "Siktlinjepresentation" (på engelska "Head-up-display") och demonstrerades bl a på årets Farnborough-utställning. Den innebär att man projicerar de viktigaste instrumentens värden, på förarens vindruta. Därigenom kan föraren utan att flytta blicken få alla de infor-

mationer han behöver för en säker manövrering av flygplanet under landningsförloppet.

System 37 "Viggen" kommer att utrustas med denna anordning.

Detta är första gången vi har tillfälle att informera om dessa utrustningar i "Viggen". Vi kan inte få kombinationen av låg fart och de nämnda utrustningarna i något annat flygplan än 37 "Viggen". Därför kan vi med all rätt för framtiden räkna med en avsevärt förbättrad flygsäkerhet i och med att System 37 "Viggen" kommer i tjänst.

SMÅTT och GOTT

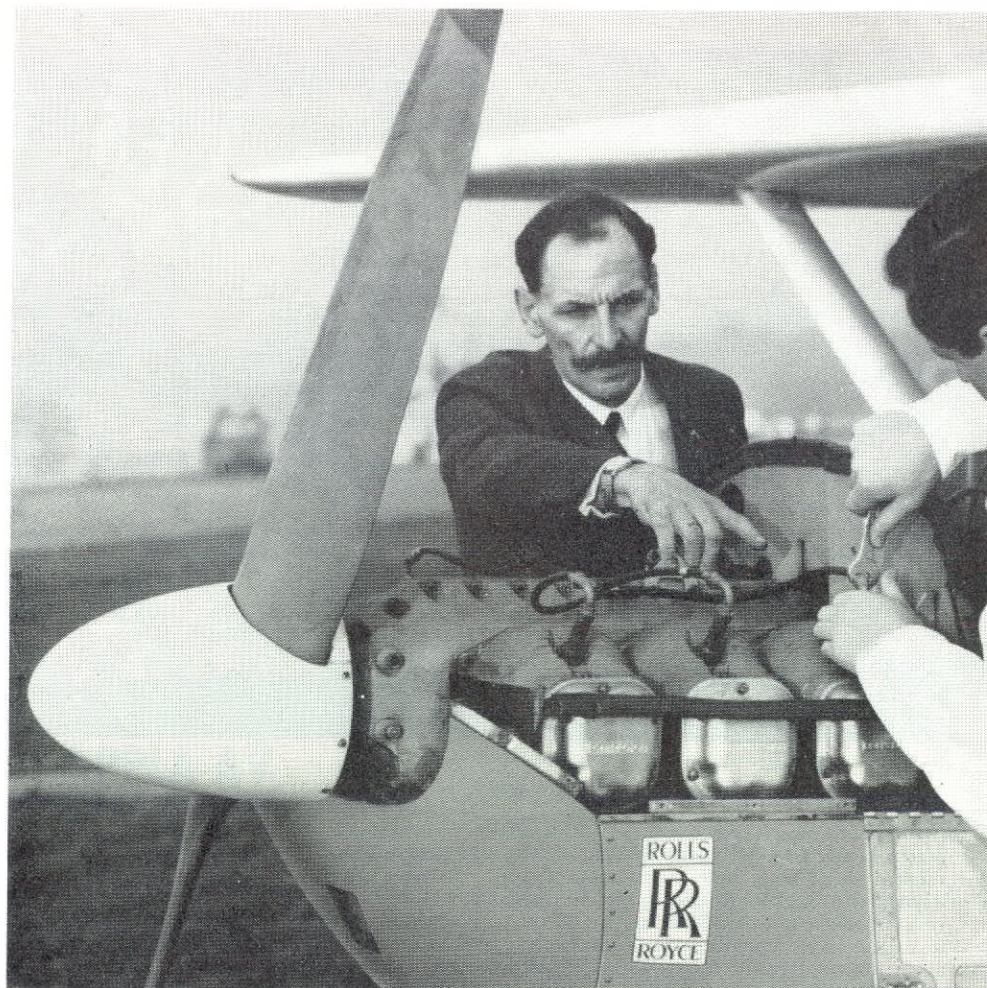
Av 537 lätta flygplan (max. 3.500 kg), registrerade i Sverige 1 januari 1964, kommer nära 60 % från de två storföretagen Piper och Cessna. Piper representeras av 221 flygplan (41,2 %), Cessna av 96 flygplan (17,9 %).

Danska Aeroklubben har givit ut första häftet av de fem som skall ingå i den nya Motorflyghandboken.

En påfallande tendens till begränsning av de brittiska modellflygarnas förmåner att begagna flygplatser i omedelbar närhet av tätbebyggelsen måste stoppas. För att modellflygarna skall få fortsätta att flyga kommer myndigheterna sannolikt att föreskriva att varje motormodell skall förses med ljuddämpare från 1 januari 1965.

Ljuddämpare av detta slag har även prövats i Sverige. De dämpar effektivt de högsta frekvenserna, vilka verkar mest störande och i vissa fall t o m smärtande.

En ny Piper Comanche har utrustats med 260 hkr motor, sedan tillverkningen av 180 hkr-versionen lagts ned. Flygplanet är 4-sitsigt med möjligheter att installera fullständig IFR-utrustning.



DETTA ÄR EN ROLLS-ROYCE SERVICE-INGENJÖR

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

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

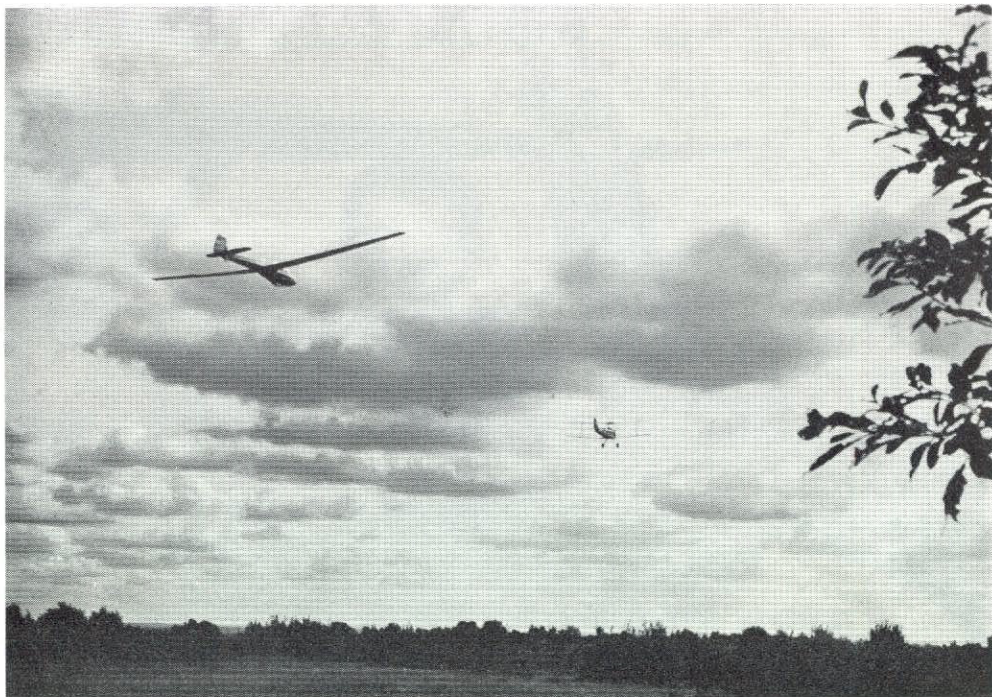
Varje flygplan med Rolls-Royce kolvmotor får bära Rolls-Royce-märket som återfinns på Rolls-Royce bilar och på motorkåporna på mer än hälften av den västliga världens civila flygplan med turbinmotorer. Märket är en världsomfattande symbol för effektivitet och tillförlitlighet.



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

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

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



Guld-C 1964

Ett gott bevis på segelflygets kvalitet är att inte mindre än 13 man under året avlagt godkända prov för Guld-C. Antalet Silver-C-innehavare har under samma tid ökat med ett 80-tal.

Här nedan följer uppgifter om Guld-C-flygarna, som samtliga gratuleras av KSAK-NYTT.

Nr	Namn	Höjd	Sträcka	Uthållighet
74	Hans Källbäck, Västerås FK	4.210 m	314,2 km	6 tim 13 min
75	Rune Ottosson, Karlkoga FK	3.745 m	312,5 km	5 tim 25 min
76	Bo Sjödin, Jönköpings FK	3.160 m	321,6 km	5 tim 37 min
77	Göran Ax, Linköpings FK	4.440 m	308,4 km	6 tim 51 min
78	Stig Olofsson, Örebro BFK	3.405 m	320,4 km	5 tim 20 min
79	Lars Ola Öhbom, Örebro BFK	3.435 m	311,4 km	5 tim 59 min
80	Leif Holm, Borlänge-Domn FK	4.055 m	309,0 km	6 tim 00 min
81	Gunnar Karlsson, Örebro BFK	3.360 m	335,7 km	7 tim 22 min
82	Börje Ahlander, Västerås FK	3.845 m	312,2 km	5 tim 52 min

284 – Oktober 1964

83	Istvan Wlasics, Eskilstuna FK	3.320 m	412,1 km	6 tim 19 min
84	Sam Bertilsson, Örebro BFK	3.610 m	331,5 km	5 tim 38 min
85	Jan-Eric Olsson, Stockholms SFK	5.650 m	305,6 km	5 tim 03 min
86	Anders Möller, AK i Malmö	3.225 m	303,7 km	5 tim 41 min

Svenskar anmälda till 1965 års segelflyg-VM

En träningsperiod 22—28 maj kommer att föregå 1965 års Segelflyg-VM 29 maj—12 juni, vilket avslutas med prisutdelning den 13 juni.

Tävlingarna kommer att gå på RAF:s övningsplats South Cerney, Glos., 140 km från London.

Tre svenskar har anmälts: Sture Rodling (Vasama) i öppna klassen, Per-Axel Persson (Vasama) och Irve Silesmo (Ka 6 Cr) i standardklassen. Bengt Söderholm har anmälts som lagledare.

Segelflygchefsmötet 1964

Segelflygchefsmötet kommer som vanligt att äga rum sista weekenden i november, lördagen den 28 och söndagen den 29. Årets möte äger rum på Byggnadsföreningen, Norrlandsgatan 11.

MOTOIMPORT IMPORT- OCH EXPORT

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

Telegram: MOTORIM Warszawa



KOPPLA AV I LUFTEN — BÖRJA SEGELFLYGA

Polskbyggda segelflygplan för sport eller avkoppling är överträffade

BOCIAN – högvärdigt tvåsitsigt segelflygplan

FOKA – högvärdigt ensitsigt segelflygplan för standardklassen

ZEFIR – ensitsigt segelflygplan med höga prestanda för allmänna klassen

Utrustning för segelflygbogsering:

TUR – motoriserad startwingsch

RYS – motoriserad återhämtare av startlina

STRZALA – transportvagn

Flyg- och navigeringsinstrument, flygreservdelar



Vid Hammars backar - Ystad - ett kapitel svensk flyghistoria



Några år efter det första världskrigets slut pågick en intensiv flygverksamhet vid Hammars backar utanför Ystad. Männen bakom verksamheten var ingenjör Rolf Bergvik, som utbildade sig på segelflygplan i Tyskland och fick som förste man i världen sitt C-diplom utan att först ha motorflygutbildning, Willy Pelzner, den tidens bäste segelflygare, flygkapten Sven Åhblom, senare chef för ABA:s utbildningsavdelning samt greve Douglas Hamilton, en stor flygentusiast.

Trots att viljan var stark och att ovannämnda personer satsade allt på att hålla en flygskola igång var intresset utifrån dåligt. Efter en tid måste verksamheten läggas ner. Senare under 30-talet återupptogs flygningarna vid Hammars backar nu under överinseende av inspektör Bengt Gawne. Det var nu "Allmänna svenska flygklubben" som drev en flygskola vid Hammars backar samt vid ett annat fält vid Nybro. Vid flygskolan användes ett antal segelflygplan samt några motorflygplan. Planen var till stor del hemslöjd. Av "Allmänna svenska flygklubben" användes en Raab Katzenstein R.K. 9a "Grasmücke" tidigare inköpt av greve Hamilton. Detta flygplan var registrerat SE-ACE och hade en 40 hk motor.

Pelzners miniatyrflygplan

Ingenjör Willy Pelzner konstruerade i början av 30-talet flera intressanta flygplantyper vid Hammars backar. Bl a byggdes ett plan av typ

flygande vinge! Detta är synnerligen intressant eftersom Pelzner senare kom att arbeta vid Deutsche Forschungsanstalt für Segelflug (D.F.S.) där han fortsatte att före och under senaste världskriget konstruera flygande vingar.

Lagom till ILIS i Stockholm 1931 hade Pelzner ett miniatyrflygplan färdigt. Planet var då det minsta som tillverkats i Sverige. Det var ensitsigt och tvådäckat. Vingarna var helt utförda i trä, och balkarna närmade sig triangelformigt mot ändarna. Vingprofilen var amerikansk (NACA M 6) och karakteriserade sig för stor snabbhet. Tryckmedelpunkten var nästan fast, vilket gjorde, att de stora vridkrafterna i cellen vid stora negativa anfallsvinklar minskades. Framkanten i såväl över- som undervinge var klädd med 0,8 mm tjock kryssfänér. Vingarna var sins- emellan förenade med två I-stöttor, samt dessutom stagade med två diagonala luftstag och ett landningsstag. Skevningsrodren var klädda med kryssfänér och stäckte sig över hela spännvidden. Övervingen vägde endast 13 kg och hade ingen V-ställning. Undervingen, som vägde 9 kg, hade däremot en lätt V-form. För att öka flygsäkerheten samt minska landningshastigheten hade planet halv auto slot.

Kropp, sido- och höjdroder var i helsvetsade stältrör och hade en vikt av endast 9 kg.

Hirthemotorn var en vattenkyld tvåtaktare, som vid 4.500 varv utvecklade 20 hk. Den var till största delen konstruerad i lättmetall. De fyra hängande cylindrarna var anordnade med parvis gemensamt explosionsrum. Dessutom fanns två magneter. Motorvikten var 38 kg plus kylaren 12 kg och 6 liter kylvatten. Propellern var med kuggväxel nedväxlad från 3,5 till 1.

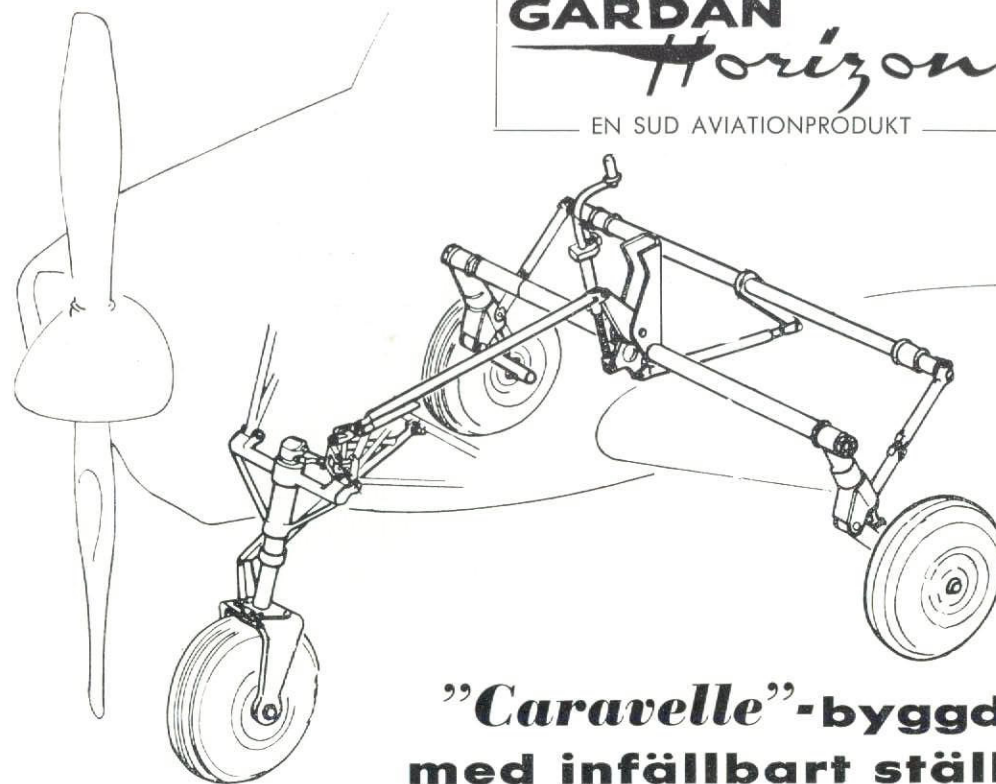
Data och prestanda:

Spännvidd:	5,20 m
Längd:	4,50 m
Höjd:	1,75 m
Sidoförhållande	1:6
Vikt:	120 kg
Max.hastighet:	120 km/tim
Landningshastighet:	65 km/tim

Priset på flygplanet beräknades till 2.900 kronor samt cellen utan motor 1.600 kronor.

Tyvärr kom Pelzners miniflygplan aldrig att visas vid ILIS. Vid en provflygning under våren 1931 havererade planet mot ett stengärde och totalförstördes. Senare byggdes en efterföljare försedd med stjärnmotor.

Bo Widfeldt



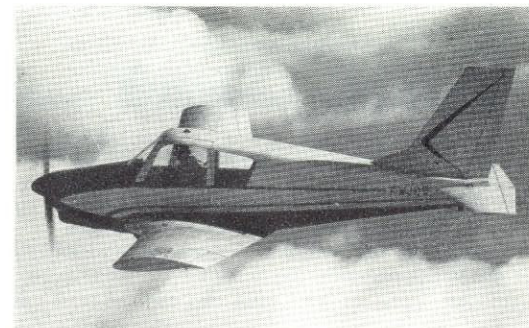
GARDAN
Horizon
EN SUD AVIATIONPRODUKT

"Caravelle"-byggd med infällbart ställ

GARDAN HORIZON har ett kombinerat manöversystem för klaffar och landställ. Härigenom elimineras praktiskt taget risken att en ovan förare skall glömma att fälla ut stället vid landning.

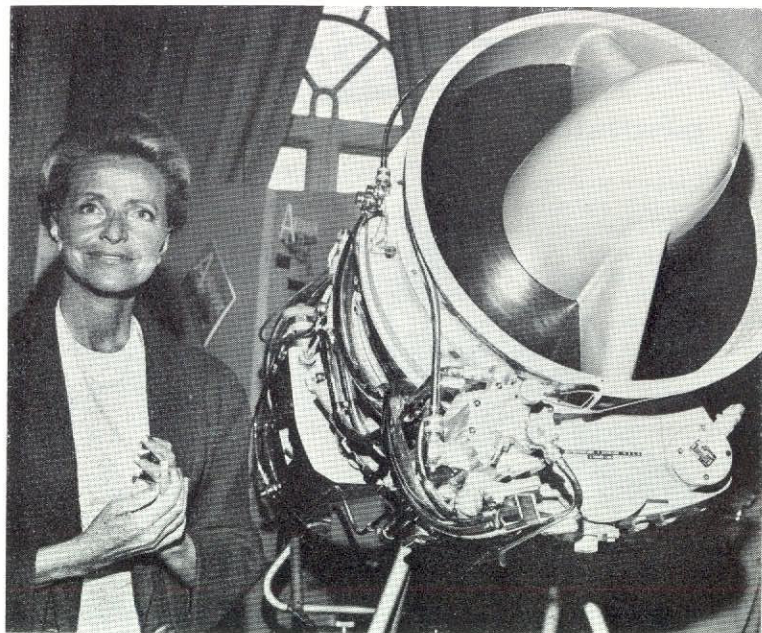
Manöversystemet är mekaniskt och består av en självhämmande skruvdomkraft vilken manövreras med vev. Domkraften är kopplad till de tre landställbenen med ett system av hävarmar och stötstänger.

Huvudhjulen är försedda med oleopneumatiska stötdämpare och skivbromsar. Dessa påverkas medelst ett handtag placerat mellan framstolarna. Noshjulet är vridbart och hopkopplat med sidroderpedalerna för styrning på marken. De tre hjulen är sinsemellan utbytbara.



FCA  **FLYGCENTRUM AB**

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



Fransk flygindustri hävdar sig väl på växande marknad

Fransk flygutställning på Ile de France

En uppmärksam utställning av franska flygplanutrustningar ägde rum 14-18 september på Ile de France, Strömsborg i Stockholms ström.

Bland franska ambassadens tjänstemän märktes utställningens speciella ambassadris, testpiloten och flygarmamman Jacqueline Auriol, sonhustru till förre franske konseljpresidenten, innehavare av flygdagbok med 3.500 flygtimmar på 120 flygplantyper, bl a Mystère II, med vilken hon som första kvinna passerade ljudvallen 1953 och nådde Mach 2 1960.

Mme Auriol ses på bilden invid turbomotorn Aubisque, den förnämliga lilla motor som valts för SAAB 105.

Bärbar radiofyr

En heltransistoriserad radiofyr BD 201 med en räckvidd av 100 km och 7 W uteffekt, transportpackad i rygsäck om 15 kg bruttovikt och monterbar på 20 min av helt ovan personal är

en nyhet för fallskärmsjägare och exempelvis för flygklubbar som vill skaffa sig en egen in-flygningsfyr.

Fyren sänder en kodad signal på bestämd frekvens. Kodsignalen ges av en lätt utbytbar roterande skiva, medan sändaren styrs av en lätt utbytbar kristall.

Priset uppges till omkring 6.000 kronor, vilket är mycket pengar för en flygklubb, särskilt som de flygplan som använder sig av fyren måste vara försedda med radiokompass.

Radiofyren försäljes av firma Hans Püttgen, svensk Caravelle-representant och företrädare för en rad välkända franska flygföretag.

Starkare Horizon aviseras

Sud Aviation meddelade i september att en ny version av den 4-sitsiga Gardan Horizon är under test. Den nya versionen är utrustad med en Lycomingmotor på 180 hk och kommer att saluföras jämte den förenklade versionen med 150 hk motor. 160 hk-modellen utgår.

Ulf Wiberg:

DAGBOKSFRAGMENT

En februarisöndag klockan 0812

Vi startar från ronneyfältet med kurs mot sydligare trakter, sol och värme. Vädret är digst, det blåser snålt och är cirka 5 grader kallt denna gråa vinterdag. Marken täcks av ett tunt, smutsgrått snötäcke och allt verkar egentligen ganska trist.

Vi stiger upp genom molnen för att få se den blåa himlen och den svaga vintersolen, vilken lyser med en rödaktig glans och inte ger någon som helst värme genom rutorna.

Efter fyra timmars flygning landar vi i Paris. Det är väl ingen som väntat att möta våren så här tidigt, men det märks ändå en avsevärd skillnad. Det är fortfarande mulet och då och då drar en skur av lätt regn förbi, men temperaturen är ändå drygt 10 grader på den "rätta sidan" om noll.

Klockan 1750

Vi passerar Bordeaux och genom gluggarna i molntäcket ser vi de sista strålarna av kvälls-

solen innan den försvinner bakom horisonten bortom Biscaya.

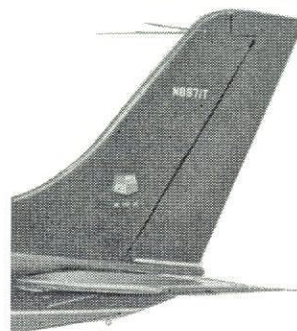
Det är nu två timmars flygning kvar till Spaniens hjärta, Madrid, och när vi passerar in över Pyrenéernas bergskedjor börjar det mörkna, och snart är det helt mörkt.

Måndag klockan 1040

Vi har sett Madrid under natt och "den vita staden" Casablanca vakna upp en tidig morgon i slutet av februari. — Nu är vi på väg längs Afrikas västkust söderut, mot bergen vid Marrakesh, jordbävningstaden Agadir, genom en bit av Saharaöknen ned mot Cabo för att slutligen korsa Atlanten på det smalaste stället mot "de lyckliga öarna", Kanarieöarna.

Under oss ser vi till en början gröna fält och kullar. Vi flyger i ett värmedis, sådant vi har under en varm sommardag i Sverige.

Om en timme beräknar vi att passera den för några år sedan svårt jordbävningdrabbade staden Agadir. Farten är 320 km/t och flyghöjden 1800 meter. Vädret är halvklart och solen står



Jeppesen flyg- och navigeringsutrustning

Medan Ni väntar
Alcor mixture control installation 2-3 timmar
Brittains autopilot installeras på en dag
Rolls Royce Continental utbytesmotorer



A/S COMMERTAS
AIRCRAFT & SPARE PARTS DEPT.
FREDERIKSBERG ALLE 6 . KØBENHAVN V.
TELEFON: HILDA 11616

- CESSNA SKYHAWK (1962)** 1-mot, 210 km/t, 4 vuxna+2 barn, tot.tid 600 t, korrosionsbehandlat. Detta flygplan är I.F.R. sv. kr. 73.684:—
- CESSNA 175 (1959)** 1-mot, Continental Go-300 A, 230 km/t, 4-sits. Tot. gångt. 1200 t. 250 t. sed. motoröversyn. sv. kr. 56.000:—
- CESSNA SKYMASTER (1964)** 2-mot, Continental JO-360 A, 280 km/t, 6-sits. Tot. gångt. 70 t. fullst. I.F.R. - Korrosionsbehandlat. sv. kr. 329.920:—
- 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. sv. kr. 364.200:—

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

högt. Vi avläser temperaturen på denna höjd till plus 15 grader Celsius, och alltså bör det vara över 20 grader vid marken.

Klockan 1100

Vi passerar staden Safi. Flyghöjden är nu 2000 meter, det är nästan molnfritt men vi flyger i samma soldis som tidigare. Temperaturen är densamma trots höjdändringen, men solen står nu ännu högre. Till vänster om oss ser vi berg med snöklädda toppar. Höjden på bergen skall enligt vår karta vara 4000 meter.

Klockan 1140

Ögat följer den vita sandstranden ute till höger. Den påminner mest om en krokig ulltråd. Någonstans bakom nästa bergskam skall Agadir ligga. Ögat stannar så småningom vid en samling vita hus, vilka egentligen inte alls förefaller att utgöra en stad. Vi ligger över Agadir på 2000 meters höjd. Inga som helst spår av den stora jordbävningen kan urskiljas. Jorden liksom havet ger, men tar också tillbaka.

Klockan 1220

Passerar in över Saharaöknens västra del. Värmen i kabinen börjar att bli besvärande och

soldiset har tilltagit ytterligare. Till höger ser vi fortfarande vita bränningar och blågrönt vatten, men till vänster endast ett gulvitt töcken, med ett märkligt ljus som man känner igen från färgfilmer som spelats in i ökentrakter.

Meridianen 11 grader väst passeras, och snart skall vi gå ut över Atlanten mot öarna Fuertaventura, Gran Canaria och Teneriffa. Havet är nästan spegelblankt utom intill kusten där man kan se svaga dyningar — inte en enda båt syns till.

Klockan 1335

I diset kan man skönja bergen på Fuertaventura. Har nu en kursändring, den sista, kvar att göra mot målet, Las Palmas flygplats på Gran Canaria.

Vi ser de 2000 meter höga bergen på Gran Canaria. De sticker upp ur diset och säger oss att vi nu efter nära 5000 kilometers flygning nått målet för vår färd.

Klockan 1415

Det är fortfarande en vinterdag i slutet av februari. Havet är spegelblankt och temperaturen omkring 25 grader Celsius när vi landar på Las Palmas flygplats.



Vår Piper Aztec under en paus på Casablancoas flygfält tillsammans med en Sabena-Caravelle och en DC 6:a från EL-AL.



Las Palmas flygplats på Gran Canaria. Utanför den permanenta cementbanan en "grusgrop" med moln av rödaktig sand, som trängde in i alla öppningar i flygplanet.



PIPER Cherokee C

— senaste modellen i den 4-sitsiga lågvingade Cherokee-serien
Högre fart - Tystare kabin - Ökad komfort

Förlängda vevaxlar, ny noskåpa i fiberglas samt ett effektivare avgassystem ger högre fart och ökade start- och stigprestanda.

Instrumentpanelen har omändrats för att ge plats för en fullständig IFR-instrumentering och hela instrumenteringen har gjorts mer överskådlig.

Nya Cherokee C har robusta Lycomingmotorer i tre alternativ: 150 hk — 160 hk — 180 hk.

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 32, Göteborg-Flyg - Tel. 031/62 00 89

T I L L S A L U

Några K 8 och K 6

kan levereras under våren 1965.
FLYGTILLBEHÖR KÖPING
0221 - 143 00

Tiger Moth

utrustad med bogserkoppling, självstart och extra utrustning. 740 motortimmar kvar. Nyöversett landställ. Flygplanet i mycket gott skick. För övriga upplysningar ring 018/14 14 58 (efter kl 18.00).

Ensitig Fairey Topsy Nipper Mk 2 SE-CWH

Gångtid sedan ny: motor 50 tim, kropp 200 tim. Enkanal portabel radio 119,7 mc/s ingår. Flygplanet grundbesiktat juli 1964. Säljes med vissa reservdelar. Tel: 08/87 41 39.

Piper Pacer Pa-20 "125"

Radio VHF Narco VRA-1, ADF Narco VTLR-2. Motorn toppöversedd juni 1964. Total gångtid 650 tim. Nya skidor FNA. Flygplanet grundligt översett, nydukade vingor och roder. Mycket goda flygegenskaper. Dr Eskil Larsson, Mangigatan 16 c, Kiruna, tel: 0980/116 90.

E-tuna transportvagn

byggd 1964, säljes till högstbjudande. Kronobergs FK, tel (affärstid): 0470/113 22.

"Handbok i radiotelegrafering och navigering"

ALLTJÄMT LIKA POPULÄR

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

Cessna 150

1959 års modell, gångtid totalt ca 1100 tim, efter helrenovering 125 tim, i förstklassigt skick.

Continental C-90-8F motor

1959, gångtid totalt 1100 tim, efter helrenovering 0 tim. Motorn är kompl. men utan avgassystem. Verksmester Alf Nilssen, Mæla, Skien (Norge), tel: verkstad: 210 87, privat: 206 70.

Ö N S K A S K Ö P A

4-sitsigt flygplan

med flottörer och hjul-skidor önskas köpa kontant. E Nilsson, Kyrkallén 12 c, Gällivare, tel: 117 62.

U T H Y R E S

Hangarplats

Skövde FK, tel: 0500/128 51.

Min syn på saken

Klassindelningen i RST

Uppflyttning från klass 2 till klass 1 sker enligt nuvarande bestämmelser genom att man erövrar silver-C eller placerar sig bland de tre bästa i något av tävlingsmomenten i klass 2. Detta är olämpliga gränser för klassindelningen och jag vill nu redogöra för mina synpunkter på problemet.

En färsk certifikatinnehavare, som deltar i RST och samtidigt siktar på silver-C, står inför följande problem; skall han ta sitt silver-C, eller gå in för att tävla i klass 2 så länge som möjligt, d.v.s. tills han blir uppflyttad på grund av en bra placering. Eftersom det är lättare att få bra placeringar i klass 2 än i klass 1 är det alldeles säkert många, som låter sitt silver-C vänta för att bättre kunna hjälpa klubbens tiomannalag till en bra slutplacering.

Ett silver-C kan mycket väl klaras av innan man har 30 flygtimmar, men man är då fortfarande nybörjare. Skall denne nybörjare tävla i klass 1 bland rutinerade flygare, medan andra med kanske ett par hundra flygtimmar tävlar i nybörjarklassen?

Av ovanstående framgår att silver-C gränsen är mycket olämplig. Vi måste alltså få nya bestämmelser för klassindelningen. Jag har följande förslag:

1. Gränsen sättes vid ett visst timantal vid tävlingssäsongens början t. ex. 75 flygtimmar. och, eller
2. Ett visst antal, förslagsvis 10 stycken, av de individuellt bästa i klass 2 flyttas upp till klass 1.

Med de 10 individuellt bästa menar jag då de 10 som uppnår högsta poängsumman av de tre momenten med koefficienterna 33 och 175 för distans resp. hastighet inräknade. Detta ger riktigare utslag på skickligheten, än om man drar gränsen vid de tre bästa i varje moment.

Jag tror det är stimulerande med två klasser, en nybörjarklass och en klass för mera rutinerade, men det är fel, att en klubbens tiomannalag skall kunna vinna på resultat i klass 2, som skulle hamnat långt ner på listan i klass 1. Det är väl prestationerna som bör avgöra segern. Ett kompletterande förslag är således att klasserna slås ihop vid sluträkningarna.

De som ämnar besöka 1964 års segelflygchefs-möte kan väl ta sig en liten funderare, så att ett riktigt beslut kan fattas, när klassindelningen tas upp.

Göran Bucht

KSAK svarar:

Om förslaget betraktas som "vettigt" kan det tas upp till behandling av segelflygchefs-mötet. — Wait and see!

Cessna



CESSNA 172

**NYA CESSNA 172 och CESSNA 150
finns på lager för omedelbar leverans**

Begagnade Cessna:

Cessna 172	från 30.000:—
Cessna 180	från 65.000:—
Cessna 182	från 70.000:—

Edo flottörer och Federal hydrauliska skidor för Cessna 180 och Cessna 185 finns i lager för omgående leverans.

För demonstration
och ytterligare upplysningar
kontakta

SOLBERG FLYG AB

BULLTOFTA FLYGPLATS BOX 16017 MALMO 16

TEL.: 040/93 08 17 - 93 08 18